



HAL
open science

Le rôle des imaginaires dans la production d'un espace, une sociohistoire de deux siècles d'aménagement du Rhône

Louis Durey

► **To cite this version:**

Louis Durey. Le rôle des imaginaires dans la production d'un espace, une sociohistoire de deux siècles d'aménagement du Rhône. Géographie. Université de Lyon, 2019. Français. NNT : 2019LYSES043 . tel-02879288

HAL Id: tel-02879288

<https://theses.hal.science/tel-02879288>

Submitted on 23 Jun 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



N° d'ordre NNT : 2019LYSES043

THESE de DOCTORAT DE L'UNIVERSITE DE LYON
opérée au sein de
l'Université Jean Monnet

Ecole Doctorale N° accréditation
ED 483 Sciences Sociales

Spécialité de doctorat : Géographie - aménagement
Discipline : Géographie

Soutenue publiquement le 24/10/2019, par :
Louis Durey

**Le rôle des imaginaires dans la production d'un
espace, une sociohistoire de deux siècles
d'aménagement du Rhône**

Devant le jury composé de :

Nom, prénom grade/qualité établissement/entreprise **Président.e (à préciser après la soutenance)**

Subra Philippe, Géographe, PR à l'Institut français de géopolitique de l'Université Paris 8,
Rapporteur

Vanier Martin, Géographe, PR à l'École d'urbanisme de Paris (Université Paris-Est), **Rapporteur**

Bonin Sophie, MCF à l'École Nationale Supérieure de Paysage de Versailles, **Examinatrice**

Giband David, PR Université Via Domitia Perpignan, **Examineur**

Gay Georges, professeur émérite Université Jean Monnet, UMR EVS, **Directeur de thèse**

Micoud André, sociologue, directeur de recherche honoraire au CNRS (UMR Max Weber, Saint-Etienne), **Invité**

Introduction générale

Cette thèse entend contribuer à un problème social actuel, celui de la prise en compte du développement durable dans les politiques publiques et de la remise en cause des modèles techniques qui déterminent les pratiques d'aménagement de l'espace depuis les siècles derniers. Le Rhône est un terrain opportun pour cette problématique en tant qu'il constitue un exemple achevé d'incarnation dans la matière de modèles d'aménagement (notamment industriel) à la vie longue et encore peu contestés aujourd'hui. L'émergence de nouvelles manière de voir ce fleuve, avec l'apparition de considérations écologiques, et les dysfonctionnements économiques et écologiques qui marquent cet espace aménagé depuis plusieurs décennies sont l'occasion d'une interrogation des logiques ayant conduit aux transformations lourdes imposées au Rhône. Cela rend propice un travail de déconstruction du grand « récit » de l'aménagement moderniste du Rhône, passé et actuel. C'est là l'enjeu principal de la thèse qui trouve son origine dans la commande passée par la Maison du Fleuve Rhône¹, association loi 1901 à but scientifique basée à Givors et dissoute depuis janvier 2014. Cette thèse devait permettre un repositionnement de cette structure, ajoutant à ses activités de promotion du patrimoine du fleuve une mission d'amélioration de l'action publique dans l'aménagement du territoire. Avec la dissolution de la Maison du fleuve Rhône en 2014, le projet de thèse a pu se réaliser en trouvant le soutien du Parc naturel régional du Pilat dans le cadre d'un contrat CIFRE avec l'Agence Nationale de la Recherche et de la Technologie². Au niveau académique, le projet doctoral s'est déroulé au sein de la composante ISTHME (Image Société Territoire Homme Mémoire Environnement) du laboratoire Environnement, Ville, Société (UMR 5600) à Saint-Etienne. L'intégration du projet de thèse dans une équipe de chercheurs œuvrant à la promotion du patrimoine lié au Rhône, malgré la disparition de l'association, a permis de le faire bénéficier d'un conseil scientifique réunissant plusieurs des anciens membres de la Maison du Fleuve Rhône et certains membres des soutiens financiers³. De là découle une difficulté dans notre

¹ Cette structure créée en 1989 créée plusieurs expositions sur la valorisation du patrimoine culturel lié au fleuve ; son pôle scientifique est animé par l'ethnologue André Vincent.

² Ceci avec le soutien financier de la Direction Régionale des Affaires Culturelles et de la Région Rhône-Alpes.

³ André Micoud (Maison du Fleuve Rhône), Stéphanie Beauchêne (Maison du Fleuve Rhône), Anne Honegger (UMR Environnement Ville et Société), Philippe Dujardin (Maison du Fleuve Rhône), Sandrine Gardet (Parc Naturel Régional du Pilat), Stéphane Cadioux (Université Jean Monnet – UMR Triangle) et Marina Chauliac (DRAC – région Rhône-Alpes).

positionnement de chercheur qui est commune à de nombreuses thèses CIFRE. Le doctorant est en effet confronté à la fois aux attentes de résultats directement opérationnels de la part de la structure porteuse et aux exigences académiques de l'exercice scientifique, à savoir la production d'une réflexion théorique contribuant au développement d'une thématique de recherche. Notre parti-pris, et nous remercions l'équipe du Parc du Pilat⁴ pour la grande compréhension dont elle fait preuve à l'égard du monde scientifique, a été de se concentrer sur le contenu académique de la thèse en espérant contribuer à notre échelle aux débats de l'action publique par la production d'une nouvelle perspective sur le fleuve, et au-delà sur l'aménagement du territoire.

Face aux bouleversements connus depuis la fin de la période de forte croissance du siècle dernier, le constat actuel est celui d'un effritement de la cohésion et de l'unicité de l'aménagement du territoire, entendu comme un effort volontaire d'organisation de l'espace national. Il se manifeste par le passage à une vision locale du développement, l'affirmation d'une compétition entre les territoires, la recomposition de l'État, sur fond de métropolisation de l'économie et de montée des préoccupations écologiques. Devant ces évolutions, les débats se structurent autour des aspects institutionnels de l'aménagement dans un effort commun pour proposer de nouvelles approches normatives. Les géographes se concentrent sur l'approche locale, systémique et territoriale. Ils proposent une approche où le territoire est entendu comme un système d'acteurs et d'éléments interconnectés (Woessner, 2008 ; Desjardins, 2017 ; Gumuchian et Moine, 2006), où l'aménagement prend en compte l'échelle et les territorialités locales (Gumuchian, 1991). De manière générale, géographes, politistes, architectes se rejoignent pour revendiquer une intégration des principes du développement durable dans l'aménagement du territoire (Desjardins, 2017 ; Wachter, 2000). Les politistes, quant à eux, revendiquent le passage à des pratiques tournées vers l'argumentation et le débat pour « ménager le territoire » (Gauthier *et al.*, 2008)⁵. Ces éléments normatifs sont le jeu d'une recherche appliquée, on les retrouve en effet intégralement dans les publications de la DATAR à partir des années 2000 (Guigou, 2000 ; Guigou *et al.*, 2001). La recherche sur l'aménagement du territoire semble ainsi plus centrée sur les « comment » que sur les « pourquoi ». En cela elle n'interroge pas en soi l'existence d'un champ majeur de notre société spatiale, l'aménagement.

Comme toute période de recomposition, la période actuelle est pourtant propice pour questionner non seulement sur le devenir de l'aménagement du territoire, comme le font les chercheurs précités, mais

⁴ L'encadrement d'une thèse sur le Rhône par le Parc du Pilat présente à toute sa cohérence : il s'agissait à l'origine de contribuer de manière pratique aux activités du Parc du Pilat par une étude de la gouvernance territoriale dans sa façade rhodanienne laquelle s'étend entre Vienne et Saint-Rambert d'Albon. Le Parc y effectue en effet plusieurs projets. En plus d'impulser des initiatives, comme c'est le cas du plan « paysage » de la côte rhodanienne, le Parc participe activement à toutes les initiatives animant la gestion paysagère, mais aussi économique, de la vallée du Rhône. Le travail de terrain mené dans cet espace répondait donc logiquement à une demande du Parc pour une meilleure visibilité de la gouvernance des nombreux dispositifs de politiques publiques dans le Rhône moyen. C'est au fil des échanges avec le directeur de thèse qu'est apparu le désir de positionner le travail de terrain sur une base académique, théorique et disciplinaire plus solide.

⁵ L'expression est originellement de Michel Marié (1996).

aussi sur les mécanismes sociaux à l'œuvre derrière cette construction. Des initiatives ont déjà été prises par les géographes pour interroger l'aménagement du territoire par l'entrée des représentations (Gumuchian, 1991 ; Debarbieux, 2001) ou de la géopolitique (Subra, 2014), proposant ainsi de nouvelles pistes pour un débat de fond sur l'aménagement.

L'ouvrage d'Hervé Gumuchian présente l'intérêt de réintroduire l'étude du sens dans une approche critique de l'aménagement du territoire : « en matière d'aménagement, par exemple, les pouvoirs politiques et économiques lorsqu'ils interviennent sur l'espace fonctionnent comme des manipulateurs sociaux. Ils s'efforcent de convertir l'étendue en signes ; ils codifient alors l'espace-support. Par ce processus, le pouvoir participe activement à la création de sens ; il impose sa vision spécifique du monde » (Gumuchian, 1991 :59). On observera que l'auteur en revanche ne s'interroge pas sur les enjeux derrière les intentions du pouvoir. Cette démarche est mise en pratique par le géographe Bernard Debarbieux (2001) qui démontre, à travers une grande diversité d'exemples, comment un objet en apparence de nature profondément géographique, la montagne, est investi de discours et de représentations aménagistes pour légitimer des actions d'aménagement touristiques ou industriels. Cette approche est complétée par le travail de Philippe Subra, lequel réhabilite le potentiel heuristique des conflits issus des projets d'aménagements actuels ou passés dans l'aménagement du territoire. Il propose en effet d'approcher ces conflits comme autant de marqueurs des contradictions travaillant la société (Subra, 2014), proposant un cadre théorique tenant compte à la fois des représentations et de leur usage par les acteurs de l'aménagement.

Étudier l'aménagement du territoire, c'est aussi porter un regard sur la profondeur historique et sociale de la manière dont nos sociétés occidentales spatialisent leur mode de production. Le géographe Claude Raffestin montre bien que chaque mode de production apporte son maillage territorial à travers une codification de l'espace (Raffestin, 1980), remplaçant ainsi au centre du débat un questionnement sur la dimension spatiale du pouvoir. Ainsi, l'aménagement du territoire, en tant qu'ensemble de pratiques instituées au sein de l'appareil d'État, constitue un moment historique de notre relation à l'espace. Il peut se penser comme la modalité concrète de l'institution d'une organisation de l'espace calquée sur l'industrialisation fordiste qui domine la sphère privée durant la majeure partie du XX^e siècle. Il est en cela l'aboutissement d'un processus né avec l'industrialisation régionale du XIX^e siècle, exigeant déjà que la production soit pensée à l'échelle nationale, donc régulée dans le cadre de l'état-nation (Gay, 2001). Avec la « crise de la représentation » de l'espace national (Behar et Estèbe, 1999), se pose la question de la recomposition des acteurs et des enjeux de l'aménagement dans le local devenu nouveau référent de l'action publique confrontée aux nouvelles exigences d'un capitalisme d'archipel (Veltz, 1996). Nous avons ainsi un mouvement général animant la régulation par l'État des exigences spatiales depuis un régime d'accumulation débutant principalement au début du XX^e siècle avec la montée en puissance de la capacité technique de l'État à organiser son espace national, vers son effritement. Mais selon quelles conditions de possibilité et dans quelles modalités ? Partant du principe que toute

spéculation théorique n'acquière de validité que fondée sur un terrain, donc bâtie à partir d'un réel complexe, nous trouvons dans le fleuve un objet d'une grande pertinence pour étudier cette question.

Sans négliger l'immense intérêt que présentent les essais de portée générale sur le sujet, nous avons fait le choix de contribuer à la réflexion à partir d'une entrée empirique⁶ et thématique très spécifique, à savoir la géographie d'un fleuve. On peut d'emblée remarquer le défi qui réside dans l'élaboration d'une approche théorique basée sur la représentation à partir d'un objet qui a priori appartient au monde physique, apolitique, de la même manière que le remarque Bernard Debarbieux pour son terrain de prédilection, la montagne (Debarbieux, 2001). C'est que les fleuves, à l'instar d'autres éléments spatiaux comme les plaines ou les littoraux, ont eux aussi leur histoire propre à l'intérieur du mouvement général du déploiement spatial du capitalisme. Cette histoire dépasse le moment historique de l'aménagement du territoire, puisque l'on désire déjà l'industrialisation du Rhin ou du Rhône au XIX^e siècle et l'on pense déjà le développement économique à l'échelle de ces objets. L'entrée par le fleuve se révèle prometteuse en cela qu'elle offre un angle spécifique et empirique pour une relecture de l'histoire de l'aménagement dans les sociétés ayant connu l'industrialisation fordiste au XX^e siècle. En atteste l'importance que prennent les fleuves dans ce mouvement à travers le monde. L'aménagement de la rivière Tennessee à des fins de production hydroélectrique, forestière et agricole, de navigation et de lutte contre les inondations, à partir des années 1930 permet le renouveau économique d'une région entière redéfinie à partir de son fleuve (Hargrove, 1994). L'aménagement hydraulique de la Volga, et plus largement d'un système de navigation dit des « cinq mers »⁷ constitue lui aussi un pan important de la planification soviétique à partir des années 1930 et surtout dans l'après-guerre (Georges, 1952). Les grands fleuves et les imaginaires qui les animent depuis le XIX^e siècle prennent ainsi toute leur place dans un mouvement de rationalisation planificatrice des espaces des états-nation. Enfin, ces objets fluviaux proposent à leur tour des trajectoires spécifiques dans la prise en compte des contradictions techniques, économiques et écologiques à partir de la fin du siècle dernier. On peut citer les dysfonctionnements hydroagricoles du bassin de la Volga, produits d'une prise en charge bureaucratique de son aménagement (Marchand, 1991). Les grands fleuves européens ayant fait l'objet d'aménagements hydrauliques à partir du XIX^e siècle et surtout durant le XX^e siècle ne sont pas épargnés comme le montrent l'apparition de dysfonctionnements écologiques sur le Danube, le Rhin et le Rhône (Tricart et Bravard, 1991). Finalement, l'histoire d'un fleuve, bien au-delà du folklore culturel ou technique, constitue un terrain original pour une réflexion critique sur l'aménagement du territoire.

Le Rhône, tout particulièrement, est un fleuve singulier en France de par l'extraordinaire richesse d'initiatives et de projets dont il est l'objet (et le produit) depuis l'avènement du capitalisme moderne au XIX^e siècle. Il connaît, pour résumer, de lourdes transformations durant deux siècles, aménagé au

⁶ Nous nous excusons ainsi du caractère parfois minutieux du récit proposé au lecteur dans cette thèse.

⁷ Il s'agit du système navigable localisé en Russie européenne et reliant la mer Baltique, la mer Blanche la mer Caspienne et la mer Noire via la mer d'Azov.

XIX^e siècle pour la navigation industrielle, puis dans un triple but de production d'hydroélectricité, de navigation et d'agriculture au XX^e siècle, et enfin dernièrement dans un but écologique et touristique. Ce fleuve a pour spécificité d'avoir suscité, à l'échelle régionale, des projets d'envergure dès le XIX^e siècle, suscitant en quelque sorte un aménagement du territoire avant la lettre. C'est ce que montre par exemple le travail de Marcel Roncayolo sur les imaginaires de Marseille : à plusieurs reprises le Rhône joue un rôle structurant dans les représentations des élites de cette ville et ainsi modifie leur projet urbain (Roncayolo, 2014). Le début du XX^e siècle suscite un changement d'échelle avec la création de la Compagnie Nationale du Rhône, organisme spécifique chargé de son aménagement (Giandou, 1999). Ralenti au début du siècle, l'aménagement fluvial se trouve accéléré à partir de l'après-guerre et ce durant toute la période des Trente Glorieuses : il est alors intégré à la planification nationale marquée d'abord par l'impératif énergétique puis industriel⁸. Depuis les années 1980, plusieurs espaces rhodaniens tentent de s'organiser à travers une diversité de projets territoriaux mêlant tourisme, industrie durable, patrimoine et paysage. Enfin, le Rhône est pionnier dans un processus de restauration écologique qui touche une grande quantité de cours d'eau dans les pays occidentaux (Palmer *et al.*, 2005). Il est notamment concerné par de nombreuses restaurations de lômes⁹ à partir des années 1990. D'un aménagement systématique fait d'une réplique d'ouvrages à but productif, le fleuve se pense désormais en un système d'éléments en interactions liant le fonctionnement du lieu à un écosystème global. On peut ainsi noter la grande diversité des manières dont le fleuve a été pensé au long de deux siècles d'aménagement.

Notre travail part du postulat selon lequel l'acte de penser l'espace, dans notre cas le fleuve, est un acte social et en cela soumis aux logiques et aux contingences des élaborations sociales. En concevant le fleuve comme un ensemble d'imaginaires (plus ou moins incarnés dans sa matérialité) dont il convient de repérer les trajectoires, nous entendons proposer une histoire du fleuve éclairant les choix et les contraintes de l'action publique actuelle. Dès lors notre histoire fluviale interroge la manière dont se construisent et se réalisent dans la matière des agencements de techniques, d'imaginaires, de pratiques et de situations économiques. Munis de ce cadre de réflexion, nous proposons ainsi de revenir sur deux siècles d'histoire d'un fleuve qui, conçu comme « un chemin qui marche » (Pascal, pensées diverses III – fragment n°69/85), suscite le projet et l'engagement des acteurs économiques.

Pour cela, l'histoire que nous proposons prétend aller au-delà de la simple historiographie en cela qu'elle prend la forme d'une argumentation faite d'allers-retours entre des espaces singuliers du fleuve et des processus globaux travaillant le fleuve dans son ensemble. Interroger l'espace en mettant en dialectique les singularités de terrain avec les logiques globales est une posture de l'école française de la régulation

⁸ Pour les futurs travaux de recherche, une comparaison serait intéressante avec la Loire, autre fleuve d'importance dans l'histoire de l'aménagement fluvial en France notamment pour le commerce au XIX^e siècle, et dont l'aménagement inspire de nombreux débats au XX^e siècle sans connaître le destin du Rhône.

⁹ Nom attribué aux anciens bras morts du fleuve aujourd'hui valorisés pour leur potentiel écologique.

que l'on retrouve notamment dans les travaux de Martin Vannier (1997). Nous avons ainsi recours à une variété de terrains (loin cependant d'épuiser la diversité des espaces fluviaux rhodaniens) : le delta du Rhône nous intéresse en tant qu'il accueille un projet ambitieux de navigation au XIX^e siècle mené par des élites saint-simoniennes. Le tronçon de Jonage (amont direct de Lyon) prend une place importante au début du XX^e siècle, incarnant pour la première fois la réunion de plusieurs usages (hydroélectricité et navigation) dans une seule initiative liant l'État à l'initiative privée. Le port Édouard Herriot (aval direct de Lyon) nous intéresse en tant que première réalisation de la Compagnie Nationale du Rhône avant la Seconde Guerre Mondiale, cristallisant les ambitions économiques des acteurs lyonnais. La plaine de Donzère à Mondragon (aval de Montélimar) subit une transformation brutale dans un but prioritaire de production hydroélectrique (ce à quoi s'ajoutent des aménagements pour la navigation et le développement hydroagricole), transformation impulsée par l'État aménageur au sortir de la Seconde Guerre Mondiale. Cette plaine alluviale à dominante rurale est déstabilisée et déstructurée par des aménagements lourds, elle connaît par la suite des épisodes d'inondations remettant en cause la logique aménagiste et constitue aujourd'hui un site privilégié pour la restauration écologique du Rhône. Nous sollicitons aussi des terrains dans le Rhône moyen (tronçon de Vienne à Saint-Rambert d'Albon) : cette région polycentrique constituée des agglomérations de Vienne et de Roussillon est l'une des dernières à connaître l'aménagement hydraulique du fleuve par la Compagnie Nationale du Rhône (années 1970). Les cas de Vienne et de l'agglomération roussillonnaise présentent des variations intéressantes dans la traduction dans le local des cadres aménagistes à cette période, mêlant ambitions industrielles, fonctionnalisme et attractivité urbaine. Pour finir, l'espace roussillonnais, profondément transformé par l'aménagement à buts multiples, se retrouve fragmenté avec la cohabitation difficile d'une aire protégée et d'une zone industrialo-portuaire. Cet espace accuse aussi actuellement de nombreuses transformations dans le cadre de la restauration écologique du Rhône court-circuité et constitue le terrain d'une controverse sur l'utilisation de l'eau souterraine opposant intérêts économiques et écologiques.

Partir de l'exposé des situations singulières nous permet de chercher une montée en généralités dans l'explication théorique de la production d'un espace fluvial où le concept de représentation tient une place centrale. Nous espérons ainsi sortir l'histoire du fleuve d'une simple explication technique en interrogeant l'origine des nécessités de ses transformations, et par là remonter à la « matière sociale » souvent à l'origine de la réplique des situations, parfois aussi de leur évolution. L'entrée fluviale, nous l'espérons, permettra ainsi de porter un nouveau regard sur notre manière d'aménager l'espace.

Pour notre démonstration, nous mobilisons un corpus d'archives publiques (notamment départementales et municipales) et privées, mais aussi des entretiens semi-directifs (pour la période la plus récente) auprès d'acteurs clés du territoire, élus, techniciens, riverains. Notre travail s'organise en trois mouvements, à savoir la construction et l'expression d'un régime imaginaire dans l'espace fluvial, puis sa recomposition. Le chapitre premier pose le domaine d'intelligibilité de notre sujet et pose les hypothèses principales de notre travail : il réinsère l'acte fondamental de penser l'espace au sein d'une

conception sociale de l'imaginaire. Les choix publics, les investissements économiques et techniques véhiculent des imaginaires organisant notre rapport à l'espace fluvial. Le chapitre 2 teste cette hypothèse en étudiant la construction d'un rapport productif au Rhône par une accumulation d'expériences durant le XIX^e siècle, notamment la cristallisation d'attentes économiques fortes à l'embouchure du Rhône. Le chapitre suivant examine l'entre-deux-guerres comme une période de transition où débute l'expression de l'imaginaire productif du fleuve à travers l'organisation d'une cohérence régionale et la montée en puissance de la rationalité technicienne de l'État. Le deuxième temps de l'expression du régime imaginaire est celui des transformations radicales du Rhône accomplies durant les Trente Glorieuses (chapitre 4) où nous mettons en exergue la manière dont l'imaginaire productif se réalise dans les structures matérielles via des processus de socialisation dans le local. Le chapitre 5 présente la diversité des trajectoires des territoires du fleuve confrontés à l'érosion du régime imaginaire dont les bases productives ont été bouleversées par la crise des années 1970 et la recomposition de l'État. Les imaginaires aménageurs sont désormais socialisés à l'échelle des espaces locaux lesquels doivent composer avec les contradictions écologiques induites par deux siècles de rationalité aménagiste. Nous étudions la recomposition des imaginaires qui en découle comme l'advenue d'une nouvelle rationalisation du fleuve sur des bases scientifiques et écologiques (chapitre 6). Mais tout d'abord nous proposons de commencer par l'explicitation de nos postulats théoriques.

**PREMIERE PARTIE : LA CONSTRUCTION D'UN IMAGINAIRE
PRODUCTIF DU FLEUVE**

Chapitre 1 : Éléments pour une histoire sociale du Rhône

Le succès que connaît actuellement l'histoire environnementale dans l'étude de l'aménagement des fleuves (par exemple Flaminio, 2016) concentre l'attention sur la capacité de groupes d'acteurs à hybrider des problèmes dans la compréhension de ces espaces. Cette littérature consiste généralement en une relecture de l'histoire en considérant le fleuve comme « actant » à part entière du changement social au travers de ses diverses manifestations (par exemple les inondations), partant généralement d'un individualisme méthodologique en postulant la capacité des acteurs à construire des objets hybrides entre nature et culture. Notre parti-pris dans le cadre de cette thèse est situé en marge de ce courant de recherche éclairant la capacité des « objets de nature » à influencer sur l'histoire humaine. Nous considérons au contraire le fleuve non pas par la lunette du rapport nature/société, mais au contraire comme un objet social parmi d'autres et à ce titre soumis aux mêmes lois que les autres objets sociaux. Cela nous conduira à emprunter une acception du fait social basée sur la contingence plutôt que sur l'association ou l'élaboration collective.

L'objectif de ce premier chapitre est d'une part de construire le domaine d'intelligibilité de notre sujet, et en cela de délimiter le domaine épistémologique et heuristique dans lequel s'insère cette recherche. Notre travail se positionne à l'intersection de trois champs disciplinaires. Il s'agit tout d'abord de l'économie de la régulation, une école qui a replacé l'espace comme une production historique à l'intersection d'un rapport de pouvoir entre l'État et les exigences de l'accumulation du capital (section 1). Notre approche par les représentations du fleuve nous a conduit en outre à considérer la géographie des imaginaires, une école qui montre que la contingence sociale de l'espace relève de thèmes particuliers qui structurent les réflexes et les comportements (section 2). Dernièrement nous sollicitons la sociologie de Pierre Bourdieu qui s'est révélée édifiante pour nous permettre de penser l'État non pas comme une forme acquise mais plutôt comme une accumulation de capitaux et de symboles (section 3). Nous nous inspirons de ces cadres de pensée pour bâtir un système d'entendement que nous espérons original de la géographie historique du Rhône. De cela découle une hypothèse de travail que nous allons confronter au terrain durant les chapitres suivants : les transformations du fleuve sont le résultat d'une construction historique agençant des techniques, des situations économiques au travers d'imaginaires du fleuve. Ces imaginaires sont socialisés, donc participent de stratégies d'acteurs en lutte pour le monopole de la codification légitime de l'espace fluvial.

L'histoire du Rhône est fermement liée à celle de l'économie politique de la France, pas seulement dans les représentations de la nation (voir le travail de Sara Pritchard, 2011), mais aussi dans les géographies successives du rapport de l'État au capital. Notre parti-pris est dès lors de proposer un séquençage de l'histoire de ce fleuve qui intègre cette conception mettant l'espace au centre même de l'articulation entre les forces du marché global et leur régulation par les institutions sociales notamment l'État. En cela nous posons les jalons d'une analyse de la construction des spatialités de l'État à travers l'histoire du fleuve (section 1 de ce chapitre). Nous considérons cependant qu'il ne faut pas se limiter à cet aspect de l'histoire processuelle du fleuve qui ne peut se résumer à une succession de rationalités économiques ou à l'expression pure des besoins de la production : dans cette optique aménager le fleuve trouverait son explication dans un finalisme réduisant les phénomènes aux seules intentions. Nous pensons que si les mutations des rapports de l'État au capital importent dans l'histoire du fleuve, c'est dans la mesure où ces mutations influent sur la manière de penser et donc d'aménager le Rhône. C'est le but de notre seconde section de chapitre, où nous présentons les postulats et les implications de l'étude des imaginaires du fleuve. Ces deux moments de notre démonstration (insertion du fleuve dans l'histoire de la régulation du capital et codification de cet espace matériel en systèmes de symboles) aspirent à une synthèse (troisième partie) débouchant sur une hypothèse dont le test guidera le développement des chapitres suivants. Nous entendons ainsi avoir recours à une définition sociale du concept d'imaginaire géographique mettant en dialectique des contenus objectifs et subjectifs. A ce titre l'enjeu sera de montrer dans un aller-retour entre théorie et terrain comment le fleuve est travaillé par des imaginaires et inséré dans une dynamique sociale à travers des manières de penser et d'agir.

1 Fleuve et espace urbain dans l'histoire des problèmes de l'accumulation

Tout comme la ville, le fleuve est un objet géographique complexe approprié et transformé par des systèmes d'acteurs changeants. Des prémisses de la révolution industrielle jusqu'à nos jours, le Rhône est investi de techniques, de représentations, de pratiques et de discours donnant lieu à des spéculations ou des engagements de fonds publics. Des spéculations associationnistes des élites saint-simoniennes du XIX^e siècle aux investissements publics de notre siècle, présentées comme une reconquête, le fleuve est l'objet de nombreuses pratiques qui évoluent au cours de l'histoire. Par ces pratiques, son identité et sa matérialité ne cessent de changer en se voyant attribuer/assigner des fonctions et des utilités, principalement définies en rapport avec la structuration marchande de l'espace national.

Le fleuve n'est-il que le témoin historique, le marqueur des changements de société et de modes de production ? S'impose la nécessité d'une part de clarifier le statut de l'espace fluvial dans la construction des problèmes productifs, d'autre part de préciser en quoi le fleuve, considéré non pas comme objet inerte ni simple marqueur du temps, constitue un espace socialisé dont la signification contient sa propre histoire dans l'histoire plus large des rapports de l'État au capital.

1.1 Statut de l'espace fluvial dans la construction des problèmes productifs

De nombreux progrès ont été accomplis pour sortir la théorie de l'espace du régionalisme hérité de la géographie humaine française (discipline de pensée partant du spatial et non du social, comme le relevait Lucien Fèbvre : Fèbvre, 1932) et réintégrer l'espace dans une conception sociale de l'histoire. Les travaux des géographes marxistes ont ouvert de nombreuses pistes en montrant combien l'espace, plutôt que contenant, gagne à être envisagé comme un lieu, un facteur et à la fois une dimension de l'histoire (Vieille, 1974), révélant tout l'intérêt que l'on peut tirer derrière le concept de formation sociospatiale (Santos, 1977). Ce courant jette les bases d'un projet d'entendement de la dimension spatiale de la société avec pour grands « moments » les dimensions fondamentalement emboîtées d'espace, de temps et d'énergie sociale (ou de puissance), projet d'une spatiologie, terme façonné par Henri Lefèbvre.

Si la ville est indéniablement le lieu fondamental et l'objet central de cette spatiologie, l'objet fluvial y occupe aussi une position certaine, son histoire n'étant pas celle de la ville mais y étant intimement liée. L'imaginaire d'une ville se lit à travers ses traces scripturaires, matérielles, son bâti, ses paysages et les pratiques qui s'y combinent (Chesneau *et al.*, 2011). Dans le cas d'un fleuve, il ne s'agit plus d'étudier la production d'un seul objet, d'une seule centralité urbaine mais au contraire celle d'un objet composite

se construisant en relation avec les dynamiques et les logiques de nombreuses villes plus ou moins grandes. Comme la ville, le fleuve, sa matérialité, ses pratiques et usages changent au gré des modes de production tout en mêlant les registres : sociologique, technique, juridique, politique, économique.

Si l'élément fluvial offre un espace en marge de la ville (hors de sa centralité), constituant à ce titre un espace en marge ou espace « permissif » comme le remarque Jacques Béthemont (Béthemont, 2000 :184), la variété de ses usages et représentations est intimement liée aux problèmes de l'urbain. En cela les cours d'eau sont l'objet d'une grande diversité d'usages possibles telle qu'exprimée par cet auteur : « cadre de vie, ressource alimentaire, support d'activités agricoles, source d'énergie, réfrigérant, composant industriel, moyen de transport et espace de loisirs » (Béthemont, 2000 :131), mais aussi de représentations et de valeurs comme le montre le travail de Guillaume (1983) pour l'époque médiévale où les représentations de l'eau (des espaces fluviaux) émises par les cités varient fortement au fil des périodes d'urbanisation et de désurbanisation, associées par exemple à la mort et la maladie durant la période sombre.

L'apparition et le déploiement de ces usages et valeurs ne sont pas le fruit d'un hasard ni de variables aléatoires dans le comportement humain. Elle est au contraire le résultat appréciable, perceptible, de comportements et d'intentions, bref d'une praxis, que l'on peut ramener à une logique proprement structurelle, celle de l'accompagnement de l'engendrement de l'espace du capitalisme marchand : tout espace social serait le résultat d'un compromis conflictuel entre groupes sociaux instaurant une division du travail et un rapport de production correspondant à un régime d'accumulation du capital. Cet emprunt à la théorie marxiste ne constitue pas un raccourci méthodologique pour plaquer sur notre terrain une explication rapide, retombant dans le matérialisme historique. Nous cherchons au contraire à construire un système d'entendement reposant sur des approches critiques de l'histoire et de l'espace, notamment l'école de la régulation, mobilisant le principe de contradiction (Vanier, 1997), dans une recherche des instabilités sociospatiales. Cette approche de l'espace social par la division se trouve pertinent dans notre choix d'aborder un objet complexe, un espace fluvial confronté à l'histoire de son aménagement à travers deux siècles d'essor du capitalisme marchand. Ainsi, le fleuve, élément de la structure spatiale, est tout autant travaillé des logiques historiques que la matière urbaine et peut être considéré à ce titre comme un élément à part entière de la grammaire de l'espace.

C'est pourquoi s'en tenir à un matérialisme historique, une histoire du fleuve qui se réduirait à une succession de finalités économiques, demeure une impasse. La logique d'accompagnement du déploiement des diverses formes du capitalisme est à considérer non pas comme l'explication en dernière analyse de la production du fleuve, ce qui serait tomber dans un marxisme maladroit, mais comme la toile de fond nécessaire d'une histoire sociale de ses transformations et de ses latences : les conduites répondent (avec plus ou moins de succès) à des données économiques qui sont bien réelles. C'est pourtant ce processus proprement historique qui nous intéresse en tant qu'il contient en lui-même

toute la capacité à se présenter comme contingent dans les choix d'aménager le fleuve. Cette contingence ne se réduit pas à la pure conjoncture économique (même si cette dernière compte bien sûr), elle peut s'envisager comme une grande « réserve de significations » dans laquelle la société vient puiser pour définir ses problèmes et ses impératifs et repose donc sur une conception sociale du rapport au capital (conception reposant sur l'idée de l'économiste Karl Polanyi selon laquelle l'économie est socialement enchâssée (Polanyi, 1944)). Et, comme tout objet historique, la matérialité du fleuve devient à ce titre sensible aux remous d'une histoire : « discontinue, faite de crises qui sont des moments de choix révélateurs de la conflictualité sociale et de périodes d'équilibre (dynamique toutefois) où dominent des impératifs de gestion et de reproduction des situations » (Gay, 2001 : 215). Ces crises sont à considérer à l'aune des différents types de temporalités qui les animent ; imaginaires, économiques et matérielles, avec les décalages éventuels entre représentations et économie réelle.

De manière générale dans nos sociétés occidentales, toute explication historique d'un espace social n'est pas complète si elle ne prend pas en compte les forces globales du processus productif qui s'appliquent et contraignent la société localisée. Autrement dit, comment la pratique spatiale tente-t-elle de produire l'espace pour répondre aux problèmes posés par l'accumulation capitaliste, à savoir investir l'espace pour produire des choses et assurer la reproduction des rapports sociaux ? Projeter cette interrogation sur une reconsidération historique des mutations du fleuve conduit ainsi à prendre en compte son intégration dans les grandes phases de la mutation des problèmes de l'accumulation capitaliste qui y correspondent (Lefèbvre, 1974). Ces problèmes se structurent autour de deux relations sociales majeures : relation au capital et relation à l'État (Brenner, 2004), deux relations dont l'histoire présente une succession de périodes de stabilité et de crises d'intensité et de durée différente. A ce titre ces crises n'occasionnent pas les mêmes changements, une crise conjoncturelle n'ayant pas le même statut qu'une crise majeure aboutissant au changement de mode de production ou de structure de l'État (Vanier, 1997).

Finalement, l'explication de la rationalité qui sous-tend les choix et les décisions portant sur les transformations du fleuve gagne en profondeur d'analyse si elle tient compte des problèmes globaux qui justifient cette rationalité, ce qui amène à une réflexion sur les échelles. Nous abordons l'histoire de l'espace français depuis le XIX^e siècle par l'angle de la structuration de l'espace marchand. Cela permet un découpage analytique prenant la forme d'une succession de séquences caractérisées par un problème principal, global, celui de l'organisation de la société pour sa production et sa reproduction. L'espace local et sa singularité doivent être considérés comme des espaces travaillés par ces processus, appelant à une épistémologie de l'articulation entre global et local. Ainsi les espaces du fleuve, comme toute autre composante de l'espace national, sont largement soumis à cette dialectique : « ce qui est intéressant, c'est de comprendre comment l'économie globale s'enracine, de multiples manières, dans les structures territoriales historiques, comment le global, en permanence, se nourrit du local en le transformant » (Veltz 1996 : 12-13).

Mais alors se pose le problème du séquençage de l'histoire, mot que nous préférons à périodisation, pour la raison qu'il est chargé d'une intention dynamique tandis que la périodisation de l'histoire « scolaire » renvoie pour sa part à un découpage sans perspective explicative du temps. Comment proposer un découpage fertile de l'histoire sans retomber dans les biais inhérents à tout acte de décréter un phasage, instaurant de manière artificielle un avant et un après dans le rapport au fleuve ? Ici, nous faisons appel à la conception processuelle de l'espace social proposée par Henri Lefèbvre. Au cœur de la théorie lefèbvrienne se situe l'interrogation sur les relations changeantes nouées entre les forces, les temps et l'espace, avec au centre le paradoxe de la coexistence de l'interrompu et du successif dans toute tentative de définition de ces relations sur un plan temporel. Selon lui, générer un espace social approprié est un processus. Cette conception renouvelle l'approche analytique des rapports entre l'espace et le temps :

« qu'un temps à partir d'un germe, et par conséquent d'une origine relative, se réalise dans un espace — que cette effectuation rencontre des difficultés et s'arrête, repos et pauses, — que pendant ces moments le processus retourne vers l'original qu'il porte en lui, recours et ressource, — qu'il reparte ensuite pour continuer jusqu'à ce qu'il s'épuise, ne serait-ce pas un schéma encore peu exploré du temps ? » (Lefèbvre, 1974 : 153).

Cette conception en spirale de l'histoire et de l'espace a rejailli dans l'école régulationniste considérant les crises de l'accumulation non pas comme des ruptures mais comme des processus à part entière induisant des redéploiements des rapports entre l'État et le capital dans les échelles et dans le temps (Lipietz, 1986, Vanier, 1997). L'histoire des formes successives de l'espace fluvial, de ses usages et de ses assignations, des investissements économiques dont il est l'objet, gagne à être saisie comme une occurrence particulière de la géographie de ces déploiements.

1.2 Proposition d'un séquençage de la production du Rhône

Les éléments de langage marxiste repris dans ce qui précède ne doivent pas tromper le lecteur ; emprunt ne rime pas nécessairement avec exégèse (Vanier, 1997). Le Rhône et les autres fleuves, conçus par les sociétés comme des « chemins qui marchent » (Pascal, pensées diverses III – fragment n°69/85), participent du déploiement des géographies successives de l'accumulation capitaliste dans nos espaces. En effet, leur attribution de fonctions productives (transit commercial, production hydroélectrique, production hydro-agricole) accompagne l'évolution des problèmes de la régulation du capital par l'État dans notre époque moderne. Ces assignations de fonctions productives fluctuent avec tout d'abord le changement technique, ensuite leur réactivité à la conjoncture économique, mais surtout elles participent de l'élaboration de la signification de l'espace de l'État, signification qui évolue au gré des problèmes productifs comme nous l'examinons ci-dessous.

Le problème du capitalisme libéral du XIX^e siècle est la reproduction des moyens de production (capital et force de travail). Dans ce contexte, la ville est au centre des logiques de l'organisation socio-spatiale de la société occidentale. Avec l'essor de la production industrielle dans le foyer occidental et de la compétition économique entre les États-nations, le fleuve apparaît alors comme une artère d'échange permettant de mettre en communication les bassins de production avec les bassins de consommation dans une économie régionale encore peu structurée à l'échelle de l'espace national. Dans un cadre où l'on cherche la cohérence de l'espace économique national à travers l'articulation des spécificités régionales (Gay, 2001), apparaît la possibilité de l'émergence d'une région rhodanienne dont l'agriculture et l'industrie bénéficieraient des usages productifs du fleuve.

A cette séquence succède un nouveau moment des rapports entre l'État et le capital dans la construction de l'espace français, celui du capitalisme d'État accompagnant l'essor du modèle fordiste. Le capitalisme d'État, ou mode étatique de production (Lefèbvre, 1974), correspond au mode dominant de structuration économique du territoire durant la période du milieu du XX^e siècle jusqu'aux crises des années 1970. Il est caractérisé par une régulation de l'accumulation du capital menée par l'État. Ce dernier pèse à travers les formes générales de son action pour accompagner ce processus, notamment par une politique volontariste d'intervention directe sur l'espace national. Cela s'illustre non seulement par la création de la DATAR en 1963 mais aussi, et de manière plus fondamentale, le soutien au compromis inflationniste, la facilitation de grands groupes industriels, le financement public de logement et d'équipements et une politique industrielle de grands projets (Vanier, 1997, Veltz, 1996). Cette régulation s'opère dans un cadre national n'empêchant pas toutefois le processus d'internationalisation de l'économie (Gay, 2001). La rationalité dominante est celle d'une structuration de l'espace national sur le modèle emprunté à l'organisation fordiste de la production industrielle. L'État contribue à engendrer cette spatialité du fordisme (Lipietz, 1986) qui divise les espaces régionaux selon les caractéristiques et les niveaux de qualification des bassins de main d'œuvre dans le cadre d'une production de masse taylorisée. Le territoire national est doublement homogénéisé : au niveau du gouvernement, par un système administratif largement diffusé, pyramidal et en niveaux emboîtés (Brenner, 2004 ; Veltz, 1996) et du point de vue de la production marchande, par un schéma de production unificateur et centralisé (Veltz, 1996). Le mode étatique de production aboutit à une mobilisation de l'espace comme force productive dans les régions urbaines majeures et comme médiation des inégalités socio-économiques dans les régions peu urbanisées (Veltz, 1996). Cette logique d'imposition d'un espace homogène, abstrait (Lefèbvre, 1974), participe d'une mise entre parenthèses des spécificités du local et de son assignation à une standardisation dans une logique productive industrielle et fonctionnelle (Gay, 2001) : « la tendance à la destruction de la nature ne provient pas seulement des techniques brutales ; elle vient aussi de la volonté économique d'imposer aux lieux des caractères et critères d'interchangeabilité. Ce qui réduit les particularités des lieux et même les supprime » (Lefèbvre, 1974 : 396). Le Rhône n'échappe pas à ce processus, comme le montrent ses

nombreuses transformations après la Seconde Guerre mondiale. Ce n'est plus en tant que région rhodanienne aux traits et caractéristiques spécifiques que le fleuve contribue à la structuration de l'espace national mais en tant qu'élément fonctionnel, indifférencié, abstrait et donc interchangeable avec d'autres fleuves. Sa signification en cela bascule entièrement dans le plan national.

Une conjonction de facteurs vient changer le mode étatique de production dans le courant des années 1970. La crise pétrolière de 1973, la saturation des marchés, le début de la globalisation et de l'interpénétration des économies, enfin l'internationalisation de la compétition économique et de la division du travail remettent en cause l'industrie fordiste de production de masse (Brenner, 2004 ; Veltz, 1996) tout en participant à l'avènement de ce que le géographe Georges Bencko dénomme l'accumulation flexible (Bencko *et al.*, 1992). Le projet territorial étatique se reconfigure sur un mode compétitif et libéral ce qui se traduit par la décentralisation de l'appareil d'État et le déclin d'un modèle économique basé sur la redistribution dans le territoire au profit du modèle favorisant la concentration de la croissance économique dans un archipel métropolitain. En résulte un éclatement des modèles centre-périphérie au profit d'une logique de polarisation des flux (recherche d'économie d'échelle et de d'externalités positives), ce qui crée une France duale entre des espaces métropolitains intégrés à l'archipel mondial et des aires en récession déconnectées de ces flux (Veltz, 1996).

La crise du système productif a des répercussions fortes sur sa régulation institutionnelle. La globalisation de l'économie et l'affirmation d'un archipel de métropoles s'accompagnent paradoxalement d'une montée en puissance du territoire et du local. Neil Brenner (2004) observe une recomposition de la forme, du rôle et des spatialités de l'État dans les niveaux infrarégionaux, ce dernier restant l'animateur et médiateur majeur de la restructuration politique et économique à tous les niveaux. L'abandon du modèle de hiérarchie d'espaces institutionnels emboîtés, caractéristique du *Welfare State*, laisse la place à une prolifération des luttes sociopolitiques à tous les niveaux pour réorganiser la géographie institutionnelle du capitalisme (*ibid*). Par conséquent, on assiste à une remise à l'échelle de l'État dans les territoires infrarégionaux, les régions, les grandes villes prenant une importance particulière dans ce processus de reconfiguration. Les nouveaux acteurs infrarégionaux cherchent dorénavant leur développement dans le territoire (développement endogène), que l'État s'efforce désormais de positionner dans l'économie mondialisée, donnant lieu à un faisceau de politiques locales. Ainsi, aux politiques de croissance productive succèdent des politiques urbaines misant de plus en plus sur l'attractivité du territoire pour susciter un autre type de croissance (*ibid*).

Le problème principal n'est plus seulement la reproduction des moyens de production (logique qui prévaut au XIX^e et début du XX^e siècle) mais devient la division sociale du travail dans une société de plus en plus différenciée. L'espace devient l'instrument pour stabiliser un rapport de production reposant sur cette répartition du travail, notamment à travers les loisirs et la quotidienneté, mais aussi par la

propriété de l'espace au sein et en marge des pôles métropolitains et la hiérarchisation des flux et réseaux du capitalisme (Lefèbvre, 1972).

Face à un développement qui ne vient plus des initiatives ni de la redistribution pratiquée par l'État, l'enjeu réside dans la nouvelle signification donnée au local¹⁰ qui apparaît comme le moyen d'assurer la résilience face à la crise des territoires marginalisés. Le local reprend en outre des atours politiques avec l'instauration d'un cadre légal favorisant les intercommunalités institutionnelles à partir des années 1980¹¹, posant la question d'une réaffirmation des pouvoirs locaux. Ainsi, les géographes et les praticiens cherchent dans la capacité des acteurs du local à s'organiser, à coordonner leur action les facteurs de différenciation territoriale (Leloup *et al.*, 2005). Le développement économique est remis à l'échelle du territoire (Pecqueur, 1996). Ce courant très prégnant aujourd'hui a fait l'objet de critiques déconstructivistes. Par exemple le géographe Martin Vanier (1997) voit dans le développement local une nouvelle idéologie de l'action publique ; il montre 1/ que les pratiques « découvertes » par les théoriciens et les praticiens du développement local existent en réalité depuis longtemps, 2/ que la théorie d'un développement endogène, solution d'un problème global, simplifie à l'excès la dynamique d'articulation des échelles dans le fonctionnement du système productif, et enfin 3/ que la focalisation sur les politiques d'aménagement du territoire met de côté la vraie problématique territoriale qui réside dans les choix fiscaux, industriels, commerciaux élaborés au niveau de l'État et s'exprimant dans le local. Cette position est partagée par Georges Gay (2001) lorsqu'il avance que le développement endogène demeure un phénomène interstitiel face à la dynamique d'ensemble des logiques globales du capital.

Le Rhône est un objet central dans ce mouvement. La géographe Claire Gérardot (2007), dont la thèse porte sur le rapport ville-fleuve à Lyon, qualifie le « retour au fleuve » contemporain comme la formulation de nouvelles politiques urbaines portant aussi bien sur le développement touristique, la promotion du cadre de vie, la spéculation immobilière, que sur l'image de la ville. Les aménagements réalisés dans les quais de Lyon sont l'illustration syntagmatique (voir Gérardot, 2007) d'un mouvement qui touche l'ensemble des villes fluviales européennes, « peu nombreuses étant aujourd'hui les villes situées au bord de l'eau, portuaires ou non, qui ne soient engagées dans un processus, modeste ou ambitieux, de « revitalisation » de leurs berges » (Gérardot, 2007). Ce mouvement met au premier plan les acteurs de la ville dans la définition d'un projet urbain, comme le montre l'exemple de l'île de Nantes dans l'ouvrage de Gilles Pinson (2009) sur la transformation des cadres de l'action publique.

¹⁰ Nous empruntons ici la terminologie de Georges Gay (2001) lequel dissocie les acceptions heuristiques et politiques du local : pour le chercheur en sciences sociales il relève de la dynamique interne d'une société localisée mais aussi de sa capacité à réagir à des événements extérieurs (par exemple une crise économique) ; normalisé et intégré dans le discours politique le local peut devenir un piège ou une réification du spatial pour légitimer un pouvoir.

¹¹ Notamment les lois de décentralisation de 1982-1983.

Le succès de ce thème fait transparaître la forte porosité entre la recherche académique et la construction des problèmes publics par les praticiens de l'action territoriale. On peut citer par exemple les réflexions sur l'amélioration des relations entre acteurs de l'urbain et acteurs portuaires (la relation ville-port est étudiée dans l'optique de constituer des « métropoles fluviales » chez Debrie, 2014), ou les diagnostics des contraintes des moyennes villes rhodaniennes à l'aménagement de fronts urbains (Delahaye, 2004).

L'intérêt n'est pas tant d'affirmer ou d'infirmer la réalité économique de cette reconsidération des logiques du développement dans notre propos mais plutôt d'examiner ses implications dans les modalités de la production du fleuve. Face aux changements des cadres globaux de la régulation du capital se pose la question de la reprise en main par les acteurs locaux d'un espace fluvial largement transformé et homogénéisé. Les assignations du fleuve se multiplient : à la fonction productive assignée précédemment s'ajoutent le gain de compétitivité territoriale alloué par le développement d'un *waterfront* urbain attractif, mais aussi la nécessité d'un reverdissement et d'une gestion écologique mettant le fleuve au premier plan dans les politiques de développement durable, de diversité biologique et de changement climatique, toute la question étant de savoir si cela implique réellement une rupture « post-moderne » avec le précédent. L'ensemble de ces fonctions induit la participation du fleuve dans la construction d'une nouvelle signification du local à la fois comme moyen de revitalisation économique et comme fin en soi.

Cette proposition d'un séquençage de la production du fleuve annonce le découpage chrono-thématique des parties et chapitres de cette thèse. Il convient à présent d'examiner plus finement ce qu'implique la pensée de l'espace fluvial comme une construction sociale dans ce cadre.

Notre approche s'éloigne des canons des travaux de sociologie sur le Rhône qui s'appuient sur une épistémologie géographique homme-milieu fondée sur une dualisation entre les dynamiques relevant d'une part de l'ordre « naturel » et d'autre part de l'« anthroposystème ». On opposerait ainsi ce qui relève de l'hydrosystème fluvial et son comportement¹² à ce qui relève des variables plus sociétales incluant les groupes sociaux, leurs pratiques et représentations vis-à-vis du fleuve.

Le fleuve, comme tout autre élément de l'espace, est bien un objet historique à part entière dans le sens où sa matérialité est tributaire de représentations plus ou moins institutionnalisées, ces dernières animant des groupes d'acteurs opposés. Ainsi se dessine l'intérêt de resituer les choix publics en matière d'aménagement dans l'histoire plus large de la construction des problèmes de régulation de l'espace marchand. Nous avons employé le terme de construction, qui oblige à clarifier les mécanismes qui la sous-tendent, au premier rang l'opération fondamentalement humaine qui consiste à penser.

¹² Il s'agit ici d'envisager le fleuve du point de vue des sciences dures, à savoir comme un ensemble d'éléments physiques en interaction dynamique relevant d'ordres différents et maîtrisables : biologie, hydrologie, flux sédimentaires, etc.

2 Le fleuve, de l'objet géographique à l'objet symbolique

Le séquençage qui précède, en mettant en rapport la matérialité du fleuve avec les logiques globales de l'accumulation du capital et sa régulation par l'État, doit se concevoir comme la toile de fond de notre processus de démonstration. Ce séquençage repose sur l'idée selon laquelle comme tout espace, le fleuve et les choix qui s'opèrent dans son aménagement sont intimement liés aux problèmes que se pose la société à un moment donné, problèmes strictement liés à l'organisation sociale et économique de la production. Mais s'en tenir là serait une impasse dans la mesure où elle conduirait à ignorer un fait brut, irréductible, celui d'une société humaine organisée par des individus et des groupes pensants, avec toutes les nuances qui s'imposent entre le projet mûrement réfléchi et le réflexe le plus ancré dans l'évidence et le quotidien.

Intégrer dans notre raisonnement l'acte de penser le fleuve nous oblige à un travail de définition épistémologique sur le statut de l'espace : il importe de clarifier en quoi l'acte de penser l'espace relève d'une construction sociale. L'ensemble constitue un effort de définition du domaine d'intelligibilité dans lequel nous utiliserons la notion d'imaginaire géographique, centrale en tant qu'elle replace les projets et les actes qui se succèdent dans un même horizon d'explication.

2.1 Penser le fleuve, une opération fondamentale dans la projection du social dans le géographique

Engendrer le capitalisme marchand dans l'espace fluvial n'est pas une figure de style ni une nécessité purement matérielle allant de soi mais la manifestation et la projection sociale d'un acte de penser le fleuve. Le sortir de la stricte étude de sa matérialité conduit à envisager toute la richesse scientifique que propose le postulat selon lequel l'espace, qu'il soit urbain, fluvial, rural, industriel ou hydraulique, doit irrémédiablement, pour le devenir, avoir été au préalable pensé.

L'acte de penser l'espace est une opération fondamentale justifiant le concept d'imaginaire géographique. Ce dernier fait l'objet d'une redécouverte actuellement parmi de nombreux géographes¹³. Il gagne à être utilisé comme concept opératoire d'analyse. Son usage doit cependant s'effectuer avec une connaissance avertie de ses fondements pour ne pas risquer un mélange des genres nuisant à la qualité d'un raisonnement et à l'identité d'une démonstration.

¹³ Voir pour cela l'introduction de Bédard *et al.*, 2012.

Les origines nettement teintées de phénoménologie de la notion d'imaginaire obligent à cette clarification conceptuelle et épistémologique. Nombreux sont les géographes contemporains qui continuent à ranger l'imaginaire dans l'étagère de la « géographie culturelle », géographie s'inspirant des écrits de Gaston Bachelard ou de Jean-Paul Sartre, justifiant des publications récentes montrant les apories derrière cette catégorisation entre une géographie du « fait culturel », induisant l'existence d'une géographie « non culturelle ». Ces usages ont appelé à une clarification et une prise de position forte de la part de certains géographes, notamment Christine Chivallon (2008), sur le statut épistémologique de l'espace dépassant l'impasse de l'opposition idéal/matériel. L'aporie d'une distinction entre un espace préexistant à l'activité humaine et un espace de la géographie humaine se retrouve de manière implicite dans les études réifiant le couple homme-nature, ce qui fait déclarer comme problématique la distinction entre une nature antérieure à l'homme et une nature procédant de l'homme par Maurice Godelier (1984)¹⁴. Nous retrouvons l'idée d'un espace matériel « fait » d'instances idéelles même dans les écrits des marxistes, par exemple Louis Althusser (1976) qui défend la thèse de l'existence nécessairement matérielle des systèmes symboliques (il emploie en bon marxiste le terme d'idéologie, et ne va pas au bout de la thèse en s'arrêtant à la matérialisation des idéologies dans les pratiques et les actes matériels de ceux qui s'y soumettent, sans y intégrer la matérialité de l'espace à proprement parler).

Encore faut-il préciser en quoi l'on peut rapporter l'acte rationnel qui consiste à penser à l'imaginaire, généralement relégué au domaine du symbolique assimilé à l'irrationnel, la rêverie et le fantasme. L'imaginaire géographique est indissociable de l'acte de penser en tant qu'il mobilise une opération de découpage du réel perceptible en catégories de pensée, découpage advenant dans ce réel à travers un processus d'encodage symbolique localisé dans l'acte de penser. Christine Chivallon (2007) définit ainsi l'activité symbolique comme « la mise en œuvre de tout langage, verbal et non verbal, destiné à traduire des représentations et leur donner leur substrat perceptible au travers de mots, d'objets et d'agencements matériels, bref, au travers d'une mise en visibilité » (Chivallon, 2007 : 82). Il faut souligner l'implication de cette conception de l'imaginaire et du symbolique, qui dépasse de loin les usages faits dans certaines géographies humaines¹⁵. Nous mobilisons ici la pensée de Cornélius Castoriadis lequel réhabilite en effet la notion de symbole dans le rapport de l'homme à l'espace dans une critique (à laquelle nous souscrivons entièrement) du postulat positiviste selon lequel l'histoire se résumerait à une longue conquête du rationnel sur le symbolique. S'inscrivant à défaut de l'idée d'une histoire faite d'un

¹⁴ Ce dernier réintroduit la pensée comme élément médiateur dans le rapport entre société et nature : Au cœur des rapports matériels avec la nature, apparaît une part idéale où s'exercent et se mêlent trois fonctions de la pensée : représenter, organiser, et légitimer les rapports des hommes entre eux et avec la nature (Godelier, 1984 : 21).

¹⁵ Par exemple, dans le travail sur le territoire de Guy di Méo, le champ symbolique se voit attribuer la fonction de la définition des identités collectives en renforçant l'attachement patrimonial à certains traits de l'espace, ce qui fait du symbole le support de toute territorialisation (Di Méo, 1998). Les usages ethnologiques de la notion de symbole concernent aussi les géographies du Rhône même les plus critiques ; par exemple le travail de Claire Gérardot contient une revendication pour que les politiques de valorisation du fleuve urbain reposent sur l'appropriation symbolique, entendue comme l'intégration des valeurs associées au fleuve relevant du perceptible, du sensible, de la charge poétique (Gérardot, 2007).

triomphe du matériel sur l'idéal, et de la réalité sur les idéologies collectives, la pensée de l'auteur voit dans la progression de l'institution fonctionnelle de notre société occidentale un moment historique de l'imaginaire caractérisé par la domination d'une signification centrale, économique, positiviste. De cette manière, penser l'espace géographique s'apparente à une praxis informée par l'imaginaire. C'est en cela que nous avons recours au syntagme d'imaginaire géographique durant ce travail, en précisant que ces imaginaires ne sont qu'une seule composante d'une réalité sociale mobilisant d'autres types d'imaginaires dans son institution¹⁶.

C'est bien la mise en exergue du rôle moteur de l'opération de pensée, induisant l'association d'espaces et d'idées, qui nourrit le travail de Marcel Roncayolo (2014) appliqué à l'objet urbain, notamment la ville de Marseille. Son œuvre montre que l'état de la ville à un moment donné et le résultat d'une composition de l'espace où intervient la projection de significations par des élites économiques, urbaines et municipales. Ainsi l'auteur démontre le rôle de la pensée de l'espace dans la production de la ville ; pour cela il analyse la formation d'un imaginaire géographique qui informe la manière dont les élites de la ville projettent son développement et son avenir en combinant des espaces différents, du plus proche au plus lointain. L'auteur fournit la définition suivante à cet effet : « Ensemble des conceptions, représentations ordonnées ou pas, exprimées clairement ou implicites, qui déterminent la construction et l'interprétation de la ville » (Roncayolo, 2014 : 79).

Ainsi, plus qu'une affaire d'image, le fleuve est avant tout l'affaire de modes de penser, de projeter. En cela, le présent perceptible d'un espace fluvial n'est pas, dans notre démarche, le résultat de l'adéquation de systèmes socio-écologiques. Il n'est pas question ici de reprendre les outils normatifs conçus pour penser le fleuve par le prisme des relations homme-nature, notamment l'idée séduisante d'un système fluvial (par exemple voir Bethemont, 2000). Cet outil conceptuel, en découpant la relation homme-fleuve en deux systèmes inter-reliés, à savoir l'hydrosystème (les dynamiques physiques, morphologiques, biologiques) et l'anthroposystème (la politique de l'eau, l'organisation sociale, culturelle, économique), est à considérer avec distance et même à réhistoriciser (nous le verrons dans le dernier chapitre consacré aux implications sociopolitiques de la pensée systémique du fleuve) en tant qu'il véhicule la représentation rassurante et optimiste d'une vision écologique de la société. Ce serait s'interdire de penser la complexité sociale derrière l'acte de penser, résultat à la fois d'un travail de l'intériorité et de l'extériorité, de la projection de l'avenir et de l'héritage des manières du passé, autant de dimensions qui travaillent ce que l'on fait du présent¹⁷.

¹⁶ Ce penseur met l'imaginaire au fondement même de l'institution de toute la société dans son rapport à elle-même autant que par rapport à son extérieur (la nature), l'imaginaire opérant par le déploiement d'un champ de significations (Castoriadis, 1975).

¹⁷ Nous empruntons à Cornélius Castoriadis cette conception d'un présent enchâssé dans le passé et l'avenir (plutôt que le futur) et travaillé par ces derniers.

2.2 *L'imaginaire géographique, entre création continuée et détermination objective*

Après avoir montré le nécessaire enchâssement entre le matériel et le symbolique, il convient de clarifier en quoi l'action de penser l'espace procède d'une construction sociale. L'espace est une médiation de l'imaginaire, qui n'est ni une création individuelle, ou pas seulement, ni une création collective, sociale. Tout l'intérêt réside dès lors dans la manière dont une disposition à penser parvient à s'autonomiser de son producteur originel pour passer dans l'ordre du collectif. Nous retrouvons cette idée d'une socialisation des imaginaires géographiques dans plusieurs travaux de géographie sociale¹⁸, notamment la géographie de la ville de Marseille faite par Marcel Roncayolo (2014). Ce dernier montre comment les comportements des acteurs de la ville sont tributaires dans une grande mesure d'attentes passées inscrites et reproduites dans l'histoire, attentes des acteurs économiques associées à différents horizons de prospérité économique (par exemple le commerce colonial). De cette manière, la production urbaine s'explique par des mouvements d'agglomération et d'effritement de représentations, de sédimentations des significations autour de thèmes (des ensembles de techniques et pratiques ramenés à une finalité) qui s'autonomisent dans l'histoire de leur contexte de production. L'imaginaire géographique se forme dès lors à travers l'expérience et la représentation de la ville au contact de l'ensemble de ses groupes sociaux : « Le vécu est fait de quelques perceptions et de vastes espaces imaginés : à partir d'eux se fabrique un kaléidoscope d'images qui peuvent devenir contraignantes » (Roncayolo, 2014 : 355). Finalement, le phénomène d'autonomisation des idées dans le monde social tel que conceptualisé par Marcel Roncayolo fait largement appel aux mémoires, concept emprunté directement à la sociologie de Maurice Halbwachs. En cela, son étude ne peut pas faire l'économie d'une conception dynamique des temporalités liées à ces mémoires, imprimant des trajectoires aux imaginaires : « étudier un imaginaire c'est étudier un parcours, un itinéraire, apprécier les effets de cohérence ou d'agrégation qui se produisent autour de certains thèmes, juger aussi des étapes de décomposition ou d'effritement ». (Roncayolo, 2014 : 35).

La socialisation des imaginaires de l'espace repose épistémologiquement sur l'idée selon laquelle l'acte de penser l'espace participe de la structuration des rapports sociaux dans l'espace et n'est à ce titre pas égal dans ses modes d'accès comme dans sa distribution sociale au sein du corps social¹⁹. Nous postulons en effet que l'histoire n'est pas uniquement, comme le soutient Maurice Godelier (1984), le passage

¹⁸ Cette idée est en effet largement sollicitée dans les géographies sociales des représentations de la ville, comme le montre par exemple le travail d'André Vant (1981) articulé autour du postulat selon lequel l'image de la ville devient contraignante et participe de la recomposition des groupes sociaux dans la ville : « les discours sur la ville parlent moins de la ville que des rapports sociaux qui façonnent la ville ».

¹⁹ Une fois dit cela, il nous faut nous départir des travaux récents mettant en application la pensée de Cornélius Castoriadis et voyant dans les sociabilités intersubjectives un moment clé de la production partagée de symboles et d'entendement du monde (voir par exemple les travaux de Denise Jodelet (2003), travaux dans lesquels nous voyons un danger de désocialiser la production et la circulation des symboles au profit d'une vision interactionniste de la société.

d'une forme de pensée d'une société à une autre²⁰ mais que ce changement relève de nécessités sociales. Ainsi, il est possible dès à présent d'introduire une première division sociale de l'acte de penser l'espace et de mettre en œuvre l'activité symbolique d'encodage du réel. Nous sollicitons pour cela les trois moments du rapport à l'espace conceptualisés par Henri Lefèbvre à savoir le triptyque espace conçu, espace vécu et espace perçu. L'espace conçu correspond à celui de l'urbaniste ou de l'architecte, il s'agit d'un espace euclidien, envisagé sous l'angle positiviste et technique, légitimant les opérations d'aménagement des différentes factions de l'État planificateur (l'auteur forge son concept dans les années 1970). Ainsi Henri Lefèbvre introduit une division sociale à l'origine de la pratique spatiale, celle opposant l'espace conçu de l'élément dominant dans une société située, qui aspire à imposer une cohésion aux espaces perçus et vécus, ceux des habitants, usagers ou utilisateurs de cet espace, correspondant aux éléments auxquels s'applique la tentative d'imposition d'une domination. Précisons que l'espace vécu est l'expérience et la mise en signification de l'espace par ceux qui le pratiquent tandis que l'espace perçu correspond à la réception des significations sociopolitiques de l'espace conçu par ces utilisateurs. Ces trois moments forment la pratique spatiale, faite de la rencontre entre la représentation de l'espace (mobilisant le cognitif) et l'espace de la représentation (faisant appel au perceptif, par exemple l'activité artistique²¹). L'intérêt selon l'auteur réside dès lors dans leur dialectisation dans l'histoire. L'imaginaire géographique, dans cette perspective, peut se penser comme le propose André Vant (1981) au sujet de l'imagerie de la ville, comme un réactif particulier proposant des agencements de ces différents types d'espaces.

Penser le fleuve, dès lors, relève d'une opération signifiante en soi ; opération motrice de divers agencements des moments du fleuve (conçu, vécu, perçu). C'est à travers cet acte que se trouvent liées les expériences successives des aménageurs, riverains et usagers du fleuve. Cela implique l'idée d'une trajectoire propre des imaginaires du fleuve. Ces trajectoires gagnent aussi à être conçues comme le produit de temporalités socialement enchâssées qui ne relèvent ni de la création continuée, ni du pur structuralisme symbolique au sens de Claude Lévy-Strauss.

Ainsi, les projets émis pour un fleuve ne sont pas à prendre comme des finalités rationnelles mais comme la manifestation à un moment donné de schèmes de pensée socialisés, donc jamais totalement en adéquation avec le présent immédiat. Cette socialisation des manières de penser le fleuve façonne ainsi les conduites et les comportements au-delà de la représentation individuelle. La question est dès lors celle de la hiérarchisation sociale des imaginaires géographiques, pour tenter de questionner le fait brut selon lequel les émetteurs de discours sur le fleuve n'ont pas tous la même capacité à se faire entendre

²⁰ Cet anthropologue voit dans la fabrique de l'histoire la conjugaison du hasard et d'une nécessité inintentionnelle (Godelier, 1984).

²¹ Une belle illustration de l'espace de la représentation se trouve dans les pages de Bernard Clavel (par exemple le Seigneur du Fleuve), Frédéric Mistral ou encore le cantique du Rhône de Paul Claudel. On en retrouve aussi de nombreuses dans le travail sur les représentations habitantes de la Loire (Bonin, 2004).

dans la société. Pour cela il nous faut réfléchir aux mécanismes sociaux qui organisent la distribution des symboles liés à l'espace du fleuve.

3 Engendrer la codification dans et par l'espace fluvial

Avec la distinction des trois moments de la pensée de l'espace (conçu – vécu – perçu) nous avons effleuré dans la première partie de ce chapitre le second thème de notre recherche, celui de la distribution des pouvoirs dans le rapport au fleuve. La circulation des pouvoirs est l'une des dimensions fondamentales du social (et donc du spatial engendré dans le cadre du processus d'encodage symbolique examiné à la section 2) et est à ce titre latente dans n'importe quel type d'espace-temps étudié. Réfléchir aux mécanismes de circulation du pouvoir nous permet de remettre en perspective les différentes logiques opérant dans les choix d'« aménager » le fleuve pour esquisser une pensée de leur inscription dans une rationalité plus générale, celle de la reproduction d'un ordre social dans une dialectique avec le spatial. Nous espérons proposer ainsi une synthèse originale permettant d'articuler les propositions de la première section (« le fleuve se construit avec les problèmes liant l'État au capital ») et de la seconde section (« le fleuve est une production symbolique ») de ce chapitre en dégagant un système explicatif de la codification symbolique du fleuve dans les agencements successifs des géographies du déploiement de l'espace marchand de l'État.

Pour commencer, nous partons du postulat que tous les acteurs du fleuve n'ont pas la même capacité à imposer durablement leur propre code à et dans l'espace²². Après avoir examiné les implications de ce postulat dans la production du Rhône, nous sollicitons la pensée constructiviste de l'État de Pierre Bourdieu pour tenter de dégager une hypothèse explicative du surgissement et de la pérennisation de formes de domination symbolique dans la socialisation du fleuve.

3.1 L'espace encodé, ou l'imposition d'un ordre par le social sur le social

L'objectivation et l'instrumentalisation de l'espace au service de stratégies d'imposition d'une logique et d'une cohérence à la société constituent l'une des thèses majeures de Henri Lefèbvre²³, pour qui l'espace constitue un moyen parmi d'autre de l'engendrement de la société par son espace : « qu'est-ce qu'une idéologie sans un espace auquel elle se réfère, qu'elle décrit, dont elle utilise le vocabulaire et les connexions, dont elle contient le code ? » (Lefèbvre, 1974 : 55). Quels sont les moyens d'une telle appropriation de l'espace par le social ? Sans revenir aux divers énoncés philosophiques sur l'origine des représentations ou l'ontologie de l'espace, il faut introduire l'idée selon laquelle l'espace se lit et se produit dans notre société par l'intermédiaire de codes dont il convient de refaire l'histoire. Toute

²² Idée que l'on retrouve dans la théorie de la pratique de Bourdieu au sujet du social en général.

²³ On retrouve ses linéaments majoritairement dans l'espace politique, la production de l'espace.

pratique de l'espace, qu'elle relève d'un individu ou d'un groupe, est historiquement située et dès lors contient en elle une codification de cet espace. De cette manière, chaque société « produit » son propre espace à travers cette activité codifiante, qui ne se réduit pas aux éléments décontextualisés du langage, activité dans laquelle Henri Lefèbvre voit la combinaison de savoirs et de pouvoirs (Lefèbvre, 1974). Cette activité fonctionne, comme le propose Pierre Bourdieu (2018), à la manière du grammairien cherchant à imposer des règles normalisées à la langue française.

Engendrer le code dans l'espace est comme l'a montré le géographe Claude Raffestin (1980) le propre d'une forme accomplie de pouvoir-savoir, celle de l'État. Ce dernier montre la capacité de l'État-nation à générer son propre quadrillage par l'imposition de limites dans un projet social déterminé. Ces limites, par exemple entre nature et culture, entre public et privé, sont des manifestations de la relation dans et à travers l'espace : « sans partitions le pouvoir n'a aucune référence, aucune structure car il ne sait plus comment s'exercer » (Raffestin, 1980 :153). Elles assignent le fleuve à la fois à un mode de production et une idéologie qui sont concrétisés à travers un rapport de pouvoir.

L'activité codifiante de l'espace, loin de constituer une fonction transcendante ou métaphysique de l'ordonnement de nos sociétés, est au contraire à situer fondamentalement dans l'acteur. Il ne s'agit pas ici de retomber dans l'individualisme méthodologique. La codification de l'espace est à considérer tout autant comme sa pratique inhérente, indivis, que comme ce qui organise ses déterminités. C'est ce que nous retrouvons dans la pensée relationnelle du pouvoir développée par le géographe Claude Raffestin. Ce dernier replace la relation entre acteurs au cœur de l'organisation du social et pense l'acteur comme une entité mobilisant et codifiant l'espace dans l'achèvement de fins et de stratégies. Pour lui, chaque organisation de la société, dont la plus accomplie reste l'État-nation, en tant que concentration de pouvoir/savoir, s'accomplit dans et par la codification, le quadrillage, le contrôle et le maillage de l'espace.

En cela, une histoire de la codification du fleuve devra prendre en compte à la fois la pratique de l'acteur, agissant comme un « grammairien » (ou aspirant à l'être) du fleuve, et l'information de cette pratique par une codification autre. L'intérêt réside ainsi dans la mise en exergue d'effets d'entrecroisement des espaces engendrés et des temporalités qui les animent, chaque acteur agissant à une échelle de référence²⁴ bien précise qui diffère de celle des autres. Le grand récit moderniste de l'appropriation par la technique et le travail des cours d'eau dans le cadre d'une lutte contre la nature trouve sa place dans cette histoire. Dans ce cadre de compréhension, le fleuve est codifié et donc investi²⁵ par le social en une force productive parmi d'autres existantes (par exemple les techniques ou la division du travail),

²⁴ C'est l'idée que l'on retrouve chez Martin Vanier (1997) d'une stratification de dispositifs socio-spatiaux successifs.

²⁵ Nous concevons l'espace comme un « investissement » de forces et d'énergies par le social, renvoyant à des idées développées aussi bien chez Henri Lefèbvre (1974), énergies que l'on considérera comme par définition sans forme prédestinée a priori, comme l'observe Bertrand Russell (2004).

réalisant ainsi la logique selon laquelle l'espace du fleuve advient en tant que support, moyen dans le processus de production, et enfin moyen au service des acteurs de cette production (par exemple agricole ou industrielle, mais aussi la génération d'électricité ou de gain de compétitivité-transport). Il ne s'agit là que d'une possibilité parmi d'autres ; le fleuve pouvant aussi servir de moyen de contrôle (on pense à ses utilisations comme frontières physiques durant les guerres au Moyen-Age).

Un autre aspect de cette codification du Rhône réside dans la constitution du fleuve en objet social hybride mêlant technique et nature. C'est tout le travail de Sarah Pritchards, qui repose sur l'analyse de discours aménagistes et de conflits avec les riverains des aménagements, montre la capacité des acteurs dominants à élaborer des stratégies discursives induisant des représentations particulières de la nature, de la technique et de la modernité, notamment dans le cadre de la reconstruction du projet de nation suivant la Seconde Guerre mondiale. La question de l'intégration du fleuve dans le rapport à l'État est ainsi posée depuis le prisme de la construction d'une représentation légitime de la nation à partir d'une certaine idée du rapport modernité-nature, réduisant ce rapport à une manipulation de métaphores fluviales/spatiales (le Rhône taureau furieux à dompter, le Rhône artère d'un corps national, le Rhône désert français ...). Son travail prolonge à partir du Rhône une histoire des technologies qui voit dans l'instrumentation du Rhône le support de l'affirmation de pouvoirs reposant sur des représentations mêlant nature et culture (dans la lignée des travaux de Willems-Braun, 1997). Si ce travail constitue selon nous une démonstration sérieuse de la capacité d'un État à imposer un code de l'objet fluvial, nous considérons que cette démarche n'épuise pas tous les enjeux et les mécanismes de la codification du Rhône, par exemple celui consistant à assigner le fleuve à une logique productive et le rapport public-privé induit.

C'est aussi dans cette perspective théorique que l'on peut considérer l'histoire du vécu des riverains des grandes transformations modernes du Rhône comme celle de l'imposition d'un maillage spatial codifié sur un autre. Le vécu riverain de ce fleuve a en effet été l'objet de plusieurs études ces dernières décennies, dans une optique à la fois scientifique de l'effet des transformations du fleuve sur le rapport des riverains au fleuve et quasi-militante, rentrant dans une optique d'interrogation de la « réappropriation du fleuve par ses riverains ». Nous pouvons citer l'essentiel de l'activité d'animation assurée par la Maison du Fleuve Rhône aujourd'hui disparue, avec les travaux d'ethnologie du groupe d'André Vincent (voir Armani, 2006) qui voit dans ces vécus une culture du fleuve, ou encore de Gérard Chabenat (1996) sur les vécus riverains dans la région de Condrieu, travail qui montre les effets déterritorialisants des transformations modernes du fleuve sur des riverains au profil disparate (pêcheurs, pirates du Rhône) mais partageant le même attachement à cet espace, mais aussi le changement des sociabilités du fleuve allant avec le développement de nouveaux loisirs nautiques.

Ainsi, les acteurs et les organisations de la société établissent et imposent leurs classifications dans une finalité en dernière analyse de contrôle des hommes et des choses. Le processus de codification de

l'espace n'est cependant pas un processus totalement conscientisé, sans quoi nous tombons dans la naïveté d'une lecture paranoïaque ou intentionnelle de la société. Il faut donc préciser le mécanisme social à l'œuvre rendant possible la stabilité d'un ordre ou d'une logique codifiée dans l'espace, mécanisme qui redonne toute sa part à la dimension symbolique du pouvoir.

3.2 Rendre pérenne un espace codifié, un travail symbolique

Si encoder l'espace constitue l'une des modalités de la diffusion des pouvoirs dans la société, l'enjeu réside dans la compréhension des conditions de possibilité de cet encodage et de son maintien dans des formes durables, c'est-à-dire l'explication de la stabilité des différentes formes d'encodage, quelle que soit sa source. C'est ici que prend tout son sens selon nous l'introduction du symbole comme dimension fondamentale de toute institution sociale. Nous avons défini en 1.2. le processus d'encodage symbolique et souhaitons ici réaffirmer toute l'importance du symbolique dans le fait politique ; en effet dans le sens commun, et dans certains travaux de géographie et d'ethnologie, le symbolique est doté d'un sens faible, assimilé à toute pratique ou tout aspect d'une chose sortant de la rationalité économique. On attribue facilement au symbolique une valeur neutre, le reléguant au folklore ou à l'inutile. Il faut alors prendre acte de la proposition de Christine Chivallon (2008) d'associer l'économie symbolique de l'espace à une réflexion sur les pouvoirs qui repose sur l'interrogation suivante : qu'est-ce qui détermine la force d'un système de signe ? Comme réponse, l'auteure émet l'idée selon laquelle la force d'un imaginaire s'exprime par un gradient de concrétisation dans les structures spatiales : « il n'est pas de ressource plus précieuse que celle capable de faire passer pour « réelles » et incarnées dans la forme des représentations sociales arbitraires » (Chivallon, 2008:85). L'institution (imaginaire) de la société passe donc par un travail d'encodage symbolique de l'espace. Pour Christine Chivallon (2008:67), « le réel est toujours un imaginaire parvenu à s'incarner dans la matière ». Cette prise de position louable n'en est pas selon nous dénuée d'un problème majeur, qui réside dans le passage d'une compréhension descriptive (on peut juger de l'efficacité d'un pouvoir à sa persistance effective dans les formes matérielles) à une compréhension explicative de l'encodage symbolique de l'espace (on ne connaît pas les mécanismes sous-jacents par lesquels ce pouvoir parvient à se maintenir dans les formes, même si l'auteur souligne bien l'enjeu crucial de la maîtrise des codes).

C'est ici que nous pouvons enrichir notre définition de l'encodage symbolique par l'apport des sciences sociales en mettant l'accent sur la capacité à la fois performative et instrumentale du symbole, capacité à faire maintenir un ordre établi sans nécessité d'un recours direct à la violence physique. C'est ce qu'a montré Pierre Bourdieu avec l'institutionnalisation d'une méconnaissance feinte du calcul d'intérêt derrière toute relation, mécanisme largement répandu dans les sociétés pré-capitalistes (Bourdieu, 2018), mais qui n'en éclaire pas moins le fonctionnement du symbolique dans nos sociétés occidentales.

Ainsi, cette théorie éclaire en retour sous un jour nouveau les modalités par lesquelles nos institutions construisent leur légitimité et pérennisent leur existence dans nos sociétés capitalistes, au-delà de l'explication matérialiste ou fonctionnaliste donnée à l'économie au sens classique. La tendance de tout processus codifiant à se rendre invisible (par exemple en se naturalisant ou en se présentant comme un fait objectif) en l'absence de crise sociale majeure justifie le recours à la pensée critique des institutions, à commencer par la plus aboutie de nos sociétés modernes, l'État. Le but est d'approfondir notre questionnement sur le fleuve en réfléchissant aux mécanismes par lesquels ce dernier (l'objet fluvial), en tant qu'objet socialisé, participe de la construction et la reproduction de l'État à travers les schèmes de pensée qu'il (l'État) diffuse. C'est cet enchâssement fort dans la construction de l'État (à partir du XIX^e siècle) à travers l'engendrement de son espace marchand qui selon fait toute la spécificité de l'histoire du Rhône en France.

Dans la tradition marxiste, l'État est un « appareil répressif » défini par sa fonction, celle d'assurer la reproduction de la division sociale du travail (extorsion de la plus-value et domination de la classe bourgeoise sur la classe ouvrière). A cette définition, Louis Althusser apporte sa contribution en faisant de l'État la condition de toute distinction entre public et privé, fonction assurée par le déploiement de ce qu'il dénomme des « appareils idéologiques d'État » (Althusser, 1976).

Cette idée d'un État assurant sa reproduction dans un déploiement de schèmes de pensée est sortie du marxisme et enrichie dans la pensée de Pierre Bourdieu, laquelle envisage cette forme de l'État non pas comme une forme pleine, une essence, mais comme un enjeu. En tant que tel il est le résultat de stratégies politiques conformes à des intérêts et des valeurs associées à une position particulière dans un univers bureaucratique en pleine constitution (Bourdieu, 1993). De cette manière, l'État, appréhendé comme une construction historique, relève de processus d'imposition de violences arbitraires, constituées comme légitimes car reposant sur la reconnaissance (notamment d'un intérêt général) des figures imposées (citoyen, contribuable..) par ceux à qui elles sont imposées : nous retrouvons ici un usage efficace de la fonction symbolique. La spatialité de cette construction historique ne se réduit pas au traité de Westphalie derrière lequel l'historiographie voit la fixation des territorialités des États-nation ; elle consiste plutôt en un déploiement de l'imposition de ces violences symboliques (l'auteur mentionne entre autres l'instauration d'un impôt comme prélèvement légitime), sur l'ensemble d'un territoire de référence. Nous retrouvons cette idée de la violence symbolique comme originaire dans l'apparition de la forme étatique chez Maurice Godelier (1984) : ce dernier montre en effet l'euphémisation de la violence à l'œuvre dans la reconnaissance des « perdants » de la légitimité de la nouvelle forme d'organisation sociale, forme imposée par les dominants d'une société et devant nécessairement se (re)présenter comme avantageuse aux dominés. En d'autres termes, il faut que l'exercice du pouvoir apparaisse comme un service créant la dette des dominés envers les dominants.

Notre but n'est évidemment pas de reprendre un travail sur la construction de l'État, chantier bien au-delà du sujet de notre étude qui se concentre sur notre période contemporaine (XIX^e, XX^e et XXI^e siècles). Il est de se doter d'outils conceptuels rendant possible une analyse éclairée de la légitimation de choix pratiques dans la production d'un espace fluvial. Ces éléments nous permettent de considérer et d'apprécier les ressorts à l'œuvre derrière toute prétention à incarner l'intérêt général, par exemple en décelant la stratégie de manipulation symbolique implicitement contenue derrière tout discours solennel prononcé sur l'aménagement du fleuve. Cela sans préjuger de la position du locuteur, qu'il soit représentant « officiel » de l'État ou non. Les saint-simoniens qui décrètent l'intérêt général des infrastructures de la vallée du Rhône ne sont pas fonctionnaires ni parlementaires ; ils participent cependant à ce titre à la reproduction de schèmes de pensée engendrés par l'État pour sa propre reproduction.

Les transformations que connaît le Rhône entre le XIX^e siècle et notre temps sont la manifestation d'imaginaires géographiques qui travaillent et traversent la société, agencés à un ensemble de techniques et de situations économiques. Ce sont ces imaginaires qui informent et fournissent un contenu à la codification de l'espace, entrant ainsi dans un jeu de compétition où la concrétisation matérielle constitue un indicateur des rapports de force entre acteurs, reléguant les imaginaires délaissés. L'intérêt d'une étude du fleuve par les imaginaires géographiques ne se limite pas (même si cette étape est nécessaire) au diagnostic ou au catalogue des représentations du fleuve dans l'histoire, incluant leur surgissement, leur déploiement dans les cadres cognitifs et leur matérialisation au besoin. Il réside dans la mise en exergue des usages sociaux de ces imaginaires, usages correspondant à des stratégies bien précises, stratégies qui apparaissent au grand jour dans des moments d'effritement et de recomposition des imaginaires. En jetant un nouveau regard sur ces stratégies d'acteurs, le questionnement sur la production historique du fleuve se retourne ; il ne s'agit plus de comprendre comment un État aménage son espace de référence, au besoin en ménageant ses constituants²⁶. Au contraire la problématique est maintenant de comprendre comment un espace socialisé participe de l'objectivation de catégories et schèmes de pensée au sein de ce que l'on pourrait dénommer une pensée d'État, dont la compréhension de la place du fleuve dans la genèse reste à faire.

²⁶ Une telle analyse mobiliserait une conception classique des rapports de l'État à son territoire politique tels qu'exposés chez Bertrand Badié (1995), où l'État est une souveraineté appliquée à un espace national, ou dans la géographie de Claval.

4 Conclusion

Ce chapitre introductif présente deux thèmes de recherche qui structurent le domaine d'intelligibilité de cette thèse. Nous avons vu que la place du Rhône dans l'histoire moderne de notre société est tributaire d'une signification de l'espace, signification fluctuant au gré de la mutation des cadres de la régulation du capital par l'État. Ce cadre général qui remplit la fonction de toile de fond de notre processus d'écriture ne doit pas obérer la recherche d'explication pour une compréhension plus fine des mécanismes sociaux à l'œuvre dans la production du fleuve, mécanismes où nous avons placé comme notion centrale l'acte de penser le fleuve. Ce choix nous a conduit à envisager la matérialité du fleuve (qui existe bel et bien, mais « à la fin » et non « au début ») comme le résultat d'un travail d'encodage symbolique mettant au premier plan le concept d'imaginaire géographique. L'imaginaire géographique en cela fonctionne comme média de l'homme à l'espace ; il ne s'exprime pas à convenance mais est bien le fruit d'une nécessité sociale. En cela, l'esprit de cette thèse, avec toute la modestie qui s'impose, est bien l'intention de déchiffrer une grammaire du fleuve, en reprenant à notre compte le titre de la thèse de Marcel Roncayolo.

Ce travail de définition de la méthode nous permet de reconsidérer les grands thèmes comme celui de « la liaison rhodanienne », qui, loin de constituer une réalité brute ou donnée, est une construction géographique qui mobilise un système d'acteurs localisé. Ces acteurs sont en compétition dans la construction d'une capacité d'action et à ce titre participent de la construction d'imaginaires du fleuve. Nous avons ainsi tenté d'aller plus loin en introduisant l'hypothèse selon laquelle ces imaginaires sont mobilisés dans des luttes plus vastes, celles pour le monopole de la définition légitime de l'espace d'intervention de l'État, ce qui appelle à une étude des usages symboliques du fleuve dans ce processus. La question dès lors est celle de l'application de ce cadre à une histoire critique de la production du Rhône. Cette histoire présente à la fois de fortes évolutions dans les systèmes d'acteurs, qui accusent de nombreuses recompositions, et à la fois d'impressionnants effets de longévité, par exemple la figure de l'élus municipal qui traverse toute notre époque moderne, ou encore la longévité du thème de la navigation rhodanienne et de certains de ses horizons.

Ainsi se dessine la méthode pour l'entreprise d'une histoire du fleuve qui se démarque des historiographies classiques, une histoire proprement sociale. Le XIX^e siècle constitue un moment privilégié dans ce travail et justifie un chapitre à lui tout seul ; il s'agit de décrypter un phénomène d'agrégation, celui d'un ensemble de villes et d'acteurs qui se mettent à « courir après le Rhône ». A cela s'ajoute la figure du saint-simonien spéculateur, dans une lutte pour l'établissement de l'espace légitime du déploiement du capitalisme, lutte qui rentre dans un processus plus large de la construction

de l'État où l'enjeu en dernière analyse réside dans le monopole de l'encodage symbolique de l'espace (et les différents avantages qui y sont liés).

Chapitre 2 : Essor du capitalisme industriel au XIX^e siècle et premiers investissements de l'espace fluvial

Le XIX^e siècle constitue une grande période d'incubation d'un imaginaire spécifique du Rhône qui ne se traduit, en termes de réalisations concrètes, qu'à partir de la fin de l'Entre-Deux-Guerres. Les grandes inondations de 1840 et 1856, le contexte de crise agricole et l'essor de la navigation à vapeur de la fin du XIX^e siècle, mais aussi la fièvre de l'hydroélectricité suivant la Première Guerre mondiale conduisent l'État à progressivement légiférer pour produire les cadres nationaux de la régulation du Rhône. Néanmoins ce passage d'un état des choses où le fleuve est investi de projets individuels à un état où le fleuve est l'instrument du capitalisme étatique répond à une temporalité complexe qu'il s'agit de décrire.

Notre grille d'analyse appelle à une lecture dynamique des représentations, des projets, des initiatives et des essais qui ont marqué le fleuve au XIX^e siècle. Notre propos est de démontrer, à travers cette histoire sociale du fleuve, que le rapport à l'espace est médiatisé par des imaginaires. Nous considérons ces derniers comme des médiations aspirant à déterminer de manière durable les dispositions, les réflexes de pensée et les conduites vis-à-vis de l'espace. Cela nous permet d'introduire le concept de régime imaginaire, concept caractérisant l'état dominant d'un imaginaire particulier de l'espace dans une temporalité déterminée. Ainsi dans cette partie nous analysons au prisme des représentations et des pratiques les premiers processus par lesquels le fleuve est intégré, par les imaginaires, à une logique d'accumulation capitaliste qui caractérise notre société actuelle, à la fois en tant qu'instrument et moyen de production. Instrument, le fleuve permet à une centralité de concevoir et d'organiser son espace économique en fonction de ses logiques économiques et politiques et ses capacités propres. Moyen de production, le fleuve participe de la diffusion du capitalisme dans l'espace social par son intégration dans les réseaux d'échanges et les flux de matières premières et d'énergies (Lefebvre, 1974).

Une histoire sociale du fleuve ne peut pas faire l'économie de l'évolution des grandes phases de la régulation du capital par l'État. Cet espace fluvial et les institutions qui sont construites pour le transformer et lui assigner des usages ont une place importante dans les rapports de l'État à son espace marchand et les différentes séquences qu'ils traversent. Terrain de jeu des projets associationnistes remplissant l'espace laissé par l'État libéral du XIX^e siècle, le Rhône se retrouve par la suite, et très tôt, dès l'entre-deux-guerres, un élément central de la construction de l'État planificateur, élément central de la régulation de l'économie nationale. De cette manière, envisageant la construction (et aujourd'hui la recomposition) de l'État planificateur comme une construction historique, nous posons l'hypothèse

selon laquelle le rapport au fleuve est l'objet d'un processus d'intégration graduelle à cette construction au travers de reconfigurations successives des représentations du fleuve.

C'est ce que nous allons tenter de montrer dans cette étude des conditions historiques ayant permis la formation d'un imaginaire productif du fleuve. Dans un cadre où l'État laisse le champ libre à l'initiative privée, un groupe d'ingénieurs, d'entrepreneurs et d'élites notamment lyonnaises applique la pensée saint-simonienne (développement par l'association libérale des forces du pays à partir de grands travaux d'aménagement) et développe un ensemble d'innovations techniques lié à la propulsion par la vapeur pour faire du Rhône une voie navigable et une artère économique d'échanges. Ce groupe d'acteurs, à travers ses investissements (cognitifs et économiques), ses pratiques et ses discours, construit un imaginaire productif du fleuve, lequel trouve ses premières formes concrètes dans l'essor éphémère d'une navigation à vapeur rhodanienne au milieu du XIX^e siècle et l'amélioration de ses embouchures à Saint-Louis-du-Rhône. Le projet de canal Saint-Louis est considéré comme un espace-clé de cette construction imaginaire doté d'une forte charge symbolique ; cet espace local concentre les projections globales, les regards et les attentes autour de la navigation rhodanienne tout en cristallisant les intérêts. La diversification des projets (irrigation et forces motrices), allant avec l'extension des possibilités techniques à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle, tout en reconfigurant les jeux d'intérêts, déclenche de premières formes de régulation par l'État des investissements réalisés. L'aménagement hydroélectrique de Jonage constitue la pierre d'achoppement où un changement des rapports entre public et privé dans l'exploitation d'un tronçon local à l'échelle du fleuve tout entier.

L'objet de ce chapitre est de montrer comment des effets d'agrégation autour du thème de la navigation structurent un ensemble de pratiques sociales qui induisent les premières transformations matérielles du Rhône et de son embouchure.

Les grandes transformations que connaît le fleuve sous la période du second XX^e siècle ne peuvent avoir lieu sans un double processus de composition et d'organisation de l'imaginaire qui les a engendrées. L'histoire des investissements réalisés dans le parc des bateaux à vapeur et dans leur amélioration technique se révèle un précieux révélateur de la force de cet imaginaire de navigation, contribuant à la définition de la vocation marchande du fleuve, en tant qu'espace de circulation structurant l'espace national. Cet imaginaire de navigation participe de la construction d'un imaginaire productif qui n'est pas directement supporté par l'État. Il ne peut être compris sans s'attarder sur les démarches de spéculation des élites saint-simoniennes sur les terres des projets de canaux, démarches qui elles-mêmes répondent aux grands mouvements économiques et politiques du pays qui forgent le contexte à leur intervention.

Dans une première partie, nous décrivons la course aux innovations pour rendre le Rhône navigable et soutenir l'essor industriel jusqu'aux années 1840. A partir de la fin de cette décennie, l'âge d'or de cette navigation prend fin mais l'imaginaire productif du fleuve se renforce au travers de deux moments forts. Nous revenons dans une seconde partie sur un premier moment, celui des spéculations réalisées à port Saint-Louis du Rhône. L'espace de Port-Saint-Louis-du-Rhône, situé à l'embouchure du Rhône, se constitue en véritable point de rencontre (Roncayolo, 1996) des pratiques et représentations des acteurs dans les limites d'un espace-temps que l'on va s'attacher à bien déterminer. L'alignement des regards sur cet espace contribue à la formation d'une représentation du fleuve comme artère d'échanges par la navigation avec le commerce maritime comme horizon partagé. Nous revenons enfin sur le second moment qui consiste en une reprise conjoncturelle de l'investissement dans la batellerie succédant aux travaux d'amélioration du chenal du fleuve dans les années 1870-1880. L'investissement de l'État dans les premières transformations majeures du fleuve marque le début d'une intégration des imaginaires du fleuve (principalement construits à partir du thème de la navigation) dans les choix d'intervention publique pour l'organisation de l'espace national. L'État technicien, qui accuse d'une montée en puissance, prend au sérieux cette construction régionale.

Nous montrons ainsi comment le système de représentations au XIX^e siècle autour du fleuve et la façon dont il informe les pratiques aboutit progressivement à la transformation matérielle et symbolique du fleuve. A cela nous étendons notre réflexion aux premiers investissements dans l'hydroélectricité pour réfléchir sur les prémises de l'institution de cette technique par l'État dans l'aménagement fluvial. Le tournant du XIX^e siècle, avec le projet de l'aménagement de Jonage, cristallise la renégociation de la place de l'État face à l'initiative libérale dans la captation des forces hydrauliques.

1 Une inflation symbolique paradoxale sur le thème de la navigation intérieure à la première moitié du XIX^e siècle

Cette première partie nous conduit à examiner les paradoxes d'un effet d'agrégation autour du thème de la navigation par l'analyse de ses dimensions techniques, économiques et symboliques durant la première moitié du XIX^e. Les premières transformations majeures que connaît le fleuve ne surviennent que dans les années 1870 avec la fixation de son chenal navigable grâce aux procédés de l'ingénieur du service de la navigation Henri Girardon. Cette intervention forte de l'État améliore les conditions techniques et physiques de la navigation rhodanienne à vapeur en remodelant le fleuve et contribue fortement à la structuration de l'espace fluvial comme artère d'échanges. La rationalité qui sous-tend ce choix montre un effet d'agrégation des représentations du fleuve autour du thème de la navigation à

cette époque, ce qui pose d'une part la question de la réalité du développement économique de la navigation rhodanienne à son âge d'or et d'autre part des modalités de l'institution des représentations qui sous-tendent cette pratique. Quelle est l'importance économique réelle de la navigation à vapeur au XIX^e siècle et quelles sont les logiques qui stimulent ou obèrent à son développement ?

Nous montrons tout d'abord l'influence de la pensée de Saint-Simon dans les projets des premiers investisseurs dans la batellerie à vapeur sur le Rhône. La faiblesse de l'économie du fleuve dans la première moitié du XIX^e siècle n'empêche pas l'apparition d'une succession d'initiatives et de spéculations dans la navigation à vapeur sur le Rhône, avec pour conséquence la structuration d'un système d'acteurs partageant la représentation d'un fleuve à aménager et s'exprimant en une série de conflits d'intérêts. Ce mouvement témoigne de la construction d'un imaginaire productif du fleuve, processus renforcé en fin de siècle par la montée en puissance de l'État.

1.1 La structuration d'un groupe d'acteurs dans la navigation à vapeur sur le Rhône

Dans leur histoire de la navigation à vapeur, les auteurs (Combe *et al.*, 1991 ; Cotte, 2007) mettent l'accent sur la capacité d'un groupe d'ingénieurs (Seguin, Bourdon, Verpilleux) et d'entrepreneurs (Bonnardel, Breittmayer) saint-simoniens à innover dans le champ des savoirs techniques du moment pour adapter la technologie de la batellerie à vapeur aux fortes contraintes du Rhône. L'histoire de ces essais se déroule sur la première moitié du XIX^e siècle et culmine à la période de 1840 à 1855, qui correspond à l'âge d'or de la batellerie rhodanienne à vapeur (Combe *et al.*, 1991). C'est notamment sur ces ouvrages que nous nous basons pour rendre compte de la structuration d'un groupe d'acteurs à travers le développement d'un champ spatial de l'expression du capitalisme industriel, celui de la navigation commerciale appliquée au Rhône.

1.1.1 Une proximité avec les milieux saint-simoniens

Le partage d'un même socle de croyances et d'idées constitue l'un des fondements de la structuration d'un véritable système d'acteurs à partir d'initiatives à l'origine éparées. Ce socle emprunte largement à la pensée saint-simonienne²⁷ qui, si elle trouve son accomplissement dans la construction du réseau de voies ferrées sous le Second Empire, influence aussi les entrepreneurs de la batellerie à vapeur au début du siècle. Cette pensée, qui prône une nouvelle organisation de la société industrielle sur le mode de

²⁷ Claude-Henri de Rouvroy, comte de Saint-Simon, meurt en effet en 1825. Ses principaux ouvrages, dont nous présentons ici les principes, sont publiés durant les premières décennies du XIX^e siècle : lettres d'un habitant de Genève à ses contemporains (1802-1803), l'Industrie (1817-1818), sur la querelle des abeilles et des frelons (1819), l'Organisateur (1819-1820).

l'associationnisme²⁸, est un trait important du monde social dans lequel évoluent les entrepreneurs et pionniers de la batellerie à vapeur.

En témoigne la proximité sociale des pionniers de la navigation à vapeur avec les disciples de Saint-Simon. Certains entrepreneurs de la navigation à vapeur s'engagent directement dans l'application et la diffusion du Saint-Simonisme, comme c'est le cas des frères Seguin. Ces derniers publient aux côtés des autres disciples de Saint-Simon dans la revue *Le Producteur*²⁹, revue que Saint-Simon désirait monter de son vivant et reprise à titre posthume par un groupe d'entrepreneurs, intellectuels et dissidents (notamment Prosper Enfantin, Bazard et Olinde Rodrigues). Face au constat d'une France en retard sur l'Angleterre dans le développement de l'industrie et la structuration des réseaux de transport, notamment la voie fluviale³⁰, les contributeurs de la revue *Le Producteur* investis dans la batellerie à vapeur font l'apologie de l'adoption du moteur à vapeur pour la navigation intérieure³¹, notamment rhodanienne³².

Ainsi, la pensée de Saint-Simon change la manière de voir le Rhône chez les pionniers de la navigation à vapeur. En témoigne la réactivation d'anciens idéaux de structuration du territoire par le fleuve³³, ce dernier devenant une artère d'échange essentielle pour le commerce aux yeux des pionniers de la navigation à vapeur (voir par exemple la lettre de l'ingénieur François Bourdon, dans Combe *et al.*, 1991 :56). De la même manière, les frères Seguin, à l'origine de premiers essais de touage³⁴ à vapeur au sud de Lyon, prennent conscience que les transports représentent la contrainte majeure de la région du sud de Lyon et de la vallée du Gier, où les produits de l'industrie minière et métallurgique peinent à s'intégrer aux échanges (Cotte, 2007).

²⁸ Pour ce dernier, le capitalisme industriel libéral constitue le modèle d'organisation vers lequel la société doit tendre pour redonner leur autonomie aux producteurs de la société. On trouvera une présentation très complète de la pensée de Saint-Simon chez Musso, 1999.

²⁹ Les quelques numéros qui paraissent datent de 1825 et 1826, après la mort de Saint Simon, mais la revue ne survit pas à la division du groupe des disciples. Les numéros parus sont consultables sur la base de données Gallica. On trouve notamment l'article des frères Seguin présentant leur initiative de touage sur le fleuve : « Compagnies des remorqueurs du Rhône » (Seguin, 1825).

³⁰ L'innovation du moteur à vapeur, en tant qu'il démultiplie la capacité d'action de l'homme, est l'élément clé de la première révolution industrielle en Europe au XIX^e siècle. En France on recense les premières tentatives de Jouffroy d'Abbans pour la navigation à vapeur dans les années 1770 (notamment sur le Rhône) et de Richard Trevithick (1804) pour le rail. La locomotive à vapeur connaît son essor à partir des années 1840 avec la construction du réseau et chemin de fer anglais. La navigation fluviale prend son essor à partir des années 1830 en Angleterre et aux États Unis (Chemin-Dupontès, 1838).

³¹ M.A. Blanqui, dans un article au titre significatif, rapporte dans *Le Producteur* que la France ne compte que quelques centaines de machines à vapeur (navigation et rail confondus) tandis qu'en Angleterre on les compte déjà par milliers (Blanqui, 1825).

³² Par exemple : Anonyme, 1825. Sur les avantages de la machine à draguer, employée à curer les ports de la manche et à creuser les canaux. *Le Producteur*. Tome 1, 1825. Lachevardière Fils, Paris. Pp 213-218. Disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/>; Seguin, *Le Producteur*, Tome 2, 1826. Disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/>.

³³ L'idée d'une structuration du territoire économique national remonte déjà au temps des Lumières (Cotte, 2007)

³⁴ Le touage à vapeur est une technique de navigation mixte combinant le moteur à vapeur au halage mécanique sur point fixe à l'aide d'un câble fixé au fond du chenal ou sur les rives. On voit dans cette technique le moyen de diminuer les contraintes des rivières à fort débit pour le trafic à la remonte.

1.1.2 Le développement d'entreprises de navigation à vapeur par une succession d'innovation

Le premier XIX^e siècle voit se développer un certain nombre d'entreprises de navigation à vapeur sur le Rhône, développement qui survient en deux phases distinctes. La première (1820-1830) se caractérise par la réalisation d'essais et de tentatives peu fructueuses et la seconde (1830-1845) par l'apparition de véritables entreprises de navigation et l'essor du trafic. L'ensemble est caractérisé par la place des règles d'une course à l'innovation pour les entrepreneurs, innovation dictée par la contrainte technique.

Les premières initiatives (1820-1830) se mettent en place dans un cadre où les pratiques et les techniques sont peu instituées et où l'enjeu principal réside dans la démonstration de la navigabilité commerciale du Rhône. En effet, le Rhône présente de grandes difficultés à la navigation à vapeur à ses débuts et les projets doivent faire face à ses spécificités physiques pour réussir. Le fleuve présente un faisceau de contraintes comprenant l'absence d'un chenal navigable fixe et l'obligation d'observer des longues périodes de chômage à cause des étiages (Combe *et al.*, 1991). La présence par endroits de hauts fonds de 0,5 m en est une des causes. D'autres obstacles sont à surmonter, notamment l'héritage de 7 ponts suspendus dont les compagnies de navigation demandent l'exhaussement entre Lyon et Arles (Breittmayer 1904). Néanmoins, malgré des projets naissants de réalisation d'un canal latéral au Rhône (pour la première fois demandé par la Chambre de commerce de Lyon en 1821 et examiné par les Ponts et Chaussées en 1833) et quelques améliorations mineures apportées au chenal (redressements de courbes), les bateliers demeurent peu entendus par le ministère des Travaux Publics qui n'engage pas de réels travaux d'amélioration du tirant d'eau. Aux contraintes matérielles propres au fleuve s'ajoutent l'état précaire des systèmes techniques national et régional, lesquels rendent d'autant plus cruciale la nécessité d'innover pour les investisseurs. En effet, la France pâtit d'un fort retard technique dans l'application et la diffusion de la machine à vapeur dans l'introduction de cette technique à partir du XVIII^e siècle par rapport à l'Angleterre et aux États-Unis. Ce retard se répercute notamment sur l'application de la vapeur aux bateaux. Dans les années 1820, on commence seulement à tester en France le moteur à vapeur sur les bateaux alors même que les premiers *steamboats* fluviaux naviguent déjà en Amérique comme en Angleterre (Cotte, 2007). Dans ce contexte, les pionniers de la navigation à vapeur choisissent d'adapter les bateaux au fleuve à défaut de pouvoir faire le contraire (Combe *et al.*, 1991), donnant lieu à un ensemble de tentatives et d'innovations. La clé de la réussite des essais réside dans l'amélioration du rapport entre la puissance des moteurs, la charge utile et l'unité de longueur des bateaux, formule technique que les entrepreneurs de la première phase peinent à conscientiser. C'est ce rapport qui permet d'améliorer l'optimum de transport de marchandises en prenant en compte la lourde contrainte d'une cale et d'un tirant d'eau minimaux par l'allongement de la coque des bateaux (Combe *et al.*, 1991).

Ainsi, la première phase de développement de la navigation à vapeur, si elle correspond à une période d'effervescence médiatique pour la navigation rhodanienne, n'accuse que de peu de succès dans les essais de navigation. On peut mentionner les essais de halage des frères Seguin et la compagnie de

touage sur la Saône de l'homme d'affaire Aynard, expériences qui demeurent sans lendemain (Cotte, 2007).

Le cycle de pratiques initiative-investissement-essai technique-démonstration publique initié à la première phase reprend toutefois avec plus de succès à partir de 1829, date du voyage du Pionnier entre Lyon et Arles marquant le début d'une seconde génération d'investissements dans la navigation commerciale sur le Rhône. Le transport de voyageurs et de marchandises par remorqueurs à roues et à aubes se développe peu à peu sur le Rhône dans les années 1830-1845 (nous présentons l'ampleur du trafic dans la section 1.2.3). Ces derniers remplacent peu à peu la batellerie traditionnelle. La nouvelle génération de bateaux à vapeur a recours à un faisceau d'innovations techniques notamment l'amélioration des capacités du moteur et de la chaudière par l'utilisation de la haute pression, l'amélioration du profil des coques de bateaux et l'utilisation de la vapeur dans la détente (et non seulement l'admission) améliorant les capacités du moteur (Combe *et al.*, 1991). On peut aussi citer l'adoption tardive de la chaudière tubulaire en 1842, depuis longtemps appliquée au chemin de fer par les Seguin (dépôt du brevet par Marc Seguin en 1827). Ces innovations augmentent les performances des voyages effectués et diminuent les temps de remonte, les volumes de charbon consommés tout en augmentant les tonnages transportés. Il faut enfin mentionner la diversification des techniques de navigation : on assiste aussi au développement de la technique des grappins, qui vont dominer la navigation à la remonte durant la seconde partie du XIX^e (avec cependant une capacité commerciale limitée notamment parce qu'inutiles en période de hautes eaux) avant le développement du remorquage et de celle du touage déjà testé par les Seguin, limité pour sa part par les problèmes d'ensablement du câble et l'importance de l'investissement initial. On atteint finalement en 1850 l'optimum des capacités techniques de la navigation à vapeur (Combe *et al.*, 1991).

Ainsi, l'emploi des techniques liées au moteur à vapeur pour la navigation sur le Rhône ouvre des perspectives immenses dans l'esprit des investisseurs saint-simoniens. L'introduction d'innovations dans le système technique localisé rend possible le dépassement (relatif) du faisceau de contraintes (notamment issues des caractéristiques physiques du fleuve). Ainsi apparaissent de premières formes localisées (limitées à la région lyonnaise) de concrétisation d'une activité économique liant intégralement à la fois matériellement et symboliquement le fleuve à la révolution industrielle du XIX^e siècle. On observe cela à partir du développement d'un ensemble de compagnies de navigation³⁵ qui s'efforcent de pérenniser une navigation commerciale sur le fleuve.

Le nouveau contexte technique précipite le développement à Lyon d'un nombre assez important de sociétés de navigation sur le Rhône à partir de 1829, les plus importantes (notamment celle des

³⁵ Hormis les informations générales trouvées dans les historiographies officielles, les données nous manquent pour développer réellement le paysage de chacune des compagnies de navigation durant leur âge d'or entre 1840 et 1855, sa trajectoire propre (cela pourrait faire l'objet d'une thèse). On peut mentionner sur le sujet l'historiographie de Breittmayer, 1904.

Breitmayer) étant constituées à partir de capitaux suisses et lyonnais (Rivet, 1949) (voir tableau 1). L'historiographie de l'époque ne donne que des informations éparpillées concernant l'importance réelle de ces compagnies ; elle indique néanmoins l'atteinte d'un parc total de 32 bateaux et d'un capital total de 10 millions de francs dans les années 1840³⁶.

Année	Raison sociale	Entrepreneurs
1829	Compagnie Générale des Bateaux à vapeur sur le Rhône	Jean-Jacques et Louis Breitmayer
1838	Compagnie des Aigles	Jean-Jacques et Louis Breitmayer ³⁷
entre 1837 et 1839	Compagnie des Papins	Commissionnaires du roulage de Lyon
1839	Compagnie des Syrius	nd
1837-1839	Compagnie Bonnardel	Frères Jean et Francisque Bonnardel ³⁸
1844	Compagnie des Grappins	Ingénieur de la vallée du Gier : Claude Verpilleux
1844	Compagnie méridionale	Entrepreneurs nîmois : MM. Baragnon-Gillet, Plasson, Deloutte
Vers 1845	Société Tabourin fils et compagnie	nd
Vers 1845	Compagnie de la Générale	nd
1845	Compagnie des Creuzot	Maitres d'équipage du transport du sel
1846	Compagnie Gauthier frères	Voituriers du Rhône
Vers 1846	Compagnie les Express	nd

Tableau 1 : les compagnies de bateaux à vapeur sur le Rhône à l'âge d'or de la navigation à vapeur. Sources : Breitmayer, 1904 ; Le Sueur, 1996 ; Baragnon, 1871. *Le monopole de Paris Lyon Méditerranée et la navigation du Rhône. 1871. Nîmes, imprimerie typographique J-B. Roucole. Aout 1871. ADR, cote S1210.*

Il n'est pas aisé de connaître l'influence réelle des compagnies de navigation sur l'État. Il faut noter l'importance de personnages clés comme les frères Bonnardel dans la constitution d'un lobby défendant

³⁶ De la concurrence entre les chemins de fer et les voies navigables. Proudhon Pierre-Joseph (1809-1865). Gallica. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6128400v/f20.image.r=compagnie%20des%20sirius%20vapeur%20rh%C3%B4ne%20navigation?rk=107296;4>

³⁷ Jean-Jacques Breitmayer, originaire de Genève, est le personnage le plus dynamique de cette famille, il est impliqué dans la création de compagnies de navigation sur la Saône (Gondoles, société des Paquebots de la Saône) avant de s'investir dans la navigation rhodanienne (Berneron-Couvenhes, 2007).

³⁸ Il ne faut pas confondre Jean Bonnardel, fondateur de la compagnie des frères Bonnardel, avec Jean-Marie Bonnardel, président de la Compagnie Générale de Navigation de 1870 à 1924. Ce dernier est le fils de Francisque Bonnardel et donc le neveu de Jean Bonnardel. La famille Bonnardel est issue du négoce fluvial à Condrieu (Bouvier, 1955).

les intérêts de la navigation au sein du gouvernement notamment par leur présence forte au sein de la Chambre de commerce de Lyon (Bouvier, 1955 ; Bouvier, 1968).

1.2 Une place mineure du Rhône dans l'économie politique du pays

Le XIX^e siècle introduit un nouveau rapport au fleuve dans les essais et expériences des saint-simoniens lyonnais. Dans quelle mesure ces essais parviennent-ils à s'institutionnaliser et quelle est la place de la navigation rhodanienne dans l'économie politique du pays à cette époque ?

1.2.1 Une faible institutionnalisation de la navigation intérieure dans les prérogatives de l'État

La navigation intérieure constitue jusqu'à la seconde moitié du XIX^e siècle un champ institutionnel peu structuré dans le rapport de l'État à son territoire.

Les initiatives et les projets visant à améliorer la navigation fluviale au XIX^e siècle héritent d'une longue histoire d'hésitations de l'État à faire rentrer ce mode de transport dans ses domaines d'action.

D'un point de vue institutionnel-légal, les cours d'eau français sont très tôt considérés par le pouvoir pour leur potentiel d'exploitation commerciale ; en atteste l'apparition de la distinction domaniale/non domaniale dans la loi romaine, distinction destinée à mettre sous domaine public les cours d'eau jugés navigables (Pritchards, 2011). Au Moyen-Âge, il n'y a pas de système de concession et les particuliers sont chargés d'entreprendre eux-mêmes les travaux de navigation intérieure à leurs propres frais en l'échange d'un droit de perception de taxe sur la navigation. De cette manière, les seigneurs locaux se voient octroyer par le roi des privilèges (matériels, mais aussi symboliques comme l'octroi de titres de noblesse) lorsqu'ils financent des travaux d'aménagement de cours d'eau ou de canaux³⁹. A ce régime d'anoblissement s'ajoute le système des concessions liant l'État aux particuliers dans la réalisation des grands travaux d'aménagement ; système qui apparaît sous Colbert⁴⁰. A la fin du XVIII^e siècle la plupart des canaux du territoire français sont administrés par l'État lequel légifère pour percevoir des droits de navigation (Lucas, 1873).

Sur le plan matériel, si les projets de navigation ambitieux jalonnent notamment l'Ancien Régime, ou même l'Antiquité⁴¹, peu aboutissent à des transformations effectives du fleuve. Quelques exceptions existent cependant, comme par exemple la construction du canal des Deux Mers (ou canal du Midi) au

³⁹ Par exemple le canal de Briare réalisé sous Henri IV, ou encore du canal de Languedoc en 1662. Voir Félix Lucas, Exposition universelle à Vienne en 1873. Étude historique et statistique sur les voies de communication de la France, d'après les documents officiels [archive], chapitre III « navigation intérieure », Paris, imprimerie Nationale, 1873 (sur le site Gallica [archive] de la BNF). <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9650531x/f97.image>

⁴⁰ *Ibid.*

⁴¹ Par exemple le projet de canal Rhin-Rhône est déjà une idée débattue par les Romains.

XVII^e siècle. A la fin du XVIII^e siècle la longueur totale des canaux livrés à la navigation intérieure est d'environ 1000 km.

Le processus d'investissement du réseau fluvial par l'État s'accélère au XVIII^e siècle, dans un contexte où la croissance économique et l'augmentation considérable des besoins de transport qu'elle induit (notamment pour l'approvisionnement de Paris) mettent sur le devant de la scène la navigation intérieure dans la structuration du territoire (Le Sueur, 1989). Face à ces enjeux, exacerbés par plusieurs épisodes de pénuries de matières premières et de nourriture⁴², la voie d'eau prend de l'importance aux yeux de l'État.

Cependant le réseau de cours d'eau français de l'époque est hétérogène et l'enjeu principal demeure la normalisation des conditions de navigation sur le territoire national dans une logique de dépassement des particularismes régionaux (Le Sueur, 1989). Pour moderniser son appareil productif l'État français sous la Restauration engage un programme de développement et d'harmonisation de son réseau national de voies navigables, donnant ainsi le plan Becquey, du nom du directeur général des Ponts et Chaussées à son origine. Les Lois de 1821-1822 puis 1836-1837 participent à la création de ce grand réseau de voies navigables avec la construction des canaux mettant en communication les bassins. Cette structuration économique du territoire divise l'espace en bassins régionaux, chacun animé par des navires de types différents. Le Plan Bequey recherchant une standardisation du réseau technique et se dote comme objectif un gabarit minimal laissant passer les bateaux de 150 tonnes, gabarit « Becquey » reprenant les caractéristiques des canaux grands gabarits alors pratiqués en Angleterre. Comme le montre la Figure 1, le Rhône constitue dans l'esprit du Plan Bequey l'une des grandes artères qui relie la France du Sud-Est au réseau de navigation intérieure notamment par le canal des Deux Mers, le canal du Centre et le canal de Bourgogne. Il est à noter que ces investissements de l'État libérés en 1845 pour donner forme à cette toile d'araignée à l'échelle du territoire français ne concernent que les canaux permettant la jonction des bassins dont les trois que nous venons de citer, laissant ainsi le Rhône de côté (Schiff, 1936)⁴³.

L'historien Michel Cotte (2007) donne le détail des nombreux projets visant plus particulièrement à relier le Rhône au reste du réseau intérieur de navigation. On peut citer le canal du Charolais, dénommé canal du Centre après la révolution, lequel vise à relier la Saône au bassin de la Loire depuis 1793, le canal de Briare qui permet de rejoindre la Seine et Paris. Il faut ajouter le canal de Beaucaire vers Aigues Mortes et celui de Bouc lesquels sont en cours d'achèvement en 1820 pour améliorer les débouchés du delta du Rhône, et dans le Rhône moyen le canal industriel de Givors à Rive-de-Gier et l'amorce du

⁴² On recense celle du bois de chauffage qui a lieu dans les années 1780, mais aussi l'acheminement de produits alimentaires vers les régions du nord en 1816-1817 ou encore la disette de 1846-1847 (Lestra, 1928).

⁴³ A noter tout de même que le rapport Becquey fait déjà l'apologie d'un grand canal de navigation latéral au Rhône, projet (Becquey, 1820).

canal de Bresse jamais achevé à Pont de Vaux, et enfin le canal du Rhône au Rhin dont les travaux se déroulent de 1808 à 1838.

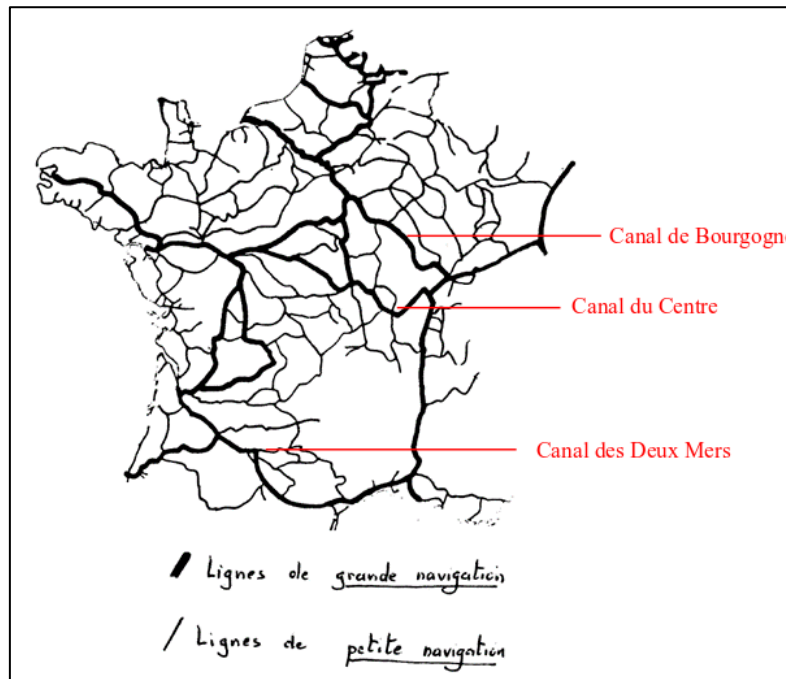


Figure 1 : Le réseau imaginé par Louis Becquey dans son rapport au roi, le 4 août 1820. Source : Le Sueur, 1989

Même faiblement institutionnalisée, la navigation intérieure n'en influence pas moins la formulation de projets économiques de structuration du territoire par l'État comme le montre Bernard Le Sueur.

Ainsi, le plan Becquey constitue une nouvelle borne dans le rapport de l'État aux voies d'eau. Nathalie Montel (2012) voit dans ce plan une nouvelle figure de l'État aménageur dans le contexte de la Restauration, figure organisée autour d'un monopole de l'administration des ingénieurs des Ponts et Chaussées à énoncer l'intérêt général dans les grands travaux d'infrastructure face au législatif. Ses linéaments sont repris dans l'ouvrage phare de l'homme politique et saint-simonien Michel Chevalier, *des intérêts matériels en France* (1838). Les initiatives de l'État restent cependant limitées au début du XIX^e siècle ; reflétant les hésitations entre projet global et programmes transitoires, localisés, caractérisant l'opinion générale sur le fleuve (Roncayolo, 2014). Les interventions sur le fleuve et ses affluents restent modestes en comparaison avec celles réalisées à la fin du siècle (voir section 3.2.1.) et ne comptent que quelques initiatives éparses d'amélioration du chenal navigable dans les années 1830 et 1840⁴⁴.

L'absence d'initiative de l'État dans l'amélioration de la navigabilité des cours d'eau et le peu de moyens financiers dont disposent les collectivités rhodaniennes au début du XIX^e siècle relèguent à un horizon lointain la possibilité d'un recalibrage du Rhône à cette époque. Les choix de l'État en matière de

⁴⁴ Ernest Grangez, *Précis historique et statistique des voies navigables de France et d'une partie de la Belgique* [archive], Paris, librairie centrale de Napoléon Chaix et Cie éditeurs, 1855 (sur le site Gallica [archive] de la BNF).

transport viennent mettre un terme aux hésitations du début du siècle en reportant toute l'attention sur le réseau ferré.

1.2.2 Un choix sociotechnique privilégiant le rail à la voie d'eau

L'apparition du chemin de fer dans la vallée du Rhône⁴⁵ marque le déclin de la batellerie rhodanienne dont les parts de marché sont progressivement absorbées par les compagnies de chemin de fer, notamment la Compagnie de chemin de fer de Lyon à la Méditerranée fondée en 1852. Le nouveau cadre dans lequel évoluent les entrepreneurs de la navigation à vapeur les engage dans une compétition économique avec le rail.

A partir des années 1850, la navigation fluviale perd sa place privilégiée dans la structuration marchande du territoire au profit du chemin de fer. Alors que le chemin de fer capte l'essentiel de l'accroissement des mouvements de marchandises, la navigation pour sa part accuse d'un très net ralentissement, comme l'illustre la comparaison des mouvements généraux de la navigation du fleuve avant et après l'ouverture du chemin de fer entre Lyon et Arles (voir annexe 1). Le lobby des acteurs de la navigation à vapeur ne parvient pas à influencer l'État qui s'engage clairement dans la préférence au rail à partir de 1845⁴⁶ (Rivet, 1949). S'ensuit une véritable déstructuration du groupe d'acteurs de la batellerie rhodanienne dont l'activité croule devant la concurrence économique du rail, renforcée par un système de perception de taxes maintenu par l'État, notamment les droits de navigation⁴⁷. La plupart des actionnaires des compagnies de navigation retirent leurs capitaux (Breitmayer, 1904). Cette période est de ce fait le théâtre de controverses intenses mêlant arguments techniques et jugements partisans entre différents corps d'ingénieurs⁴⁸.

Le groupe d'entrepreneurs de la batellerie à vapeur adopte alors une stratégie de concentration et une compagnie créée en 1855⁴⁹ à cet effet décide pour rentrer dans une lutte économique avec le rail en rachetant l'ensemble du parc de bateaux (Breitmayer, 1904). Comme le dénote Jean Bouvier (1968), la

⁴⁵ Les lignes Marseille-Avignon, Avignon-Valence et Valence-Lyon sont respectivement achevées en 1848, 1854 et 1855 (Merger, 1990).

⁴⁶ Cette date correspond au vote par les députés de la ligne Lyon-Avignon, la ligne étant construite à partir de 1852.

⁴⁷ Délibération et vœu de la Chambre de commerce de Lyon ; séance du 18 sept 1856. Archives départementales du Rhône. A noter cependant, comme le relève l'ingénieur des Ponts et Chaussées Félix Lucas, que la perception de droits de navigation diminue très fortement entre 1847 et 1868. Ainsi on passe de 0,0083 francs par unité (tonne) à 0,0021 francs par unité, montrant que le Second Empire n'est pas totalement sourd aux revendications des promoteurs de la navigation. Félix Lucas, Exposition universelle à Vienne en 1873. Étude historique et statistique sur les voies de communication de la France, d'après les documents officiels [archive], chapitre III « navigation intérieure », Paris, imprimerie Nationale, 1873 (sur le site Gallica [archive] de la BNF). <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9650531x/f97.image>

⁴⁸ Sur le sujet on peut consulter par exemple l'ouvrage de Nadault de Buffon (1829) partisan de la voie d'eau, et sa critique au profit du rail par Charles François Mallet, tous deux ingénieurs des Ponts et Chaussées. Considérations sur les trois systèmes de communications intérieures, au moyen des routes, des chemins de fer et des canaux ; par M. B.-H. Nadault, ingénieur des ponts et chaussées. P500-510. Bulletin de la Société d'encouragement pour l'industrie nationale, Volume 28. Paris, 1829, 740p. Disponible sur GoogleBook.

⁴⁹ Date qui correspond aussi à la mise en exploitation de la ligne de chemin de fer entre Lyon et Avignon.

nouvelle Compagnie incarne une réaction des milieux lyonnais face au PLM en tant que son actionnariat compte parmi des investisseurs lyonnais importants.

L'avènement du rail comme moyen de transport privilégié pour les échanges commerciaux doit se voir comme un choix sociotechnique sanctionné et rendu pérenne par l'État. Plutôt que d'arbitrer le conflit entre le rail et la batellerie, l'État maintient les conditions permettant de l'entretenir. En témoigne le refus du ministre des transports de la passation d'accords répartissant les flux commerciaux entre les parties en conflit dans les années 1850 (Breittmayer 1904).

Dans ce climat devenu hostile, la batellerie rhodanienne supporte moins bien la concurrence avec le rail que d'autres batelleries en France, notamment celle de la Seine et du Nord. Cette dernière s'accroît au cours des décennies suivant les années 1850 et présente une concurrence très rude au rail, bénéficiant de conditions de navigation plus favorables que sur le Rhône (Merger, 1990). Le rapport de force inégal entretenu par la navigation rhodanienne avec le rail est aussi un choix libéral de l'État dans cette période.

Aux conséquences matérielles et économiques du choix étatique pour le rail (les chemins de fer fleurissent sous le règne de Napoléon III de 1852 à 1870 tandis que l'amélioration physique du Rhône pour la navigation reste très limitée⁵⁰), s'ajoute un ralentissement de la dynamique d'innovation technique générée par les investisseurs de la batellerie. Dans un contexte où les bateaux à vapeur les plus importants circulant sur le Rhône (il s'agit des porteurs Océan et Méditerranée) atteignent les dimensions maximales tolérables pour la seule technologie du moteur à un seul cylindre, le seul développement possible est celui du passage à l'expansion multiple, technique déjà en place sur le Rhin et le Danube à partir de 1835 (Combe *et al.*, 1991)⁵¹. La stratégie de concentration du parc de bateaux, représentant 54 unités (Bouvier, 1954), fait aussi apparaître l'état désuet d'une flotte en manque de modernisation (Combe *et al.*, 1991). Néanmoins celle-ci n'est adoptée que très tardivement (1892) par la flotte rhodanienne. Cela pourrait constituer l'un des facteurs faisant que la concurrence du rail soit mieux supportée par la navigation rhénane que rhodanienne à partir des années 1850 (Nusteling, 1974). A noter que cette impasse technique est aussi due à une focalisation sur les solutions du touage à vapeur, perçue à la seconde partie du XIX^e siècle comme la chance de la navigation rhodanienne pour faire concurrence au rail. L'usage d'une traction par une chaîne est en effet préconisé pour vaincre les fortes pentes du fleuve. Néanmoins si le touage à vapeur se développe effectivement sur la Seine, les essais sur le Rhône ne sont pas concluants du fait de son lit mobile de sables et de graviers dans lequel la chaîne s'enfouit (Le Sueur, 1989).

⁵⁰ Combe *et al.*, (1991) mentionnent des travaux de digues pour stabiliser les berges du Rhône dans les années 1850-1860 afin de sécuriser le chenal et réduire le nombre impressionnant d'accidents de bateaux. Ces digues sont construites entre Lyon et Beaucaire, notamment Givors, Condrieu, Saint-Pierre-de-Bœuf, Sablons, Serves, Tournon, Tain et Glun.

⁵¹ Le moteur à expansion multiple est initié à l'origine par Gerhard Moritz Roentgen (1795-1852). Il comporte plusieurs cylindres et non pas un cylindre unique, offrant ainsi l'avantage d'une économie d'énergie et une meilleure performance du fait d'une réduction de la chute de température et de la condensation de la paroi dans chaque cylindre (Combe *et al.*, 1991).

Le développement de la navigation à vapeur sur le Rhône, les conduites et les pensées s'y fixent durant la première moitié du XIX^e siècle entrent en contradiction avec un environnement économique et politique devenu hostile. Cet environnement fragilise un système d'acteurs qui s'est pourtant révélé capable de mobiliser des techniques nouvelles et de concrétiser la navigation à vapeur comme moyen de transport privilégié dans certains courants d'échange de la vallée du Rhône pour une courte période. Ayant mieux cerné la fenêtre historique dans laquelle a pu se structurer le groupe d'acteurs à l'origine du développement de la navigation à vapeur sur le Rhône nous pouvons à présent poser la question de l'importance économique réelle de cette activité avant son effondrement face au rail.

1.2.3 Un rôle économique mineur de la batellerie rhodanienne ?

Pour mesurer le degré d'ambition des projets pour développer la navigation intérieure dès le début du XIX^e siècle il convient de mieux connaître l'importance économique réelle de la batellerie durant ce qui est communément décrit comme un âge d'or de la navigation à vapeur, période localisée entre 1840 et 1855 (Combe *et al.*, 1991).

Plusieurs éléments laissent à penser la navigation à vapeur comme une activité florissante. Les archives indiquent que le parc atteint 63 bateaux à vapeur (tous types confondus : remorqueurs, grappins, toueurs..) lors de son rachat par une seule compagnie monopolistique en 1858, chiffre non négligeable⁵². Le travail d'Yves Lequin (1977 :19), basé sur les caractéristiques socio-économiques des villes riveraines, semble confirmer la réalité économique du trafic par eau sur le Rhône :

« à la veille du développement décisif des chemins de fer, le trafic par eau conserve un rôle considérable dans la région. Mieux, il a profité de l'apparition des activités nouvelles, ou de leur essor. Et, autour de lui, de l'abattage du bois pour les coques à la conduite des bateaux, une série de spécialités fixent la main-d'œuvre le long des fleuves et des rivières, aux ponts d'embarquement ou de transbordement ».

Ainsi, au plus fort de la batellerie en 1848, l'auteur recense 160 charpentiers à Seyssel (Haut-Rhône, voir Figure 2) lesquels montent les bateaux convoyés par 140 mariniers, 80 portefaix au port de Bresan sur la Saône, 70 mariniers à Givors, une centaine à Vienne, 220 à Pélussin, 150 à Serrières et 70 à Bourg-Saint-Andéol, chiffres qui attestent de l'importance des métiers associés à la batellerie dans la composition sociologique des communes rhodaniennes.

Cependant, le même auteur suggère aussi que le trafic fluvial sur le Rhône serait en réalité bien moindre que celui qui anime la Loire dans les années 1840. Il étaye son propos en montrant l'importance du trafic fluvial sur la Loire notamment pour l'envoi de charbon stéphanois vers le bassin parisien ; ce trafic

⁵² Status de la compagnie générale de navigation constituée en société anonyme par décret impérial du 15 septembre 1858. Lyon, imprimerie d'aimé vingtrinier. 1864. ADR cote S1210.

atteint les 2450 bateaux annuels en moyenne entre 1844 et 1848. De manière plus anecdotique, il avance aussi que le port de Roanne, port le plus médiocre de la Loire, dépasserait déjà les ports rhodaniens en mouvement de marchandises (Lequin, 1977). La question de la réalité économique de la navigation rhodanienne au milieu du XIX^e siècle est donc soulevée.

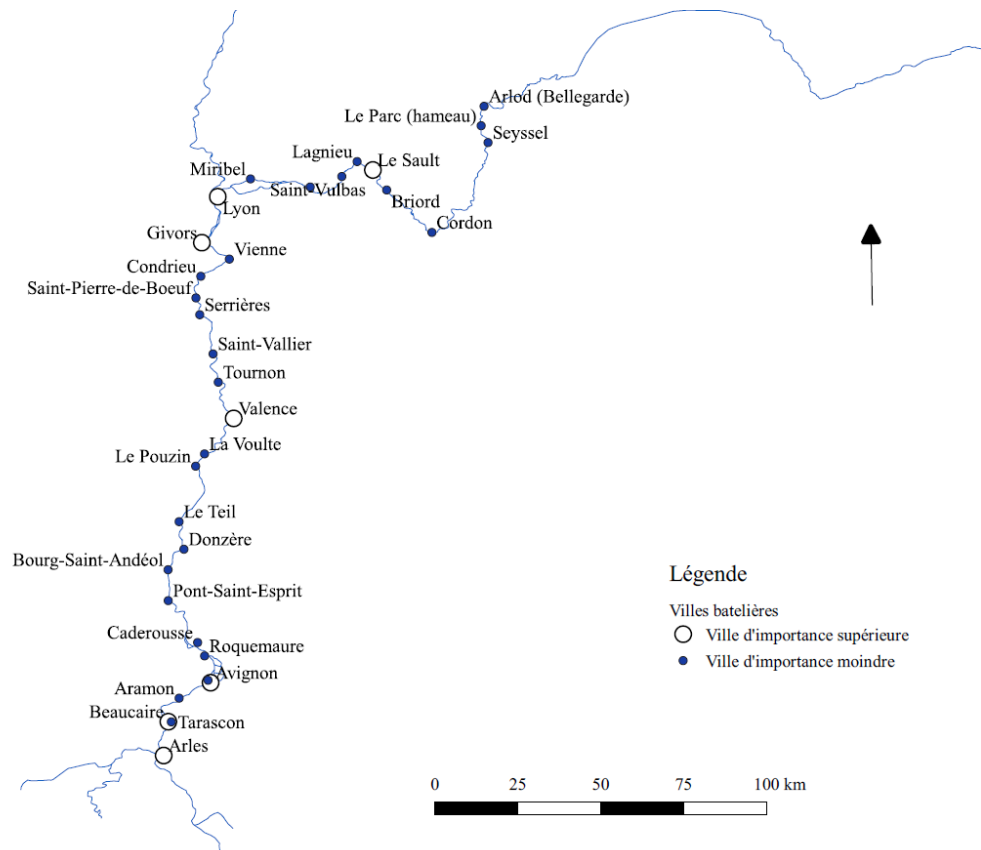


Figure 2: les villes batelières principales au milieu du XIX^e siècle. Cette carte présente le fleuve avant ses transformations principales (mises en dérivation). Réalisation à partir de plusieurs sources dont le précis de navigation d'Ernest Grangez⁵³ et les cartes d'État-major (1820-1866) (www.Géoportail.fr).

Nous ne disposons que de peu d'informations sur l'importance réelle du trafic de marchandise lié à la batellerie artisanale avant la montée en force de la batellerie à vapeur. On ne recense que des données qualitatives sur les types de trafic et les industries attachées dans les sources secondaires du XIX^e siècle. Ainsi, les renseignements trouvés chez J.-M. Dutens (1829) ne nous permettent de connaître que les villes principales générant le commerce et d'une description qualitative et approximative des mouvements de marchandises sur le fleuve à la remonte et la descente. La localisation géographique des bureaux de la perception de la taxe sur la navigation n'offre pas forcément non plus une bonne indication des ports qui génèrent le plus de trafic puisque la logique est de contrôler le trafic à partir des points nodaux les plus importants, qui peuvent par exemple se trouver à la jonction de plusieurs voies de trafic sans pour autant localiser l'origine de ce trafic. Cette rareté de données statistiques fiables oblige à se

⁵³ Ernest Grangez, Précis historique et statistique des voies navigables de France et d'une partie de la Belgique [archive], Paris, librairie centrale de Napoléon Chaix et Cie éditeurs, 1855 (sur le site Gallica [archive] de la BNF) : <https://ccfr.bnf.fr/portailccfr/ark:/06871/0011552259>.

cantonner à la description qualitative des trafics données par l'historiographie. Le trafic de descente du haut Rhône est majoritairement composé de matériaux de constructions : bois, pierre de taille, asphalte, ce à quoi s'ajoutent les nombreux bateaux construits à Seyssel et à Culles pour la navigation rhodanienne. A la remonte, on mentionne les fruits, les épices, les vins et les huiles de Provence et du Languedoc, les produits de papeterie d'Annonay et le transport de soies⁵⁴. Cela indique l'existence d'une intégration économique régionale de l'espace rhodanien dans son ensemble précédent le développement de la navigation à vapeur.

La question soulevée par Yves Lequin mérite donc un examen approfondi. Le précis historique et statistique des voies navigables de la France d'Ernest Grangez établi en 1855 (année où le chemin de fer a déjà commencé à absorber le trafic de la navigation) est moins avare de données chiffrées que l'ouvrage de J.M. Dutens et offre une représentation un peu plus précise des mouvements de marchandises générés pour la navigation durant sa période faste : tonnages par types de marchandises relevés par l'administration des contributions indirectes, montants des taxes sur la navigation. Ernest Grangez est administrateur des Ponts et Chaussées, ce qui explique la relative qualité des données auxquelles il a accès pour rédiger son précis. Les statistiques concernent avant tout la navigation à vapeur, la navigation par halage (traction sur les berges par des chevaux, et plus anciennement des hommes) étant réduite par la concurrence des bateaux à vapeur à 12 équipages et 840 chevaux face aux 6000 chevaux qu'elle regroupait en 1830⁵⁵. Toutefois la suprématie économique de la navigation à la vapeur sur le trafic à la remonte n'empêche pas une cohabitation de la batellerie à vapeur avec la batellerie traditionnelle à la descente (voir annexe 2). L'examen de la série des années 1830 et 1840 par le moyen des relevés de montants des taxes de navigation illustre l'accroissement léger des échanges tous modes confondus (voir annexe 3).

La navigation à vapeur ne connaît apparemment pas un destin aussi important sur la Loire, si l'on met de côté le transport de passagers. Sur la Loire, artère économique d'importance au XIX^e siècle pour l'envoi des houilles stéphanoises vers le bassin Parisien, la navigation à vapeur se développe à partir des années 1820 (Lecoeur, 2011) et ne parvient pas à détrôner le chaland, embarcation à voile non motorisée traditionnel de ce fleuve. Le manque d'attrait pour la navigation à vapeur s'explique par les fortes contraintes physiques du fleuve, notamment la difficulté à fixer un chenal navigable du fait de son fond de sables mobiles. De plus, Lecoeur (2011) fait état d'une frustration des promoteurs de la navigation notamment les Ponts et Chaussées devant l'inadaptation et le manque de place dans les infrastructures

⁵⁴ J.-M. Dutens, Histoire de la navigation intérieure de la France, avec une exposition des canaux à entreprendre pour en compléter le système, Paris, A. Sautet et Cie libraires, 1829 (tome 1 [archive] et tome 2 [archive]) (En page x de la préface du Tome 1, Dutens précise qu'il a commencé son ouvrage « il y a plus de huit années, interrompu pendant longtemps... ») (sur le site Gallica [archive] de la BNF) : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k85811p.image>.

⁵⁵ Ernest Grangez, Précis historique et statistique des voies navigables de France et d'une partie de la Belgique [archive], Paris, librairie centrale de Napoléon Chaix et Cie éditeurs, 1855 (sur le site Gallica [archive] de la BNF) : <https://ccfr.bnf.fr/portailccfr/ark:/06871/0011552259>.

portuaires ligériennes. Finalement, parmi les quatre compagnies de bateaux à vapeur dénombrées en 1843 sur la Loire (Toscan, 1937), les trois premières effectuent un service de transport de passagers, et seulement une compagnie au parc de quatre bateaux transporte des marchandises. Les quelques essais de touage motorisés restent sans lendemain (Lecoeur, 2011). Ainsi, l'examen comparé des chiffres disponibles pour la Loire et le Rhône sur la période correspondant à l'âge d'or de la navigation à vapeur sur le Rhône montre bien la suprématie commerciale du Rhône sur la Loire, à la remonte comme à la descente (voir annexe 4).

On peut dorénavant tenter de localiser plus finement les courants de trafic. On se sert ici des statistiques officielles par type de marchandise pour l'année 1843 et celles plus précisément recueillies par le ministère de contributions indirectes en 1852 ; ces données étant fournies par Ernest Grangez. On remarque l'importance du trafic de bois et matériaux de construction depuis le haut-Rhône vers Lyon (plus de 10 millions de tonnes), celle des charbons de la vallée du Gier (plus de 26 millions de tonnes), mais aussi de céréales (7 millions de tonnes à la remonte), vins (4 millions de tonnes à la remonte), métaux (5 millions de tonnes à la remonte), envoyés vers Lyon. Le trafic dans le bas-Rhône entre la Drôme et Arles (les points de découpage géographique du bassin utilisés par le service de l'État sont flous comme le note l'auteur) se compose principalement de céréales (8 millions de tonnes à la remonte), de la descente des charbons et cokes de la vallée du Gier (13 millions de tonnes), et de matériaux de construction (5 millions de tonnes à la descente)⁵⁶. Ces données indiquent que le mouvement de marchandises sur le Rhône est généré pour une part par les industries du bassin stéphanois, et pour une seconde part par la croissance urbaine lyonnaise et la demande urbaine et l'exportation. Elles confirment ainsi le constat de Combe *et al.*, (1991 :198) selon qui « la réussite technique de leurs projets [des pionniers de la navigation à vapeur lyonnais] ne se manifesta pas par un développement industriel durable ». Les villes de l'axe rhodanien ne concentrent pas beaucoup d'industries sur les bords du fleuve, induisant peu de connectivité entre l'industrie du grand ensemble sud-est de la France et la voie fluviale.

Les statistiques fournies par Ernest Grangez pour l'année 1852 permettent d'examiner en détail l'importance du trafic dans chaque port de la vallée du Rhône (annexe 2). A l'analyse, ces tableaux ouvrent posent plus de questions qu'ils n'en résolvent de par la manière dont les flux sont représentés. Tout d'abord il est impossible de caractériser à partir de ces informations sur les flux la contribution exacte de chaque port du fleuve au mouvement de marchandises ; en effet le tableau ne renseigne pas de la ventilation des marchandises à chaque port : part de marchandises absorbées, part du transit, part de marchandises éventuellement transformées ou stockées. Par exemple les cas de Thil et Jonage et d'Anthon montrent une forte diminution du mouvement de marchandises allant vers Lyon depuis le Haut Rhône, laissant faire l'hypothèse selon laquelle une partie du trafic à la descente est acheminée dans Lyon par voie routière à ce tronçon même. Aussi, l'absence de données étalées en série de plusieurs

⁵⁶ Statistiques existantes pour l'année 1843 du service de la navigation de l'administration des contributions indirectes (dans Ernest Grangez, déjà cité).

années contraint à n'avoir qu'une photographie des mouvements de marchandise dont on sait que les fluctuations d'année en année, empêchant toute forme de généralisation par calcul de moyennes. Ces statistiques, avec toute la précaution dont il faut faire preuve lorsque l'on travaille sur des données du XIX^e siècle, laissent tout de même le loisir de procurer une indication des villes génératrices de trafic par l'offre ou la demande, avec le mérite de différencier la navigation à vapeur de la navigation traditionnelle.

On peut estimer par le calcul les contributions de chaque port rhodanien au mouvement général dont rendent compte ces statistiques (voir annexe 5) mais si cette estimation présente les mêmes risques évoqués précédemment. Ce tableau rend toutefois plus directement lisible l'absence de navigation à vapeur sur le haut Rhône face à un trafic de descente artisanal animant l'ensemble des ports de cette section. Il montre aussi l'importance des marchandises exportées par Lyon et des marchandises transitant par Givors provenant du bassin stéphanois et leur diffusion dans toutes les villes du Rhône de Lyon à la mer, les villes intermédiaires entre Lyon et Arles étant plutôt desservies par batellerie traditionnelle. Enfin, on note la domination totale de la batellerie à vapeur sur la batellerie traditionnelle pour le trafic à la remonte, le moteur à vapeur permettant malgré toutes les difficultés techniques un gain de temps très important face au halage par chevaux.

Ainsi, ces éléments indiquent que le trafic généré par les villes riveraines notamment Lyon atteint un niveau appréciable lors de l'âge d'or de la batellerie à vapeur sur le Rhône. Cependant les échanges demeurent trop réduits et les courants de trafic trop localisés pour conclure au développement d'économie productive à partir de la voie d'eau avant son évincement par le rail.

Pour terminer, il serait intéressant de comparer précisément les performances techniques et économiques de la navigation avec d'autres fleuves navigables à la même époque des années 1840-1850, avant son déclin. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, la navigation à vapeur sur le Rhin met du temps à se développer ; les premiers vapeurs font leur apparition sur ce fleuve à partir des années 1830 (Palmer, 1982). On peut citer l'observateur de l'époque John McGregor, lequel ne compte en 1844 que 40 bateaux à vapeur, dont une partie n'aurait que peu d'importance, entre Bâle et Rotterdam. Pour un fleuve situé favorablement au centre de la zone de développement de l'industrie du XIX^e siècle on aurait pu s'attendre à un chiffre plus élevé. Aux impulsions notables données par la *Cologne Steam Company* et la *Dusseldorf Steam Company* dans le Haut et le moyen Rhin, il cite la concurrence avec les autres modes de transport (notamment les diligences) et les effets de monopole comme causes du manque de développement de la navigation. Il cite aussi l'influence de la batellerie artisanale et du halage par chevaux et par hommes notamment dans la partie hollandaise, constituant un frein important au développement de la navigation à vapeur⁵⁷. De Jong (1992) avance que le tournant de la navigation

⁵⁷ John McGregor, 1844 Commercial statistics. A digest of the productive resources, commercial legislation, customs tariffs, navigation, port, and quarantine laws, and charges, shipping, imports and exports and the monies,

rhénane est à partir de 1841 où les remorqueurs à vapeur remplacent la navigation à voile. Aussi il faut préciser que cette navigation à vapeur ne se développe que dans la partie inférieure du fleuve, la navigation rhénane ne parvenant jusqu'à Strasbourg que dans les années 1920. Entretemps elle s'arrête à Mannheim (Bade-Wurtemberg, Allemagne) durant la majeure partie du XIX^e siècle (Demangeon, 1930), même si la liaison Strasbourg-Bâle connaît un service de navigation à vapeur durant la période courte de 1832 à 1844 avant un long temps d'arrêt (Ponteil, 1933).

L'émergence d'un groupe d'acteurs dans un cadre laissé vacant par l'État et l'existence d'un début de concrétisation de son activité à travers des impacts socio-économiques (que nous avons relativisé) rendent compte d'un développement relatif de la navigation à vapeur sur le Rhône à la marge des choix plus profonds de l'État pour réaliser l'industrialisation de son territoire au milieu du XIX^e siècle. Dans ce cadre, le contexte économique et institutionnel hostile à la batellerie et notamment la concurrence de la PLM n'empêchent pas la cristallisation d'attentes fortes ni la sécrétion de projets liés à la navigation dans l'embouchure du Rhône malgré les contraintes objectives qui pèsent désormais sur cette activité (environnement économique et physique hostiles). Cet espace restreint est le terrain de pratiques spécifiques qui sont centrales dans la construction de ce que nous allons pouvoir commencer à dénommer un imaginaire productif du fleuve.

2 La sécrétion d'un projet productif à Saint-Louis du Rhône (1840-1869)

Devant le triomphe du rail, le Rhône aurait pu demeurer marginal dans l'histoire de l'aménagement du territoire français au XIX^e siècle. Mais c'est ici que prend son importance le phénomène d'élaboration d'une représentation de l'espace. Ce phénomène se cristallise précisément sur un lieu précis du fleuve, son embouchure, au travers d'un projet d'amélioration de la navigabilité du Rhône et d'établissement d'un port à la tour Saint-Louis. Il consiste en une longue phase de sécrétion-maturation qui s'étend du début de la période faste de la navigation à vapeur sur le Rhône à la fin des années 1860, période de la réalisation des travaux. L'objet de cette section est en premier lieu de situer les représentations de Port Saint-Louis dans un jeu d'échelles multiples du local au global, pour discerner de manière séparée les images qui informent les pratiques des détenteurs de l'initiative. *Quels espaces interagissent dans la constitution de la représentation qui alimente les attentes liées à l'amélioration de l'embouchure du Rhône ?* Dans le même temps, nous nous attachons à comprendre les conditions qui concourent à la construction de cette représentation partagée. Dans un contexte où l'État n'est présent dans le champ

weights and measures of all nations. London. Published by Charles Knights and co, Ludgate street, 1844. <https://books.google.fr/books>

libéral du commerce qu'en tant qu'autorité régulatrice, l'initiative appartient aux individus et aux groupements privés (ici nous intégrons les communes, conseils généraux et chambres de commerce en tant qu'ils représentant les intérêts privés des localités). Or, dès la fin des années 1840 le canal Saint-Louis est porté politiquement par un groupe de 20 conseils généraux, 16 chambres de commerce⁵⁸ et par la Compagnie Générale de Navigation⁵⁹. Ce groupe au poids politique relativement conséquent enjoint l'État à prendre en charge la réalisation du canal. *Comment le canal Saint-Louis passe-il du projet isolé à une revendication collective régionale ?*

2.1 La construction d'une représentation régionale du fleuve à partir du thème de la navigation

La structuration d'une première demande collective pour la mise en navigation de l'embouchure du Rhône passe d'abord par la mise en cohérence de représentations émises par des acteurs situés dans différents espaces (Figure 3).

⁵⁸ Peut, H. Vœux des conseils généraux et des chambres de commerce en France et en Algérie. Pièces justificatives avec un plan du canal Saint-Louis et du port du Bas-Rhône Éditeur : [...] (Paris) 1861. Disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9206565/f1.image.r=canal%20saint%20louis>.

⁵⁹ Peut, H. Vœux des conseils généraux et des chambres de commerce en France et en Algérie. Lettre d'H. Peut au président de la Chambre de commerce de Lyon datée du 8 août 1857. Disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9206565/f1.image.r=canal%20saint%20louis>.

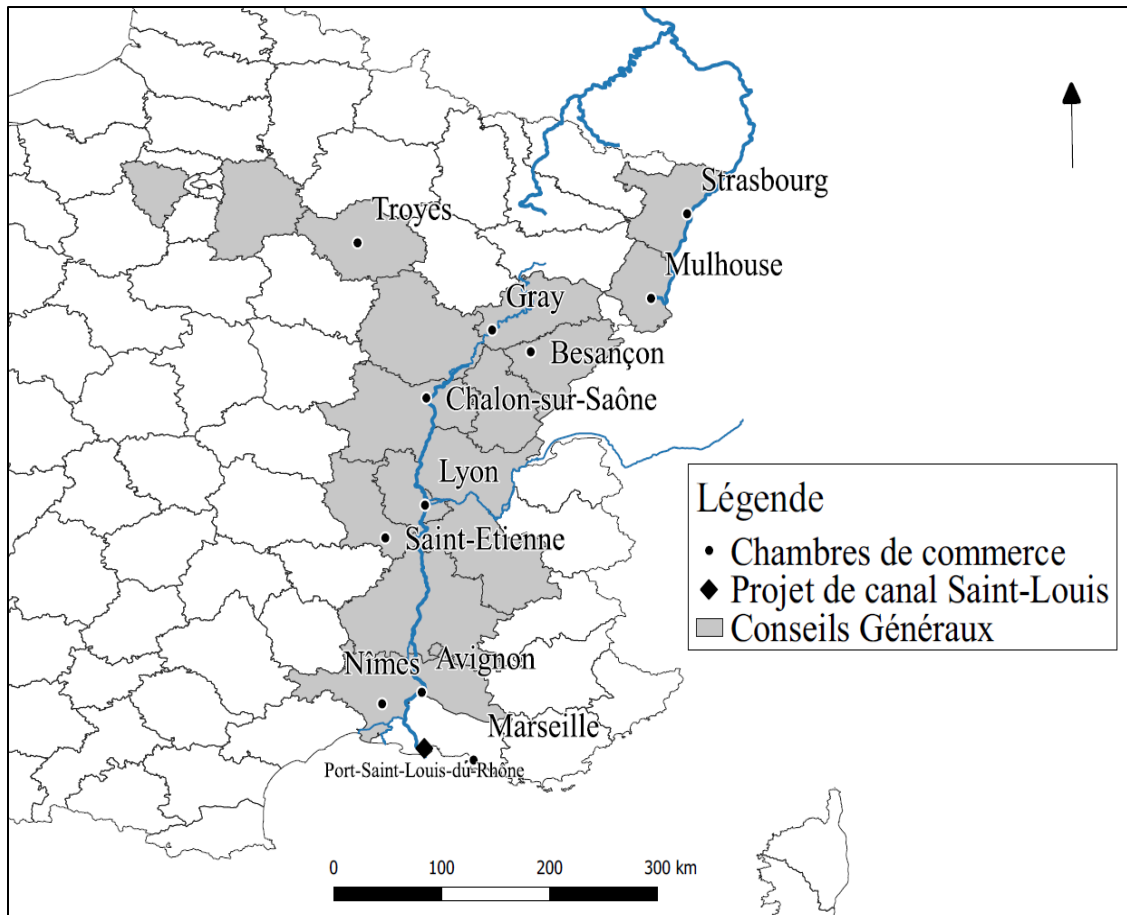


Figure 3: répartition spatiale des acteurs revendiquant l'amélioration de la navigation à l'embouchure du Rhône. On recense les Administrations coloniales algériennes : conseil général de la Province d'Alger, Province d'Oran, de Constantine, administrations ne figurant pas sur cette carte ; les Conseils Généraux suivants : Ain, Ardèche, Aube, Côte d'Or, Doubs, Drôme, Gard, Isère, Jura, Bas-Rhin, Haut-Rhin, Haut Saône, Saône et Loire, Seine et Marne, Seine et Oise, Vaucluse, , Loire, Rhône ; les chambres de commerce suivantes : Avignon, Chalon sur Saône, Besançon, Gray, Nîmes, Lyon, Marseille, Mulhouse, Saint Etienne, Strasbourg, Troyes ; les représentants de la batellerie, le Ministère des Ponts et chaussées et enfin le Ministère de la Marine⁶⁰. La majorité des délibérations sont prises dans les années 1850.

Nous examinons ici la façon dont un ingénieur parisien repense la navigation rhodanienne en projetant son devenir dans l'espace réduit des embouchures du fleuve à la tour Saint-Louis et comment ce projet cristallise rapidement les attentes de nombreux intérêts localisés.

2.1.1 La mise en valeur de l'embouchure du Rhône pensée par une élite saint-simonienne

La forme associationniste de l'initiative prônée par Saint-Simon ne concerne pas que le développement des entreprises de transport par bateaux à vapeurs sur le Rhône. Elle s'applique aussi aux initiatives des projets destinés à améliorer sa navigation, comme nous allons le voir dans le cas du canal Saint-Louis. Nous présentons dans les pages qui suivent les différents objectifs du projet, pour montrer leur

⁶⁰ Nous nous appuyons sur : Peut, H. 1861. Canal Saint-Louis. Vœux des conseils généraux et des chambres de commerce en France et en Algérie. Pièces justificatives avec un plan du canal Saint-Louis et du port du Bas-Rhône. Disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9206565/f1.image.r=canal%20saint%20louis>

correspondance avec les vues saint-simoniennes, et par suite leur pouvoir de structuration d'une représentation du fleuve comme élément productif.

2.1.1.1 Un canal pour développer l'industrie

Le projet de canal Saint-Louis (voir Figure 4) consiste en l'ouverture d'un canal de grande section (40 mètres de large et 4 mètres de profondeur), d'une longueur de 4,5 kilomètres entre la tour Saint-Louis et la rade nommée l'Anse du Repos au niveau du Golfe de Fos. Son principal objectif est de rendre l'embouchure du Rhône navigable. En effet, avant les premiers travaux à la tour Saint-Louis, l'embouchure du Rhône fait l'objet de revendications de la part des marins qui désirent éliminer une barre de sédiments située à quelques centaines de mètres au large et qui empêche toute navigation. Cette barre, d'une profondeur qui varie autour de 2 mètres, constitue un obstacle majeur qui empêche l'accès au fleuve depuis le golfe de Fos durant une grande partie de l'année. Les quelques navires qui tentent le passage sont obligés de stationner à Port de Bouc.

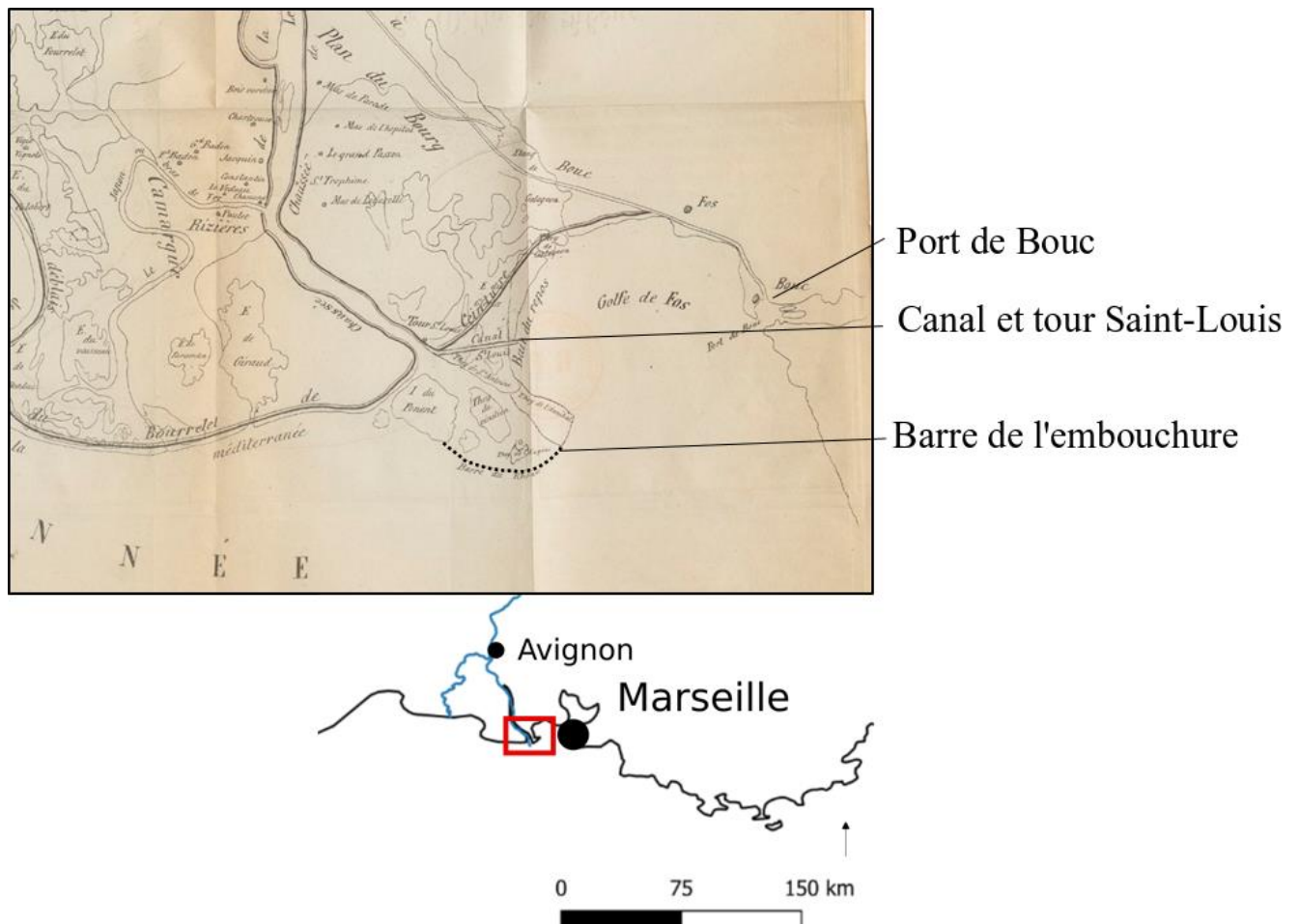


Figure 4: carte du projet de mise en valeur de l'embouchure du Rhône. Extrait du premier projet d'Hippolyte Peut d'amélioration de l'embouchure du Rhône. Source : Peut, H. 1848. Du Delta du Rhône et de son amélioration au moyen de la culture du riz. Agriculture, travaux publics. (Emploi immédiat de 15.000 travailleurs). Mémoire adressé à l'Assemblée nationale. Paris, 1848. Disponible sur Gallica. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9803181g/f7.item.r=surell%20canal%20saint%20louis.zoom>. Cette carte montre l'emplacement de la barre du Rhône (en pointillés) et la géographie de l'embouchure du Rhône (situation de Port de Bouc et de la tour Saint-Louis).

A l'origine du projet de canal Saint-Louis destiné à contourner le problème de navigation à l'embouchure du Rhône on trouve un groupe d'ingénieurs et entrepreneurs. Parmi eux, un ingénieur et avocat publiciste acquiert une position centrale, Hippolyte Peut (1809-1889) est à l'origine du dépôt d'un premier mémoire à l'Assemblée Nationale en 1848 sur l'amélioration de l'embouchure du Rhône du double point de vue de la navigation et de l'irrigation de la Camargue⁶¹. L'analyse de la composition du conseil d'administration de la compagnie qu'il fonde (compagnie de Port-Saint-Louis-du-Rhône) pour entreprendre le canal montre une proximité avec les milieux saint-simoniens parisiens. On recense notamment plusieurs ingénieurs et entrepreneurs ayant travaillé aux grands projets saint-simoniens parmi les associés, notamment Louis Joseph Aimé Thomé de Gamond et Alphonse Hilaire Hardon⁶². Il semblerait que Hippolyte Peut bénéficie dans son entreprise du soutien des représentants les plus influents de la batellerie à vapeur dès 1848, il s'agit des frères Bonnardel (Bouvier, 1968).

L'examen du contenu du projet de canal montre que les représentations de ce groupe sont largement empreintes de la pensée de Saint-Simon. On note aussi le patriotisme très fort derrière le recours systématique au développement de la « Nation », que ce soit par l'agriculture, l'industrie ou la navigation, dans les arguments développés par Hippolyte Peut. Mais surtout, le projet tout entier repose sur l'idée selon laquelle la réalisation d'infrastructures de transports, ici à l'embouchure du Rhône, implique d'elle-même la prospérité industrielle et économique. Enfin, les formes matérielles du projet d'amélioration de l'embouchure, théorisées par le saint-simonien Thomé de Gamond, concrétisent aussi un idéal de structuration industrielle du territoire national par l'hydraulique⁶³.

⁶¹ Peut, H. 1848. Du Delta du Rhône et de son amélioration au moyen de la culture du riz. Agriculture, travaux publics. (Emploi immédiat de 15.000 travailleurs). Mémoire adressé à l'Assemblée nationale . Paris, 1848. Disponible sur Gallica. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9803181g/f7.item.r=surell%20canal%20saint%20louis.zoom>.

⁶² Ces deux personnages ont des biographies hautes en couleurs. L'ingénieur et saint-simonien Thomé de Gamond est le pionnier du projet de tunnel sous la Manche, mais théorise aussi l'organisation spatiale de la France à partir de l'exploitation des ressources hydrauliques (voir section 3.2.1.1.). L'entrepreneur Alphonse Hardon se distingue dans les premiers chantiers du canal de Suez sous les ordres de Ferdinand de Lesseps.

⁶³ Cet idéal, qui inspire d'autres réalisations saint-simoniennes comme Port Saïd en Egypte (le port d'entrée du canal de Suez), figure dans Thomé de Gamond, L. J. A. Mémoire sur le régime général des eaux courantes. Plan d'ensemble pour la gestion de l'appareil hydraulique de la France. Paris, Dunod. Librairie des corps des Ponts et Chaussées et des Mines. 1871. Disponible sur Hydraulica : <http://hydraulica.grenet.fr/items/show/282>.

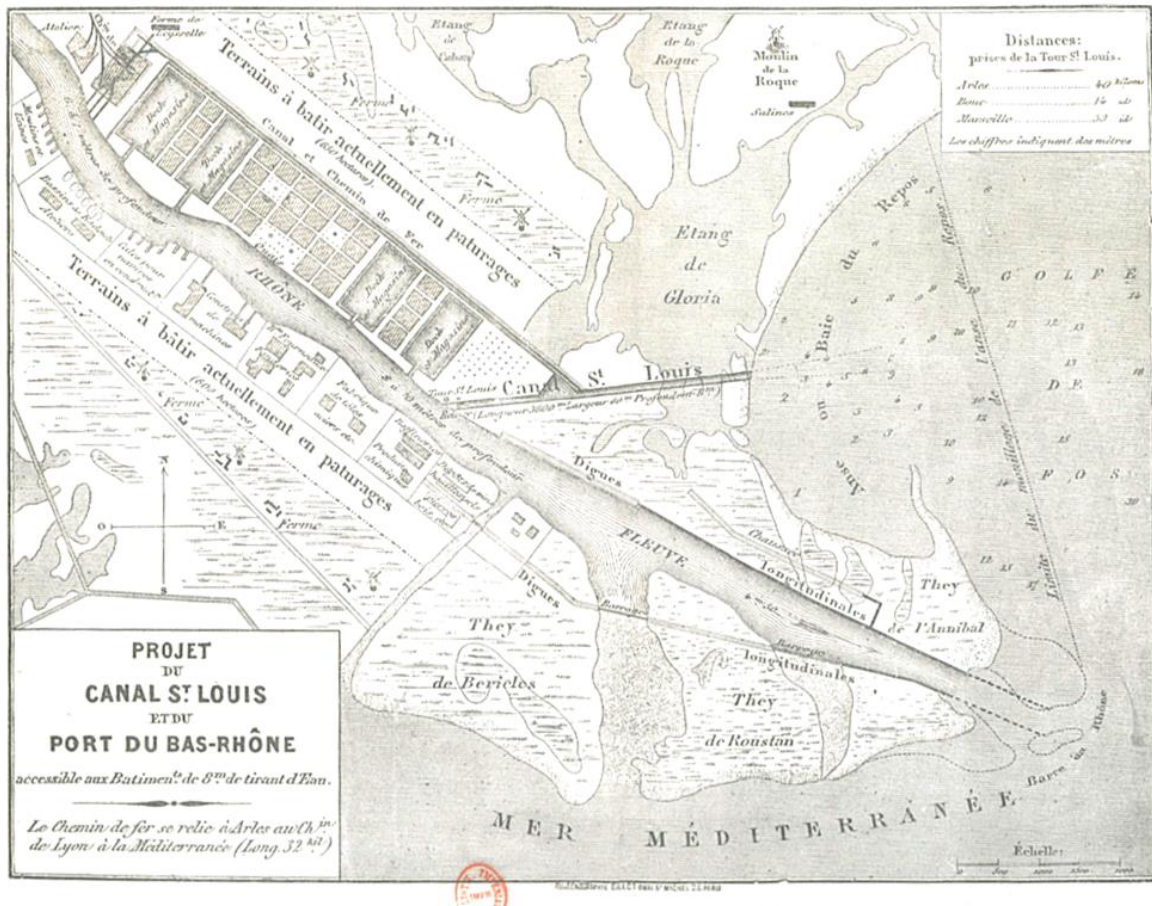


Figure 5: carte du projet de canal Saint-Louis et de port du bas rhône. Peut, H. 1861. Canal Saint-Louis. Vœux des conseils généraux et des chambres de commerce en France et en Algérie. Pièces justificatives avec un plan du canal Saint-Louis et du port du Bas-Rhône. Disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9206565/f1.image.r=canal%20saint%20louis>

Le plan (Figure 5) présente le projet de construction du canal pour l'amélioration de la navigation à l'embouchure. Le choix de l'échelle, le caractère totalement prédictif du plan rendent compte de la confiance du concepteur et spéculateur parisien dans le succès industriel de son projet de canal. L'auteur escompte une transformation du bassin en un vaste espace intérieur « couvert d'usines, de manufactures, de fabriques, de chantiers »⁶⁴. Outre le potentiel de fixation de la croissance sur les abords du canal, l'amélioration des temps de navigation doit permettre d'acheminer les produits de l'industrie nationale vers les frontières à un moindre coût, représentation qui se consolide suite à la signature du Traité de libre échange avec l'Angleterre par Napoléon III en 1860⁶⁵.

Le projet d'amélioration de l'embouchure d'Hyppolite Peut doit faire face à d'autres projets concurrents sur le même espace. La réalisation du canal Saint-Louis est retardée par l'existence d'un projet concurrent consistant en deux digues longitudinales d'Arles à la tour Saint-Louis (voir Figure 5). Celles-

⁶⁴ Navigation intérieure. Rivière d'Yonne-traversée de Lyon – embouchure du Rhône (canal Saint-Louis, Paris, 1er août 1859, vraisemblablement par H. Peut, archives dpt Rhône cote VOI – 027-02 1847-1936 n°266 (cote provisoire).

⁶⁵ A. Jouve. Canal Saint-Louis état actuel de la question extrait du journal le moniteur de la colonisation des 28 mars et 3 avril 1860. Archives du département du Rhône cote VOI – 027-02 1847-1936 n°273 (cote provisoire).

ci apparaissent dès les premières études de l'amélioration de l'embouchure du Rhône menées par l'ingénieur Alexandre Surell en 1847. On escompte par ce procédé un effet de concentration de l'écoulement générant une chasse qui viendrait emporter les sédiments de la barre de hauts fonds se situant au large. L'existence simultanée des deux projets pour améliorer la navigabilité au même endroit déclenche une série de débats⁶⁶ sur la priorité à apporter à chacun d'eux. Sans surprise, l'efficacité technique des digues est remise en question par Hippolyte Peut dont l'intérêt pour son propre projet de canal est évident. Le choix du gouvernement en faveur des digues dont les travaux se déroulent entre 1852 et 1856 s'avère malheureux, ces dernières ne donnant pas les effets escomptés d'abaissement de la barre à l'embouchure, ce que ne manquent pas de relever les partisans du canal (Peut, 1860).

Le projet de port et de canal à la tour Saint-Louis s'insère dans un espace ayant déjà accueilli de nombreux projets d'amélioration agricole.

2.1.1.2 Rendre la Camargue productive

Pièce incontournable de la navigation d'Arles à Lyon, l'embouchure du Rhône à la tour Saint-Louis constitue aussi un espace de développement agricole. C'est là d'ailleurs toute la spécificité de cet espace local, juxtaposant deux projets destinés chacun à leur manière à le rendre productif sans s'exclure mutuellement.

La Camargue se révèle un terrain de choix pour accueillir les projets de modernisation des élites saint-simoniennes au XIX^e siècle. Dès le début de ce siècle, Hippolyte Peut réalise des essais d'irrigation et de drainage sur un domaine foncier proche de la tour Saint-Louis dont il est le propriétaire. Les essais agricoles qu'il réalise sur son domaine foncier sont conçus comme des essais-pilotes devant amener un projet ambitieux de mise en valeur agricole du delta du Rhône. Ce projet agricole se joint au projet de canal à la tour Saint-Louis dans une visée de mise en valeur globale de la région du delta du Rhône⁶⁷ par le moyen d'endiguements (Figure 6). L'échelle d'inscription du projet n'est plus limitée aux abords du canal Saint-Louis mais intègre de façon plus ambitieuse la région Camarguaise toute entière.

⁶⁶ Sur ce point : délibération du conseil général du Rhône Session de 1848 séance du 27 novembre. In Peut, H. 1861. Canal Saint-Louis. Vœux des conseils généraux et des chambres de commerce en France et en Algérie. Pièces justificatives avec un plan du canal Saint-Louis et du port du Bas-Rhône. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9206565/f1.image.r=canal%20saint%20louis>. Voir aussi : Canal Saint-Louis : état actuel de la question. Extrait du journal le moniteur de la colonisation 28 mars et 3 avril 1860. ADR. Cote provisoire VOI – 027-02 1847-1936 n°273.

⁶⁷ Agriculture, travaux publics. (Emploi immédiat de 15.000 travailleurs.) Du Delta du Rhône et de son amélioration au moyen de la culture du riz, par Hippolyte Peut, mémoire adressé à l'Assemblée nationale. Paris, 1848. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9803181g.texteImage>.

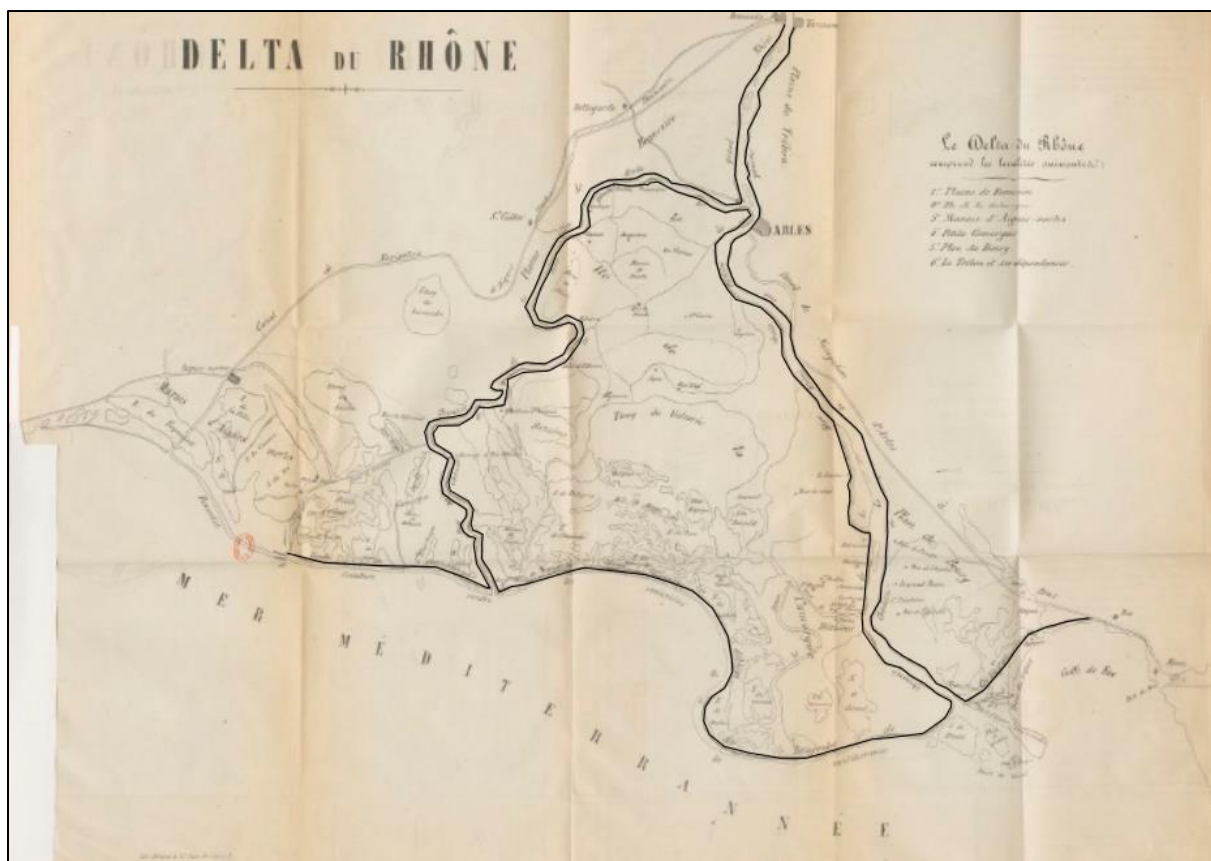


Figure 6: carte du projet de mise en valeur de l'embouchure du Rhône. Extrait du premier projet d'Hippolyte Peut d'amélioration de l'embouchure du Rhône. Source : Peut, H. 1848. *Du Delta du Rhône et de son amélioration au moyen de la culture du riz. Agriculture, travaux publics. (Emploi immédiat de 15.000 travailleurs). Mémoire adressé à l'Assemblée nationale.* Paris, 1848. Disponible sur Gallica. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9803181g/f7.item.r=surell%20canal%20saint%20louis.zoom>. Le projet de digue de contour est mis en exergue par un trait noir appuyé.

La Camargue représente l'espace-type de concrétisation des projets saint-simoniens comme en témoigne l'écho que rencontre l'idée de mise en valeur agricole de cet espace dans la revue des disciples saint-simoniens⁶⁸. Le projet est présenté comme une « entreprise de colonisation intérieure »⁶⁹ destinée à rendre productives les terres de la Camargue, « nouvelle terre promise »⁷⁰, au double point de vue de l'industrie et de l'agriculture. La proximité sociale qu'entretient Hippolyte Peut avec les ingénieurs travaillant à la mise en valeur agricole du delta du Nil explique ce discours de colonisation intérieure⁷¹.

⁶⁸ A. de Caen, sur l'assainissement et la culture du delta du Rhône, *Le Producteur tome 1 - 1825*. Pp 374-382. Disponible sur Gallica.

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k854645/f400.image.r=Sur%20les%20avantages%20de%20la%20machine%20C3%A0%20draguer,%20employ%20C3%A9e%20C3%A0%20curer%20les%20ports%20de%20la%20manche%20et%20C3%A0%20creuser%20les%20canaux>

⁶⁹ Nous paraphrasons ici les commentaires de l'époque : (sans auteur) : Nécessité de l'érection de Port-Saint-Louis en commune. Marseille, 1893. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k379822p.texteImage>.

⁷⁰ Mémoire du député d'Arles M. Bizalion, 1859 : transformation du port d'Arles et son avenir. Pages 60-61. Archives du musée départemental d'ethnographie du département des bouches du Rhône, notice PAT-B-4916.

⁷¹ Peut, H. 1848. *Du Delta du Rhône et de son amélioration au moyen de la culture du riz. Agriculture, travaux publics. (Emploi immédiat de 15.000 travailleurs). Mémoire adressé à l'Assemblée nationale.* Paris, 1848. Disponible sur Gallica. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9803181g/f7.item.r=surell%20canal%20saint%20louis.zoom>. Page 7.

Ces discours sont à inscrire dans une histoire de projets de canaux successifs menés par des ingénieurs agronomes de l'État et des aristocrates et propriétaires fonciers de la région sur la Camargue depuis le XVII^e et le XVIII^e⁷².

Ces résultats attestent de la nécessité de considérer le projet d'amélioration de l'embouchure du Rhône dans un jeu d'échelles multiples, à la fois comme le produit d'expériences locales et de représentations élaborées depuis Paris. Ce qui suit montre que ces représentations sur l'embouchure du fleuve rencontrent un terrain d'attentes régionales.

2.1.2 La liaison rhodanienne : un faisceau d'attentes régionales

Au fur et à mesure que la batellerie à vapeur sur le Rhône entre dans sa période faste (1840-1855), le projet de l'amélioration de l'embouchure du Rhône, espace tampon à la fois fluvial et maritime, prend un poids politique de plus en plus conséquent. L'idée d'une liaison rhodanienne se fortifie et la conception du fleuve comme une artère d'échange appelle à rendre navigable son accès à la mer. Cet espace réduit devient alors la pierre angulaire d'une construction régionale autour du fleuve. L'entrepreneur saint-simonien Hippolyte Peut, à l'origine du projet d'amélioration de l'embouchure, vient organiser cette conjonction d'attentes. Ce dernier sollicite directement⁷³ les collectivités, villes, chambres de Commerce et Conseils Départementaux intéressés par la navigation rhodanienne et obtient l'émission de nombreuses délibérations et des vœux pour la réalisation du canal et du port.

2.1.2.1 Un port avancé pour Lyon

Le thème de la navigation apparaît central dans les représentations de la Chambre de commerce de Lyon et celles du département du Rhône. Leur intérêt est en effet très fort dans la réalisation de Port-Saint-Louis-du-Rhône. L'amélioration de l'embouchure du Rhône doit favoriser l'ouverture des horizons commerciaux de Lyon comme l'attestent les délibérations de ces institutions, par exemple :

« Considérant que le meilleur moyen d'arriver à ce résultat et de faire que le Rhône rende au pays tous les services que ce dernier a le droit d'en attendre, c'est d'ouvrir ce fleuve à la grande navigation maritime, de façon qu'à l'avenir les bateaux à vapeur qui naviguent de Lyon à la mer

⁷² Masson, P. La Conquête de la Camargue depuis 1789. In Centenaire de la Société de statistique, d'histoire et d'archéologie de Marseille et de Provence. 1827-1927. Etudes d'histoire de Provence 1827-1927. Pp-83-143. Marseille. Gallica. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k98120064/f155.image.r=ing%C3%A9nieur%20Rivi%C3%A8re%20camargue%20riz>. Marès, H. Notice sur le baron de Rivière, associé agricole de la société. in Annales de l'agriculture française. 6^{ème} série – 3^{ème} tome. Janvier à Juin 1872. Paris. pp 448-460. Disponible sur Gallica. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9760504j/f465.image.r=ing%C3%A9nieur%20Rivi%C3%A8re%20camargue%20riz>

⁷³ On retrouve une preuve de la sollicitation directe par Hippolyte Peut de la Chambre de commerce de Lyon dans les archives départementales (Lettre du préfet du Rhône au président de la Chambre de commerce, 22 novembre 1847, ADR – côte VOI 027-02).

puissent être constamment en rapport direct et immédiat avec les navires de commerce de tous les ports du globe »⁷⁴.

Ces discours rentrent dans la droite ligne de celui du promoteur de port Saint-Louis, qui voit dans Lyon « la tête et le cœur de la navigation fluviale »⁷⁵, même si l'horizon d'Hippolyte Peut est encore plus large puisque ce dernier situe son projet de canal à l'embouchure dans l'optique d'une liaison navigable avec le Rhin et la Mer du Nord par la rivière d'Yonne⁷⁶. Cet horizon, réactivé avec le projet de canal à grand gabarit Rhin-Rhône au XX^e siècle, est déjà présent dans le discours des élites lyonnaises sur le fleuve. Par exemple, l'absence de données sur le trafic de marchandises à Lyon ne fait pas douter les élites sur l'existence « d'un considérable mouvement de marchandises employant la voie fluviale pour remonter de la Méditerranée vers le Nord, et réciproquement pour aller de la manche à la Méditerranée »⁷⁷.

Outre les délibérations, traces scripturaires, les pratiques renseignent aussi de l'attention lyonnaise vis-à-vis de Port-Saint-Louis-du-Rhône. Certains des individus siégeant au conseil général et à la Chambre de commerce de Lyon participent à la commission d'enquête de 1848 sur la comparaison des solutions de l'amélioration de l'embouchure du Rhône. De plus, on retrouve siégeant au conseil général Bonnardel aîné, directeur de la Compagnie Générale de Navigation. L'image d'une liaison rhodanienne ouvrant un vaste espace maritime à la ville de Lyon est donc nourrie des représentations de différents acteurs en relation les uns aux autres : spéculateurs de Port-Saint-Louis, pionniers de la navigation à vapeur et acteurs publics lyonnais. Au-delà de la seule ville de Lyon, ce sont toutes les industries de sa région qui regardent dans la même direction que la Chambre de commerce de Lyon.

2.1.2.2 *Un espace relié au bassin industriel ligérien*

La perspective d'une amélioration de la navigation à l'embouchure du Rhône cristallise de nombreuses attentes régionales de la part des chambres de commerce et des collectivités de l'axe rhodanien. Parmi ces attentes, le projet actualise un espace économique industriel reliant la Loire à la Méditerranée. En témoigne une pétition adressée par les industriels et élites politiques du département de la Loire à l'Empereur réclamant la réalisation du canal Saint-Louis pour ouvrir l'industrie ligérienne aux produits et débouchés méditerranéens⁷⁸. Parmi les pétitionnaires on retrouve des directeurs, concessionnaires et

⁷⁴ Séance du 18 septembre 1856 : rapport, délibération et vœux de la Chambre de commerce de Lyon. In Peut, H. 1861. Canal Saint-Louis. Vœux des conseils généraux et des chambres de commerce en France et en Algérie. Pièces justificatives avec un plan du canal Saint-Louis et du port du Bas-Rhône. Disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9206565/f1.image.r=canal%20saint%20louis> pages 22-23. Voir aussi la délibération du département du Rhône : Conseil général : session de 1847. In Peut, H. 1861. Canal Saint-Louis. Vœux des conseils généraux et des chambres de commerce en France et en Algérie. Pièces justificatives avec un plan du canal Saint-Louis et du port du Bas-Rhône. page 12. Disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9206565/f1.image.r=canal%20saint%20louis>

⁷⁵ Archives départementales du Rhône, lettre d'Hippolyte Peut au préfet du Rhône le 18 septembre 1847.

⁷⁶ Navigation intérieure. Rivière d'Yonne-traversée de Lyon – embouchure du Rhône (canal Saint-Louis, Paris, 1^{er} août 1859, vraisemblablement par H. Peut, ADR cote VOI – 027-02 1847-1936 n°266 (cote provisoire).

⁷⁷ Délibération de la Chambre de commerce de Lyon, janvier 1868. ADR, non indexé.

⁷⁸ Pétition des industriels de la Loire à l'empereur Napoléon III. In Peut, H. 1861. Canal Saint-Louis. Vœux des conseils généraux et des chambres de commerce en France et en Algérie. Pièces justificatives avec un plan du canal Saint-Louis et du port du Bas-Rhône.

administrateurs de mines et de houillères, des directeurs de verreries, et de forges, banquiers, des membres de la Chambre de commerce de Saint Etienne et des députés du département et de Saint Etienne. Il faut aussi noter la présence de Claude Verpilleux, dont nous avons vu le rôle important en tant qu'innovateur de la navigation à vapeur sur le Rhône. Ainsi, le projet d'un port à la tour Saint-Louis dès ses débuts suscite l'intégration de l'espace industriel ligérien dans l'économie Méditerranéenne et la fait rentrer dans le faisceau d'images qui contribue à rendre signifiante la liaison rhodanienne.

Pour finir il faut remarquer que parmi les soutiens politiques d'Hippolyte Peut (qui réside à Paris) dans les villes majeures de l'axe rhodanien et du bassin ligérien, certains s'associent directement à lui dans son projet de canal⁷⁹. Cet engagement dans l'association auprès du preneur d'initiative atteste non seulement de la confiance qui anime les collectivités à l'égard du succès économique de la liaison rhodanienne mais aussi de l'échelle géographique des territoires industriels concernés par le projet. Cette analyse des discours, des groupes sociaux et des réseaux rend plus précise la manière dont un projet de navigation suscite des attentes régionales, découvrant ainsi son unité profonde dans le sillon Rhône-Gier et plaçant son avenir dans la production et l'industrie lourde. Reste à analyser l'horizon dans lequel se projette cette région.

2.1.3 L'horizon maritime

Les espaces sollicités dans l'organisation du projet d'amélioration de l'embouchure du Rhône ne se limitent pas seulement aux bassins industriels desservis par la liaison rhodanienne. Port-Saint-Louis constitue aussi pour ses promoteurs une entreprise de consolidation de l'empire colonial par une ouverture économique à Suez et aux colonies via Port-Saint-Louis, ce qui n'est pas sans heurter les intérêts marseillais.

2.1.3.1 Ouvrir le commerce au Levant

Comme nous l'avons vu, la navigation artisanale participe de la formation d'une représentation officielle au début du XIX^e siècle d'un espace national structuré en un réseau de bassins, en communication les uns avec les autres. Or le changement technique et l'essor de la navigation à vapeur la font évoluer pour reporter l'attention sur les interrelations entre navigation maritime et navigation intérieure, ce qui fait voir au lobby de la batellerie une voie de salut dans la réalisation conjointe de Port-Saint-Louis et de Suez⁸⁰. C'est cet argument qui est au centre de la promotion faite par les entrepreneurs du canal Saint-Louis lesquels voient dans leur projet la « continuation du canal de l'Isthme de Suez au cœur de la

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9206565/f1.image.r=canal%20saint%20louis> pp.48-49.

⁷⁹ Nous pouvons citer, sous réserve que notre recherche ne soit biaisée par des homonymes, deux derniers individus : Etienne Peyret-Lallier, avocat et ancien maire de Saint Etienne (1831-1837) et président du conseil général de la Loire (1833-1834), et le lyonnais Isidore Valioud, maire (1862-1874) et Officier de l'État Civil de la commune de Ste Foy-Lès-Lyon.

⁸⁰ Pétition de la navigation sur le Rhône à sa majesté l'empereur des Français In Peut, H. 1861. Canal Saint-Louis. Vœux des conseils généraux et des chambres de commerce en France et en Algérie. Pièces justificatives avec un plan du canal Saint-Louis et du port du Bas-Rhône. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9206565/f1.image.r=canal%20saint%20louis> p47

France »⁸¹. En outre, les espoirs sont forts dans le potentiel d'augmentation du mouvement de marchandises offert par l'ouverture au Levant. On escompte que l'ouverture du canal de Suez va saturer le PLM de marchandises lourdes et l'on voit dans l'amélioration du Rhône le moyen d'absorber l'augmentation du trafic⁸². L'analyse des parcours individuels des entrepreneurs du canal est là aussi significative. Elle permet de mettre en perspective l'histoire locale du canal Saint-Louis dans celle, plus large, des investissements hors Europe (par exemple le canal de Panama et le canal de Suez), dans la période suivant la fin des guerres napoléoniennes (Guéno *et al.*, 2013). En effet, les archives révèlent que plusieurs des associés du projet de canal Saint-Louis sont impliqués dans des grands travaux à l'étranger notamment les débuts de la construction du canal de Suez⁸³.

La réalisation du canal de Suez change la signification de la liaison rhodanienne et le rôle demandé à la navigation du Rhône. La navigation intérieure, qui jusque-là est pratiquée pour mieux intégrer les bassins de production régionaux au territoire national, se charge de nouvelles attentes. Elle doit permettre une ouverture commerciale de l'industrie française de l'hinterland et un développement par l'exportation. Nous allons voir que cette redéfinition s'accompagne d'un projet colonial dans lequel Port-Saint-Louis constitue la clé de voute : espace de transit entre industries métropolitaines et colonies mais aussi espace productif et espace de transformation bénéficiant du trafic engendré.

2.1.3.2 Intégrer l'Algérie coloniale dans l'économie nationale

Le commerce du Levant n'est pas le seul horizon maritime dans l'imaginaire de Port Saint-Louis. Ce dernier est alimenté aussi par les acteurs de la colonisation de l'Algérie, là où les acteurs du développement du port de Marseille par exemple sont uniquement tournés vers le Levant dès l'entrée en fonction du canal de Suez (Roncayolo, 2014). L'idée selon laquelle le canal Saint-Louis doit permettre l'amélioration des échanges commerciaux entre l'Afrique, l'Algérie et la métropole nourrit des discours produits par plusieurs administrations coloniales algériennes⁸⁴.

Cette amélioration du commerce entre la métropole et les colonies passe bien par un rapprochement de ces dernières avec le réseau de navigation intérieure du pays dont le développement est conditionné par l'amélioration de l'embouchure du Rhône. La position géographique du canal Saint-Louis est présentée comme avantageuse pour les colonies algériennes, les terres du canal se situant à mi-parcours entre les industries de la région rhodanienne et de la colonie et constitue donc un espace favorable pour accueillir

⁸¹ Lettre d'Hyppolite Peut au président du 8 août 1857. ADR. Cote provisoire VOI – 027-02 1847-1936 n°269.

⁸² A. Jouve, courrier de Lyon mercredi 4 décembre 1867, canal Saint-Louis, navigation du Rhône. 1867. ADR. Cote VOI – 027-02 1847-1936 n°273 (cote provisoire).

⁸³ Il s'agit de l'entrepreneur Alphonse Hilaire Hardon et de l'ingénieur des Ponts et Chaussées Dieudonné Eugène Mougel Bey. Ce dernier, en plus d'avoir travaillé au développement agricole du delta du Nil et au barrage du Caire, sert Alphonse Hilaire Hardon dans les débuts du projet du canal de Suez en 1859, un an après la constitution de la Compagnie du canal de Suez (Guéno *et al.*, 2013). Ils sont remplacés en 1862 par l'ingénieur Voisin (Berchère *et al.*, 2010).

⁸⁴ Par exemple : conseil Général de la province d'Alger, première session, séance du 19 décembre 1858. Rapport et vœu du Conseil. In Peut, H. 1861. Canal Saint-Louis. Vœux des conseils généraux et des chambres de commerce en France et en Algérie. Pièces justificatives avec un plan du canal Saint-Louis et du port du Bas-Rhône. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9206565/f1.image.r=canal%20saint%20louis> page 33.

les industries de transformation des matières premières algériennes. Ainsi se constitue dans les discours un schéma où la liaison rhodanienne ouvre la voie maritime et les marchés méditerranéens, voire mondiaux par le canal de Suez, aux industries du bassin ligérien et lyonnais⁸⁵. Le canal Saint-Louis, en prolongeant l'espace commercial des industries houillères de la Loire aux produits coloniaux notamment, constitue en plus d'un espace de transit entre commerce intérieur et maritime un espace d'accueil préférentiel des industries de transformation des produits coloniaux : à la fois proche des colonies et proche des combustibles ligériens pour faire fonctionner ces industries dont on voit l'esquisse des implantations dans le plan du canal Saint-Louis (figure 5).

L'espace local de port Saint-Louis, investi de significations et de projets, est donc intégré dans la conception de l'espace plus large d'une économie coloniale permettant l'extraction (à bas coût) des matières premières depuis l'Algérie et sa transformation sur le territoire métropolitain dans un port littoral relié à son hinterland par le fleuve. Cette conception est portée à la fois par les élites saint-simoniennes à Paris et par les acteurs politiques (conseils généraux d'Alger, Oran et Constantine) de la colonisation de l'Algérie. Enfin, ces acteurs ne sont pas les seuls à valoriser la place de l'Algérie dans l'horizon maritime du Port-Saint-Louis. Ce schéma imprègne aussi le discours des compagnies de navigation rhodanienne, comme en témoigne la pétition du lobby de la batellerie à vapeur présentée à l'Assemblée Nationale⁸⁶.

Ainsi l'étude des trajectoires individuelles des agents économiques et des visions défendues par les acteurs institutionnels montre que les espoirs économiques de la liaison rhodanienne intègrent pleinement un projet à la fois colonial et libéral. Avec la mobilisation d'acteurs politiques autour du projet d'amélioration de l'embouchure du Rhône à la tour Saint-Louis, on assiste à l'élaboration sociale d'un système de représentations spatiales faisant du Rhône la voie commerciale privilégiée de la structuration économique de l'espace national.

Par conséquent, notre travail indique que le problème de l'embouchure du Rhône ne vient pas surseoir aux attentes préexistantes ou latentes de collectivités rhodaniennes mais procède au contraire d'une construction politique et idéologique impliquant des collectivités, des ingénieurs de l'État, des compagnies de la navigation et des élites économiques et politiques lyonnaises et parisiennes impliquées dans les grands travaux d'infrastructures de l'époque, et réunies autour d'une représentation saint-simonienne du développement du territoire national. Cette hypothèse est confirmée par l'engagement

⁸⁵ Délibération de la Province d'Oran, séance du 14 décembre 1858, In Peut, H. 1861. Canal Saint-Louis. Vœux des conseils généraux et des chambres de commerce en France et en Algérie. Pièces justificatives avec un plan du canal Saint-Louis et du port du Bas-Rhône.

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9206565/f1.image.r=canal%20saint%20louis> pp 43.

⁸⁶ Pétition adressée à l'assemblée nationale par de Montgaillard, administrateur de la compagnie générale fluviale et maritime. En faveur de la navigation intérieure et de l'industrie des transports par eau. 1871. impr. de Alcan-Lévy (Paris) pages 22-23. Disponible sur Gallica.

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k134619m/f24.image.r=compagnie%20g%C3%A9n%C3%A9rale%20de%20navigation>

effectif d'ingénieurs du corps des Ponts et Chaussées⁸⁷ à partir de 1847 dans la résolution des problèmes de la navigation de l'embouchure du Rhône. Le projet de canal fait l'objet d'études et d'enquêtes successives d'année en année⁸⁸ à partir de cette date. A cela s'ajoutent les nombreuses bénédictions données par le corps des Ponts et Chaussées⁸⁹. Ainsi se déroule une évolution notable, celle de la défense du projet de navigation à l'embouchure par l'administration de l'État dont nous avons vu qu'elle était moins active dans la première moitié du siècle.

2.1.3.3 *Un nouveau débouché sur la mer générateur de tensions*

La conjonction des différents horizons géographiques d'inscription du projet du port Saint-Louis bouscule les intérêts des ports existants dans la partie française du littoral Méditerranéen. Comme le souligne d'emblée le rapport de la commission spéciale nautique de 1848 sur l'amélioration de l'embouchure du Rhône à la tour Saint-Louis, ce projet fait face aux intérêts différents d'Arles, de Port de Bouc, et aussi de la Compagnie de chemin de fer de Lyon à la Méditerranée à ses débuts. On assiste dès lors à une inflation de discours. Les promoteurs de Port-Saint-Louis, nouveau prétendant au statut de point de transbordement privilégié de l'interface fluvio-maritime, doivent affirmer l'intérêt économique de ce projet face aux autres débouchés existants.

Le projet de canal à Saint-Louis et le schéma commercial sur lequel il repose, notamment la captation de l'interface entre trafic maritime et rhodanien, bouscule l'équilibre des intérêts établi entre les ports du delta du Rhône. On peut d'abord mentionner la franche hostilité entretenue avec Port-de-Bouc situé dans le même golfe (voir Peut, 1860). Ensuite, la sécrétion de projets près de la tour Saint-Louis, donc sur le territoire de la ville d'Arles, n'est pas sans déranger cette ville dont le port est en perte de vitesse depuis le XVIII^e siècle. Certains accès à la mer préexistent au canal Saint-Louis, notamment le canal d'Arles à Bouc, mais ce dernier est perçu comme insuffisant pour satisfaire les besoins de la navigation entre la vallée du Rhône et la mer à partir de la première moitié du XIX^e siècle⁹⁰. Les archives montrent l'assurance du promoteur du canal Saint-Louis⁹¹, sûr de ses soutiens politiques lyonnais, devant les

⁸⁷ Notamment Alexandre Surrell. Avant de s'atteler aux problèmes de l'embouchure, cet ingénieur a travaillé sur les torrents des Hautes Alpes puis sur les inondations du Rhône entre Lyon et la mer dans les années 1840.

⁸⁸ Les voici : 1848 : examen par une commission nautique des officiers supérieurs de la marine d'État, 1858 : étude par l'ingénieur Legros (ingénieur ordinaire ayant travaillé sur des projets de phares en France et sur l'embouchure de l'Ebre) et plusieurs études à la fin des années 1850 de l'ingénieur ordinaire Bernard basé à Arles, ce dernier travaillant sur les problèmes d'inondation dans le delta (voir Picon *et al.*, 2006).

⁸⁹ Peut, H. 1861. Canal Saint-Louis. Vœux des conseils généraux et des chambres de commerce en France et en Algérie. Pièces justificatives avec un plan du canal Saint-Louis et du port du Bas-Rhône. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9206565/f1.image.r=canal%20saint%20louis>

⁹⁰ (Anonyme). Nécessité de l'érection de Port-Saint-Louis en commune. Marseille, 1893.

Impr. de J. Achard (Marseille) <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k379822p/f4.image.r=port-saint-louis>

⁹¹ C'est ce que l'on ressent à l'analyse du mémoire du député d'Arles M. Honoré Bizalion: transformation du port d'Arles et son avenir. In Peut, H. 1861. Canal Saint-Louis. Vœux des conseils généraux et des chambres de commerce en France et en Algérie. Pièces justificatives avec un plan du canal Saint-Louis et du port du Bas-Rhône. p. 60-61. Disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9206565/f1.image.r=canal%20saint%20louis>

protestations de la ville d'Arles dont le conseil municipal proteste contre les spéculations du canal Saint-Louis⁹². Le conflit se cantonne néanmoins à quelques tentatives de destabilisation par les élus d'Arles⁹³.

Enfin, il faut considérer la réaction de la ville de Marseille. Conscient du mauvais accueil que peut avoir son projet de port auprès des élites marseillaises, le promoteur du canal Saint-Louis présente son projet comme la chance de la grande ville portuaire dans la mesure où elle lui fournit une ouverture commerciale au Rhône par la voie de mer. Au XIX^e siècle le port de Marseille n'a pas encore de jonction navigable au Rhône. Le projet d'un port concurrent à celui de Marseille à Saint-Louis-du-Rhône n'effraie d'ailleurs pas dans un premier temps les élites marseillaises qui le considèrent plutôt d'un bon œil, comme le montre un article laudateur du *Sémaphore de Marseille*⁹⁴ et une délibération favorable de la Chambre de commerce de Marseille⁹⁵. Pourtant certaines critiques sont déjà émises par quelques industriels marseillais qui voient dans le Port-Saint-Louis une gêne à leur monopole en matière d'entrepôts et de transport. Pour diminuer le risque conflit avec Marseille, mais aussi pour donner un sens au développement de Port-Saint-Louis à l'ombre de Marseille, le promoteur du canal Saint-Louis argumente de la fonction de fabrique qu'est appelé à jouer le Port-Saint-Louis en synergie avec la ville phocéenne⁹⁶. Cette situation invite le promoteur du canal Saint-Louis à mobiliser ses soutiens politiques lyonnais lors des enquêtes publiques afin de ne pas laisser Arles et Marseille seuls juges du projet⁹⁷.

Ainsi la sécrétion du projet productif à Saint-Louis-du-Rhône, en heurtant les intérêts littoraux liés à l'horizon maritime, s'inscrit déjà dans un jeu de tensions relatif à la géographie économique du littoral Méditerranéen.

⁹² Délibération du conseil municipal d'Arles, 24 août 1869. In Peut, H. 1861. Canal Saint-Louis. Vœux des conseils généraux et des chambres de commerce en France et en Algérie. Pièces justificatives avec un plan du canal Saint-Louis et du port du Bas-Rhône. Disponible sur Gallica :

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9206565/f1.image.r=canal%20saint%20louis>

⁹³ Notamment par des demandes de relocalisation du port sur la rive gauche du Grand Rhône et non du côté de l'Anse du repos (dans le Golfe de Fos côté est) comme cela est prévu par le promoteur du canal, demande relayée par la suite par les compagnies de navigation désireuses de disposer de quais le long du Rhône. Conseil d'arrondissement d'Arles, séance du 26 juillet 1869 ; pétition des compagnies de navigation auprès du ministre des travaux publics. Lyon, le 20 août 1869. In Peut, H. 1861. Canal Saint-Louis. Vœux des conseils généraux et des chambres de commerce en France et en Algérie. Pièces justificatives avec un plan du canal Saint-Louis et du port du Bas-Rhône. Disponible sur Gallica :

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9206565/f1.image.r=canal%20saint%20louis>

⁹⁴ Le journal de Marseille, le *sémaphore*, novembre 1847, in Peut, H. 1861. Canal Saint-Louis. Vœux des conseils généraux et des chambres de commerce en France et en Algérie. Pièces justificatives avec un plan du canal Saint-Louis et du port du Bas-Rhône. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9206565/f1.image.r=canal%20saint%20louis>

⁹⁵ Délibération de la Chambre de commerce de Marseille, 15 septembre 1857. In Peut, H. 1861. Canal Saint-Louis. Vœux des conseils généraux et des chambres de commerce en France et en Algérie. Pièces justificatives avec un plan du canal Saint-Louis et du port du Bas-Rhône. p8. Disponible sur Gallica: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9206565/f1.image.r=canal%20saint%20louis>

⁹⁶ Le *Sémaphore* (principal journal marseillais) novembre 1847 in Peut, H. 1861. Canal Saint-Louis. Vœux des conseils généraux et des chambres de commerce en France et en Algérie. Pièces justificatives avec un plan du canal Saint-Louis et du port du Bas-Rhône. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9206565/f1.image.r=canal%20saint%20louis> page 66. Voir aussi la lettre d'Hippolyte Peut au préfet du Rhône, 18 septembre 1847, ADR cote provisoire VOI – 027-02 1847-1936 – n°285.

⁹⁷ Lettre d'Hippolyte Peut au préfet du Rhône le 18 septembre 1847. ADR. Cote provisoire VOI – 027-02 1847-1936 n°285.

Mise en perspective par rapport à leur dimension, le port et le canal à Saint-Louis-du-Rhône mettent un temps assez important pour passer du projet à la réalisation puis de la matérialisation à la stabilisation économique. Cela nous conduit à qualifier ce temps de sécrétion, qui, débutant au moment où la batellerie à vapeur rhodanienne est en pleine apogée, arrive très vite à contre-courant avec le monopole du trafic par la PLM. Cette sécrétion est néanmoins rendue possible par la mobilisation d'un ensemble d'acteurs et en particulier d'élites saint-simoniennes et la mise en adéquation de leurs attentes autour du thème de la navigation. L'enjeu agricole, qui fait aussi partie du projet initial de mise en valeur du delta, est pour sa part absent de ces attentes. A la construction d'une représentation régionale cristallisée dans le projet de canal à l'embouchure du Rhône correspond un ensemble de pratiques spéculatives dont nous retraçons le déroulement et les contraintes dans ce qui suit.

2.2 *Une spéculation croissante dans la mise en valeur du canal Saint-Louis*

Après avoir caractérisé le système de représentations caractérisant le rapport au fleuve durant la première moitié du XIX^e siècle et les logiques d'acteurs qui y sont liées, nous nous intéressons plus en détail aux pratiques spéculatives conduites par les porteurs du projet de canal Saint-Louis. Le but de cette partie est de montrer qu'à la séquence de sécrétion de l'imaginaire étudiée précédemment par le prisme des représentations correspond une séquence d'active spéculation. Cette séquence peut se diviser en deux moments distincts séparés par la parution du décret d'utilité publique du canal Saint-Louis en 1863. Avant la certitude de l'engagement des crédits de l'État, les investisseurs tentent de maintenir leur capacité de spéculation, faisant face aux dettes importantes contractées dans des projets de modernisation agricole tout en maintenant la pression sur le gouvernement pour obtenir la déclaration d'utilité publique. La ratification du projet de canal par l'État déclenche un engagement complet dans la spéculation sur les terrains possédés sur lesquels les investisseurs ont délibérément fait passer le canal Saint-Louis.

2.2.1 De l'échec de la mise en valeur agricole à la spéculation industrielle sur les terres de Camargue

L'initiative d'Hippolyte Peut (à l'origine du canal Saint-Louis) pour démontrer l'intérêt économique d'une mise en valeur agricole des terres de l'embouchure du fleuve et de la Camargue débute dès la première moitié du XIX^e siècle. L'initiateur du canal mène en effet des essais de modernisation agricole en s'associant à des propriétaires locaux dès les années 1830⁹⁸ sur les terres où il escompte par le futur

⁹⁸ Hippolyte Peut s'associe à M. Peyret, propriétaire du domaine de Leysselle. La Gazette du village : journal républicain, politique et agricole / publiée sous la direction de M. Victor Borie n°16 -19 avril 1874. Disponible sur Gallica:

faire passer le canal Saint-Louis. En revanche ces essais ne revêtent un caractère plus ambitieux qu'à partir de 1850, date à laquelle une société capitalisée est constituée pour la mise en valeur de ce domaine⁹⁹. Cependant, les essais de mise en valeur agricole se soldent par des échecs commerciaux. La société ne prospère pas et à partir de 1857 elle ne paye plus de dividendes à ses actionnaires¹⁰⁰. Plusieurs des associés originels perdent confiance et se retirent, entraînant notamment des litiges entre associés¹⁰¹. Ces défections montrent la fragilité des démarches spéculatives et de la confiance des investisseurs dans le projet de mise en valeur agricole de la Camargue.

Si la mise en valeur agricole des domaines jouxtant le canal est un l'échec, la mise en valeur de ces terrains n'est pas abandonnée et prend une nouvelle direction, qui illustre un glissement dans les pratiques des associés. En effet, devant la faillite de la première société, le précurseur du canal fait tout pour ne pas engager de procédure de liquidation, alors même que cette société est arrivée au terme de son existence en droit. Une licitation de cette société aurait prononcé leur ruine et les aurait notamment empêchés de procéder à toute démarche de valorisation ultérieure des terres du domaine dans l'espérance d'une réalisation du canal Saint-Louis¹⁰². Ce choix stratégique de conserver à tout prix les terrains jouxtant le canal alors même que la déclaration d'utilité publique donnée par Napoléon III reste encore hautement incertaine est significatif. Il atteste de la confiance des initiateurs du projet dans la réalité d'une liaison rhodanienne que le gouvernement n'a pas encore sanctionnée. Ainsi on observe un changement de registre dans la spéculation à partir de 1847, l'espérance dans la réalisation matérielle et économique du canal Saint-Louis supplantant les projets de mise en valeur agricole¹⁰³. Pour se maintenir

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1205443/f130.image.r=lesquineau>. Voir aussi Annales des Ponts et Chaussées, 1851. N°121, 26 juillet 1851. Disponible sur Google Books.

⁹⁹ Il s'agit de la Société civile pour l'exploitation du domaine de Leysselle (rive gauche du grand Rhône) regroupant les associés MM. Delmas, De Meyronnet, Peyret-Lallier, Hardon et Peut. Rapport de la cour de cassation du 22 décembre 1868. Journal de l'enregistrement et des domaines. Paris, 1869. Disponible sur Gallica :

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k97383122/f111.image.r=cr%C3%A9dit%20mobilier%20domaine%20de%20Leysselle>. D'autres essais pourraient avoir été menés avec le propriétaire du domaine de Lesquineau jouxtant ce premier domaine : Bulletin des séances de la Société royale et centrale d'agriculture : compte rendu mensuel 1873. Disponible sur Gallica. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k62046801/f309.image.r=lesquineau>

¹⁰⁰ Rapport de la cour de cassation du 22 décembre 1868. Journal de l'enregistrement et des domaines. Paris, 1869. Disponible sur Gallica :

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k97383122/f111.image.r=cr%C3%A9dit%20mobilier%20domaine%20de%20Leysselle>

¹⁰¹ Jurisprudence générale du royaume en matière civile, commerciale et criminelle. Journal des audiences de la Cour de cassation et des Cours royales. Bureau de la Jurisprudence générale. Paris, 1869. Disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k55164422/f154.item.r=Peyret-Lallier%20Leysselle%20delmas.zoom>

¹⁰² Cette licitation est pourtant exigée par le Jugement du tribunal de la Seine du 16 mars 1867. Rapport de la cour de cassation du 22 décembre 1868. Journal de l'enregistrement et des domaines. Paris, 1869. Disponible sur Gallica :

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k97383122/f111.image.r=cr%C3%A9dit%20mobilier%20domaine%20de%20Leysselle>

¹⁰³ L'initiateur du canal Hyppolite Peut continue toutefois ses essais d'irrigation par des pompes à vapeur dans des parcelles réduites et communique sur l'intérêt public d'une mise en valeur agricole à grande échelle des 100 000 hectares potentiellement cultivables du delta du Rhône dans la presse spécialisée jusque dans les années 1870. Voir Bulletin des séances de la Société royale et centrale d'agriculture : compte rendu mensuel 1873. Les essais agricoles contribuent notamment à justifier plusieurs investissements dans les infrastructures durant cette période,

légalement en capacité de spéculer, les associés créent au besoin de nouvelles sociétés¹⁰⁴. La différence des objets des deux sociétés successives est significative. Tandis que la première avait pour ambition la mise en valeur essentiellement agricole du domaine de Leysselle, la seconde, elle, se donne pour objet la mise en valeur principalement industrielle et la revente totale du domaine dans le cadre de la mise en valeur du canal. Les associés escomptent rembourser leurs créances à partir des bénéfices générés par la valorisation des terres industrielles du canal¹⁰⁵ mais se heurtent à l'administration de l'enregistrement avec laquelle ils s'engagent dans un conflit juridique larvé où l'enjeu est le maintien de leur capacité spéculative sur les terres du canal¹⁰⁶.

Les espoirs des associés sont confirmés avec la parution du décret d'utilité publique du canal Saint-Louis en 1863. Ce décret rend désormais possible la réalisation du canal, ouvrant la possibilité du recours aux actions financières de l'État dans un avenir proche. Le décret d'utilité publique en cela représente un moment de jonction de deux temporalités où la spéculation s'intensifie avec la réalisation du canal. Toutefois la parution d'un décret d'utilité publique ne signifie pas tout de suite une prise en main effective par l'État de l'aménagement du fleuve pour la navigation ; les éléments de la partie suivante permettent de nuancer fortement cette affirmation.

2.2.2 Une spéculation à contre-courant des logiques de l'État

On pourrait considérer la parution du décret d'utilité publique du canal comme le signe d'un intérêt nouveau du Second Empire pour la navigation rhodanienne. Cet intérêt est à relativiser fortement, les archives laissent plutôt entrevoir un travail souterrain mené par les promoteurs du canal. C'est ce que montre l'analyse de la genèse du décret d'utilité publique du canal Saint-Louis dont les clauses indiquent un engagement financier en réalité minimal de l'État¹⁰⁷ et l'engagement des associés à verser une subvention à l'État pour les bénéfices générés par la spéculation¹⁰⁸. Cette initiative, qui engage financièrement les associés vis-à-vis de l'État, constitue une nouvelle indication de la confiance de ses détenteurs dans le destin industriel de Port-Saint-Louis et des pratiques des associés visant à précipiter la réalisation du canal.

par exemple lorsque notre ingénieur demande à l'État d'approuver la concession du chemin de fer d'Arles à la tour Saint-Louis.

¹⁰⁴ Il s'agit de la société foncière du Port-Saint-Louis-du-Rhône (création le 21 août 1863) dont le siège n'est plus à Lyon mais à Paris.

¹⁰⁵ Jurisprudence générale du royaume en matière civile, commerciale et criminelle. Journal des audiences de la Cour de cassation et des Cours royales. Bureau de la Jurisprudence générale. Paris, 1869. Disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k55164422/f154.item.r=Peyret-Lallier%20Leysselle%20delmas.zoom>

¹⁰⁶ *Ibid.*

¹⁰⁷ En effet, les associés s'engagent en 1860 à offrir à l'État de réaliser les travaux du canal pour seulement la moitié du devis établi par les ingénieurs d'une valeur de 7 à 8 millions de francs, soit 3,5 millions de francs Canal Saint-Louis : état actuel de la question. Extrait du journal le moniteur de la colonisation 28 mars et 3 avril 1860. ADR. Cote provisoire VOI – 027-02 1847-1936 n°273.

¹⁰⁸ Cette subvention est de 1,5 millions de francs. Jurisprudence générale du royaume en matière civile, commerciale et criminelle. Journal des audiences de la Cour de cassation et des Cours royales. Bureau de la Jurisprudence générale. Paris, 1869. Article 4 du décret. Disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k55164422/f154.item.r=Peyret-Lallier%20Leysselle%20delmas.zoom>

Cependant, ces pratiques ne suffisent pas à infléchir les choix plus profonds de l'État privilégiant le rail à la voie d'eau dans les années 1840-1850. Sur ce point il est significatif de voir qu'Hippolyte Peut, qui considère Port-Saint-Louis-du-Rhône comme « une création qui honore l'État »¹⁰⁹, essuie un « refus poli » de la part de Napoléon III à sa lettre (de 1864) lui demandant son accord pour donner le nom de l'Empereur au canal Saint-Louis¹¹⁰. Ce désintérêt saillant de l'État est confirmé par sa lenteur à engager dans la réalisation des travaux du canal (dont la taille et donc l'importance en matière d'investissement est somme toute réduite) corrobore ce constat : les travaux ne sont engagés qu'en 1867¹¹¹, soit quatre ans après le décret, et ne seront réalisés que partiellement¹¹². Enfin, il faut mentionner les fortes réserves émises par le ministère de Travaux Publics quant à la réalisation d'une voie de chemin de fer reliant le futur port du canal Saint-Louis au PLM (jonction à Arles), ligne revendiquée par le fondateur du canal¹¹³. Ce sont finalement les associés du canal Saint-Louis qui décident de s'engager à construire et exploiter la ligne de chemin de fer sans garantie ni subvention de l'État¹¹⁴.

Face à cette défiance de l'État quant au devenir du port Saint-Louis, les spéculateurs du canal tentent de provoquer la réalisation du port et son décollage économique en attirant de nouveaux investisseurs.

2.2.3 Des initiatives privées pour provoquer l'afflux de capitaux

Pour provoquer le décollage économique et faire affluer les capitaux privés, une initiative est engagée unilatéralement par Hippolyte Peut (précurseur du projet de canal Saint-Louis) sans consulter ses associés principaux. Elle est réalisée quelques années après le décret d'utilité publique du canal (1863). Ce dernier élabore notamment un traité avec un groupe financier dont les associés sont à l'origine du futur groupe industriel Five-Lille¹¹⁵ notamment la société Cail et Léon Molinos¹¹⁶. Ce traité engage ce

¹⁰⁹ Peut, H. Le Port-Saint-Louis du Rhône. Mouvement de ce port en 1881. Réponse à M. Labadié, ancien député des bouches du Rhône, à M. Gaston Bazille, sénateur de l'Hérault, et à M. Charles Lenthéric, ingénieur en chef des ponts et chaussées, en résidence à Nîmes. Page 4. Disponible sur Gallica. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k851108f/f5.item.r=port-saint-louis.zoom>

¹¹⁰ Lettre adressée à Napoléon III, par Hippolyte Peut et Alphonse Hardon, pour lui demander l'autorisation de donner son nom au canal Saint-Louis, dont il a décidé l'exécution. Paris, 30 Janvier 1864. Disponible sur Gallica. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53023716m/f2.image.r=canal%20saint%20louis>

¹¹¹ État actuel du canal Saint-Louis. Bulletin de travaux pendant le mois de novembre 1867. ADR. Cote provisoire VOI – 027-02 1847-1936 n°221.

¹¹² Les travaux sont en cela l'objet d'un nouveau conflit juridique entre l'État et les associés du canal Saint-Louis, ces derniers refusant de payer la subvention promise à l'État arguant de l'incomplétude des travaux. Jurisprudence générale du royaume en matière civile, commerciale et criminelle. Journal des audiences de la Cour de cassation et des Cours royales. Bureau de la Jurisprudence générale. Paris, 1869. Article 4 du décret. Disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k55164422/f154.item.r=Peyret-Lallier%20Leysse%20delmas.zoom>

¹¹³ Notamment la conclusion de la commission d'enquête du projet qui stipule que sa réalisation ne doit être effectuée qu'une fois l'avenir économique de Port-Saint-Louis démontré à la fin des travaux du canal. Projet de loi de l'assemblée nationale n°1896, année 1873, annexe au procès-verbal de la séance du 18 juillet 1873. Rapport de M. Montgolfier, au nom de la commission d'enquête des chemins de fer chargée d'examiner le projet de loi du chemin de fer d'Arles à Port-Saint-Louis. ADR. Cote provisoire VOI 027-02.

¹¹⁴ *Ibid.*

¹¹⁵ Ce groupe prend naissance en 1862 (Dubois, 1985).

¹¹⁶ Outre son rôle dans la compagnie de touage de Seine et Oise dont il est vice-président et dont il confectionne certaines innovations en matière de touage avec son camarade de l'école centrale des arts et manufactures Charles Pronnier, Léon Molinos est aussi impliqué dans divers projets de chemin de fer en montagne, de funiculaires, et préside la Compagnie des forges et aciéries de marine Homécourt.

groupe financier à prêter au gouvernement pour accélérer la réalisation matérielle et économique du canal Saint-Louis et de son raccord au PLM. Cette décision atteste de la capacité du fondateur du canal Saint-Louis à mobiliser un réseau relationnel important parmi les grands entrepreneurs parisiens du chemin de fer dont il entend manifestement faire bénéficier de ses spéculations à Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Le traité fait cependant l'objet de fortes contestations de la part de ses associés qui craignent de perdre la main dans la mise en valeur des terres du canal Saint-Louis face à la société financière¹¹⁷. Derrière l'intérêt général dont les associés se réclament on voit bien se profiler un conflit d'intérêts sur les produits des spéculations à venir. Mais ces intérêts sont formés par des réflexes durement ancrés : pour les associés dissidents, il est évident que les capitaux et les compagnies afflueront sans besoin d'une impulsion de départ dès la réalisation de Port-Saint-Louis. Le débat porte sur les moyens plutôt que sur les fins, ce qui atteste une fois de plus de la confiance des associés dans le décollage économique du port par le libre jeu de la concurrence¹¹⁸. Ce conflit interne aux associés du canal Saint-Louis est aussi la marque d'un changement dans la répartition des pouvoirs parmi les preneurs d'initiatives, où la décision est jusque-là unilatéralement concentrée dans la personne du précurseur Hyppolite Peut¹¹⁹. A partir de ce conflit, on assiste à une autonomisation croissante de la société foncière de Saint-Louis-du-Rhône de son fondateur.

Dans cette première partie, nous avons mis en exergue, à partir de l'essor éphémère de la navigation à vapeur sur le Rhône et des investissements réalisés à son embouchure, la manière dont un système de représentations spatiales prend la valeur de phénomène organisateur. La construction d'un imaginaire productif du fleuve passe par la formation de représentations spatiales collectives du fleuve, à partir d'attentes et d'horizons différents mobilisant un ensemble d'acteurs économiques. Cet imaginaire productif se manifeste dès lors tout autant qu'il se nourrit dans l'adoption de pratiques et de réflexes cognitifs similaires par ce groupe d'acteurs sans nécessité préalable de relations d'interconnaissance. En outre, ce système de représentations constitue le socle signifiant constituant la base des confrontations d'intérêts entre les défenseurs des différents ports français de la Méditerranée.

¹¹⁷ Hardon, A. Annexe B à messieurs les membres de la société du Port-Saint-Louis du Rhône (rive gauche du Rhône) Paris, les 15-17 mai 1865. Page 9. Disponible sur Gallica. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k8510817.image>

¹¹⁸ *Ibid.*

¹¹⁹ Tribunal arbitral. Société foncière du Port Saint-Louis du Rhône. Conclusions pour MM. Dujardin d'Hardivillers, Hippolyte Peut, Thomé de Gamond, commissaires délégués par la majorité de la Société du Port Saint-Louis du Rhône dans les assemblées générales des 29 avril et 31 mai 1865, contre MM. Alphonse Hardon, Albert Hardon, Antoine Pré, Isidore Valioud, agissant comme administrateurs de la dite société. Août 1868. Archives de la BNF. Notice FRBNF36800936. <https://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb368009362>

Nous avons aussi vu que le gouvernement, qui ne manifeste sa présence dans la régulation du fleuve que négativement, en maintenant des cadres administratifs qui favorisent le rail, ne joue un rôle que très limité dans l'initiation des projets, comme l'exemplifie de manière significative le canal Saint-Louis, réalisation majeure de l'axe rhodanien à cette époque. Ce projet est entièrement le résultat de pratiques relevant de l'initiative individuelle et privée qui parviennent à créer les conditions politiques pour la réalisation du canal. On voit ici l'importance, dans un contexte d'économie libérale, de l'individu et de sa capacité à mobiliser un réseau de relations pour faire advenir des innovations techniques, qu'il s'agisse de bateaux à vapeur comme dans le cas des frères Seguin (Cotte, 2007), ou des infrastructures permettant de les mobiliser comme nous l'offre le cas du canal d'Hyppolite Peut.

Les années 1860 se caractérisent par un engagement fort dans la spéculation foncière autour du canal Saint-Louis par les élites saint-simoniennes engagées autour d'Hyppolite Peut. Cette spéculation, si elle entre en cohérence avec l'environnement économique caractérisé par la forte croissance du bassin industriel lyonnais et stéphanois (Lequin, 1977), se fait toutefois de manière isolée et en contradiction avec les choix et logiques qui animent l'État en matière de transport. La réalisation arrive trop tard, échouant à satisfaire la navigation à vapeur rhodanienne dont la fenêtre qui permet son développement important au milieu du siècle s'est refermée. On retrouve dans cette géographie l'entrecroisement des temporalités, concept développé par Marcel Roncayolo (1996), qui montre que les temporalités des représentations, des projets, de leur réalisation et des conjonctures économiques sont à concevoir dans leur entrecroisement, sans exclure les contradictions provoquées par des pratiques à contretemps.

Cependant, les dernières décennies du XIX^e siècle redonnent un nouveau souffle à la spéculation de Port-Saint-Louis-du-Rhône ; le nouveau contexte institutionnel et politique offre une seconde chance à ses promoteurs et rend possible une concrétisation de l'imaginaire productif en un système économique jusque-là de l'ordre de l'hypothèse : Port-Saint-Louis-du-Rhône commence à accueillir un trafic de bateaux à vapeur à partir de 1881. La charge symbolique de cet espace va par la suite s'estomper pour laisser la place à d'autres espaces du fleuve dans la construction de son imaginaire productif.

3 La consolidation d'un imaginaire global (1870 -1900)

Malgré la parution du décret de Napoléon III approuvant son utilité publique, le chantier du canal n'est lancé que tardivement¹²⁰ et aucun industriel ne vient s'installer en anticipation de l'ouverture du port. De plus, l'environnement économique et politique est hostile à la batellerie rhodanienne jusqu'à la fin du Second Empire. En revanche, la fin du régime de Napoléon III en 1870 et l'avènement de la Troisième République marquent un changement important dans l'économie politique du pays. On observe le début d'une prise en main plus forte par l'État de l'amélioration de la navigation intérieure (même si le rail n'est pas délaissé pour autant). En accompagnement du Plan de modernisation des infrastructures du ministre Freycinet, la loi du 5 août 1879 vise à unifier le réseau navigable français (Delahaye, 2009). La batellerie retrouve les faveurs du gouvernement qui supprime les droits de navigation (Merger, 1990), répondant à une revendication menée de longue date par les compagnies notamment rhodaniennes. Le Rhône a une place de choix dans la nouvelle politique publique ; la loi du 13 mai 1878 qui proclame le statut d'utilité publique du fleuve de Lyon à la mer (pour sa navigation) donne à l'État l'autorité de supervision sur ce tronçon avec un budget pour six années de travaux.

Ce revirement dans le rapport de l'État au fleuve stimule les projets et provoque un réveil technique de la navigation à vapeur sur le Rhône même si celle-ci ne retrouve pas le niveau des années 1850 (Combe *et al.*, 1991). Il donne aussi lieu à un renouvellement des débats et réflexions sur les rôles réciproques de la navigation et du rail comme l'attestent la pétition des représentants de la navigation à l'assemblée nationale¹²¹ et les publications de la Société de géographie de Lyon (Breitmayer 1904) à un moment où le rail accuse d'une série de crises techniques (Merger, 1990). La navigation à vapeur représente un enjeu et un défi régionaux pour le développement des parties sud de la France, ses voies navigables présentant les plus grandes marges de développement du trafic fluvial, la partie nord bénéficiant de meilleures conditions physiques et économiques (Merger, 1990). Au début des années 1870, alors que les mouvements de marchandises transportées par voie d'eau résistent bien à la concurrence du rail dans les ensembles du nord, du nord-est et du bassin parisien, le trafic rhodanien est pour sa part réduit à peu de choses ; des 96 bateaux à vapeur de la flotte circulant sur la Saône et le Rhône en 1856, il ne subsiste en 1870 que 20 d'entre eux (Merger, 1990). La navigation à vapeur sur la Loire, pour sa part, est stoppée nette par la concurrence du rail (Toscan, 1937). Ce différentiel entre Seine et Rhône, auquel s'ajoute le

¹²⁰ Commencés après l'obtention de la déclaration d'utilité publique de 1863, les travaux du canal Saint-Louis ne s'achèvent qu'en 1873 ; on peut s'étonner du temps pris pour cette réalisation qui ne mesure que quelques kilomètres.

¹²¹ Pétition adressée à l'assemblée nationale par de Montgaillard, administrateur de la compagnie générale fluviale et maritime. En faveur de la navigation intérieure et de l'industrie des transports par eau. 1871. impr. de Alcan-Lévy (Paris). Disponible sur Gallica: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k134619m/f24.image.r=compagnie%20g%C3%A9n%C3%A9rale%20de%20navigation>

constat d'un manque de décollage de la navigation à vapeur sur le Rhône dans les décennies suivant ses améliorations dans le cadre du Plan Freycinet (Cote, 1903), fournissent autant d'arguments aux promoteurs du canal latéral de navigation parallèle au Rhône à la fin du siècle¹²², sorte de grand projet réactionnaire aux initiatives de touage-remorquage visant le chenal principal du fleuve.

Alors même que l'économie industrielle de la région Lyonnaise entre dans une crise durable (Lequin, 1977) et que le canal de Suez ne délivre pas les effets escomptés et n'alimente que le trafic du Havre (Roncayolo, 1996), la mise en avant du thème de la navigation rhodanienne dans les cadres d'actions du gouvernement a un effet catalyseur sur les attentes régionales relatives au fleuve, à l'exemple des élites politiques lyonnaises qui émettent plusieurs vœux successifs pour un programme total d'amélioration de la navigation sur le Rhône à la fin des années 1860. Ce mouvement aboutit à une transformation effective du fleuve durant les décennies 1870 et 1880 avec les travaux de fixation du chenal navigable menés par l'ingénieur Girardon.

A partir de là, deux questionnements se profilent. D'une part, devant la nouvelle vigueur avec laquelle revient l'imaginaire productif du fleuve et devant ce revirement dans l'attitude de l'État, se pose la question du rapport au fleuve. Les transformations lourdes que connaît le fleuve sous la III^{ème} République sont-elles uniquement le fruit de son retour en grâce dans les administrations de l'État ou sont-elles accompagnées de nouvelles initiatives privées ? D'autre part, le thème de la navigation rhodanienne n'est plus le seul opérateur d'agrégation d'un imaginaire productif du fleuve. L'apparition des premières centrales hydroélectriques le long du haut Rhône à partir de 1871¹²³ et les projets d'irrigation dans le Midi renouvellent les imaginaires tout en générant des confrontations. Ce second questionnement porte sur l'actualisation de ce qui a été construit durant la séquence précédente. Comment évolue le système de représentations à l'origine de la sécrétion de l'imaginaire à Port-Saint-Louis-du-Rhône ?

A travers l'ensemble de ces questions, nous proposons d'aborder cette période de fin de siècle comme une temporalité complexe correspondant à la consolidation d'un imaginaire global du fleuve. Nous examinons à présent la concrétisation de l'imaginaire productif à Saint-Louis-du-Rhône.

¹²² Par exemple voir : La sécurité nationale et Lyon port de mer suivi d'un exposé financier des usines hydrauliques de la Vallée du Rhône. Louis Pech, Annecy, janvier 1896. ADR. Cote provisoire VOI 26-06. Canal de Marseille au Rhône.

¹²³ Comité des travaux historiques et scientifiques, ed., la ville et le fleuve : colloque tenu dans le cadre du 112^{ème} congrès national des sociétés savantes, Lyon, 21-25 avril 1987 (Paris : éditions du CTHS, 1989).

3.1 *La concrétisation de l'imaginaire productif du fleuve à Saint-Louis-du-Rhône*

Le second XIX^e siècle voit la concrétisation de l'imaginaire productif dans la réalisation matérielle (1871)¹²⁴ puis économique (1881) du port et du canal à Saint-Louis-du-Rhône. Cette partie fait la part de la continuité et du changement dans le processus de transformation matérielle et symbolique de cet espace local. En accueillant des industries et du trafic par voie navigable et par rail, et en réalisant un nouveau cycle de spéculations impliquant des milieux bancaires parisiens, l'imaginaire de Port-Saint-Louis-du-Rhône passe à un stade d'expression. Toutefois il faut compter avec une géographie de l'embouchure du Rhône recomposée par les intentions marseillaises envers la navigation rhodanienne dans un contexte politique qui lui est favorable, facteur d'exacerbation des conflits déjà latents, et in fine de banalisation de Port-Saint-Louis à partir des années 1890.

3.1.1 Un nouveau cycle d'investissements et de spéculations à Saint-Louis-du-Rhône

L'étude des pratiques des associés saint-simoniens qui tentent de rendre possible le destin économique de Port-Saint-Louis-du-Rhône montre une accélération de l'activité spéculative et des investissements à partir des années 1880 en accompagnement du décollage économique du port. A la fin des travaux, la Compagnie de Port-Saint-Louis-du-Rhône se retrouve en position de commercialiser 2300 hectares de terrains bordant le Rhône, le canal Saint-Louis et le bassin réalisé sur trois côtés. A défaut d'avoir pu réaliser des bénéfices sur la vente des terrains, la Compagnie de Saint-Louis-du-Rhône est encore très endettée dans la continuité du précédent (voir section 2.3.2.) ; ainsi elle demande au gouvernement la consolidation de sa dette à hauteur de 2, 5 millions de francs plus 2, 2 millions de francs pour assurer le remboursement de 4 années d'intérêts pour éviter la disparition avant d'avoir pu réaliser ses ventes¹²⁵.

3.1.1.1 Le décollage économique de Port Saint-Louis, déclencheur de nouveaux essais de navigation
Bien que n'étant plus au centre du système de représentations, la réalisation matérielle de Port Saint-Louis et le contexte de l'amélioration du chenal navigable agglomère les initiatives des entrepreneurs de la navigation. En 1881, une décennie après la fin des travaux du canal Saint-Louis, la Compagnie Générale de la Navigation, dont le siège est à Lyon, décide du report de ses activités depuis Arles vers Port Saint-Louis. La compagnie de navigation fait de ce port son port d'attache sur la Méditerranée. Ce changement provoque le début d'un mouvement commercial dans le port à partir de cette même année. Cette décision de la compagnie combinée aux travaux en cours d'amélioration du fleuve a pour effet de propulser Port-Saint-Louis-du-Rhône au second rang des ports Méditerranéens après Marseille.

¹²⁴ Les travaux du canal et du port à Saint-Louis-du-Rhône sont adjudgé en 1864 mais ne débutent réellement qu'en 1868 et le canal, le bassin et l'écluse ne sont livrés au commerce qu'en 1871. Compagnie lyonnaise de navigation, historique de Port-Saint-Louis-du-Rhône. ADR. Cote VOI – 027-02 1847-1936 n°273 (cote provisoire).

¹²⁵ Société commerciale de Saint-Louis du Rhône. ADR : société commerciale de Saint Louis du Rhône. Note sur les motifs de création du port de Saint-Louis-du-Rhône et sur les opérations de la société (1871). ADR. cote VOI – 027-02 1847-1936 n°273 (cote provisoire).

La décision de la Compagnie Générale de Navigation de s'établir à Port Saint-Louis sanctionne la reconnaissance de ce port à la fois par le gouvernement et les pionniers de la navigation. Cette reconnaissance prend sa portée symbolique dans le voyage effectué par le ministre des Travaux Publics de Lyon à Saint-Louis à bord du Méditerranée pour constater des travaux entrepris sur le fleuve. Il s'accompagne de l'inspecteur général des Ponts et Chaussées et directeur de la navigation au ministère des Travaux Publics M. Bellot, mais aussi d'Henri Girardon, chef de cabinet, et ingénieur en chef du Rhône, et d'ingénieurs ordinaires de diverses sections du fleuve. La délégation compte également M. Lombard-Guérin, Jean Bonnardel, président du conseil d'administration de la Compagnie Générale de Navigation et M. Larue, son directeur¹²⁶. C'est à cette occasion que M. Lombard-Guérin présente son nouveau système de touage. Cette sollicitude du gouvernement est répétée à l'occasion de la descente du Rhône par le ministre des Travaux Publics en août 1885, ce dernier promettant toute la sollicitude du gouvernement pour développer Port-Saint-Louis-du-Rhône, notamment en débloquent à partir de 1886 les crédits nécessaires à l'entretien et au curage périodique du port et du canal¹²⁷. Les industriels implantés à Port-Saint-Louis escomptent son rapide développement tout en passant sous silence le projet de jonction de Marseille au Rhône : « Mais aujourd'hui, grâce aux travaux récents des ingénieurs des Ponts et Chaussées, la navigabilité du Rhône s'améliore chaque jour, et Saint-Louis, je ne le mets pas en doute, va entrer dans une nouvelle phase ». (Discours de Péchiney, directeur des usines Salindres et des salines de Giraud, Bulletin mensuel le Port-Saint-Louis-du-Rhône. 1er mars 1886. Numéro 4.). Parmi les investissements réalisés dans les systèmes de navigation améliorée, certains ciblent spécifiquement Port-Saint-Louis-du-Rhône. C'est le cas de Dupuy de Lome dont le succès des essais doit conduire à « la constitution d'une grande compagnie de navigation qui reliera Saint-Louis à Lyon et à Paris »¹²⁸ et qui donne lieu à des demandes foncières pour des magasins et entrepôts à Port-Saint-Louis. C'est aussi le cas des essais de bateaux-écluse conduits par Henri Satre, directeur de la Compagnie d'Alais au Rhône (voir section 3.1.2.2.). Ce contexte favorable débloque à la fois le décollage économique du port et la situation difficile de la spéculation de ses initiateurs.

3.1.1.2 *Un élargissement du groupe des spéculateurs à Port-Saint-Louis-du-Rhône*

Avec les faveurs du gouvernement et des entrepreneurs de la batellerie à vapeur, Port-Saint-Louis-du-Rhône accuse un développement économique relativement important dans les décennies 1880 et 1890. A partir des années 1890 la vente des terrains bat son plein, on assiste à l'installation de plusieurs

¹²⁶ Le Journal des transports : revue internationale des chemins de fer et de la navigation. Paris. 8 août 1885. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb328005112/date>

¹²⁷ *Ibid.*

¹²⁸ Le Tintamarre : critique de la réclame, satire des puffistes : journal d'industrie, de littérature, de musique, de modes et de théâtres. Paris. 12 juillet 1874. Procès-verbal de l'assemblée générale de la société anonyme du crédit mobilier du 30 juin 1874. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5669456n.texteImage>

industriels¹²⁹. C'est aussi la période où se réalise la voie de chemin de fer d'Arles à Port-Saint-Louis. Le rail contribue puissamment au développement du nouveau port sans pour autant absorber tout le trafic à la navigation fluviale (Combe *et al.*, 1991). Le contexte des travaux d'amélioration du Rhône, outre le développement d'initiatives de touage, provoque l'amplification de la spéculation à Port-Saint-Louis-du-Rhône à partir de la fin des années 1870. On assiste à un élargissement du groupe d'acteurs intéressés par la spéculation à Port-Saint-Louis.

Le renouveau de la spéculation à Port-Saint-Louis-du-Rhône se traduit par un changement dans les formes juridiques de l'association des promoteurs du canal. A la fin des années 1870, la Compagnie de Port-Saint-Louis du Rhône, qui avait pour objet la mise en valeur et la vente des terrains du domaine de Leysselle, est mise en liquidation par ses associés. Une nouvelle société la remplace aussitôt prenant le nom de Société anonyme de Saint-Louis-du-Rhône à partir de l'actif social de la société précédente. Parmi les liquidateurs nous retrouvons MM. Cheylus, Hippolyte Peut et M. Pronnier¹³⁰, ces derniers reconduisent les mêmes pratiques analysées dans la section 2.3. Leur permettant de la possibilité de spéculer sur les terrains du canal Saint-Louis comme l'illustrent le plan dressé à cet effet avant les opérations (Figure 7) et le plan des occupations du foncier du canal une fois les opérations réalisées (Figure 8)¹³¹.

¹²⁹ Le Port-Saint-Louis-du-Rhône. Bulletin mensuel. 1^{er} février 1892, numéro 75. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32841369w/date>

¹³⁰ Il pourrait s'agir de Charles Pronnier, ingénieur de l'école centrale proche de Léon Molinos (voir section 2.3.3.).

¹³¹ Ils reportent pour cela tout l'actif de la liquidation pour la constitution de cette société nouvelle, au capital de 6 750 000 francs divisé en 13 500 actions de 500 francs dont la majorité vient cependant financer les créances de l'ancienne société. L'ancienne société avait un capital de 13 500 000 francs répartie en 27 000 actions.

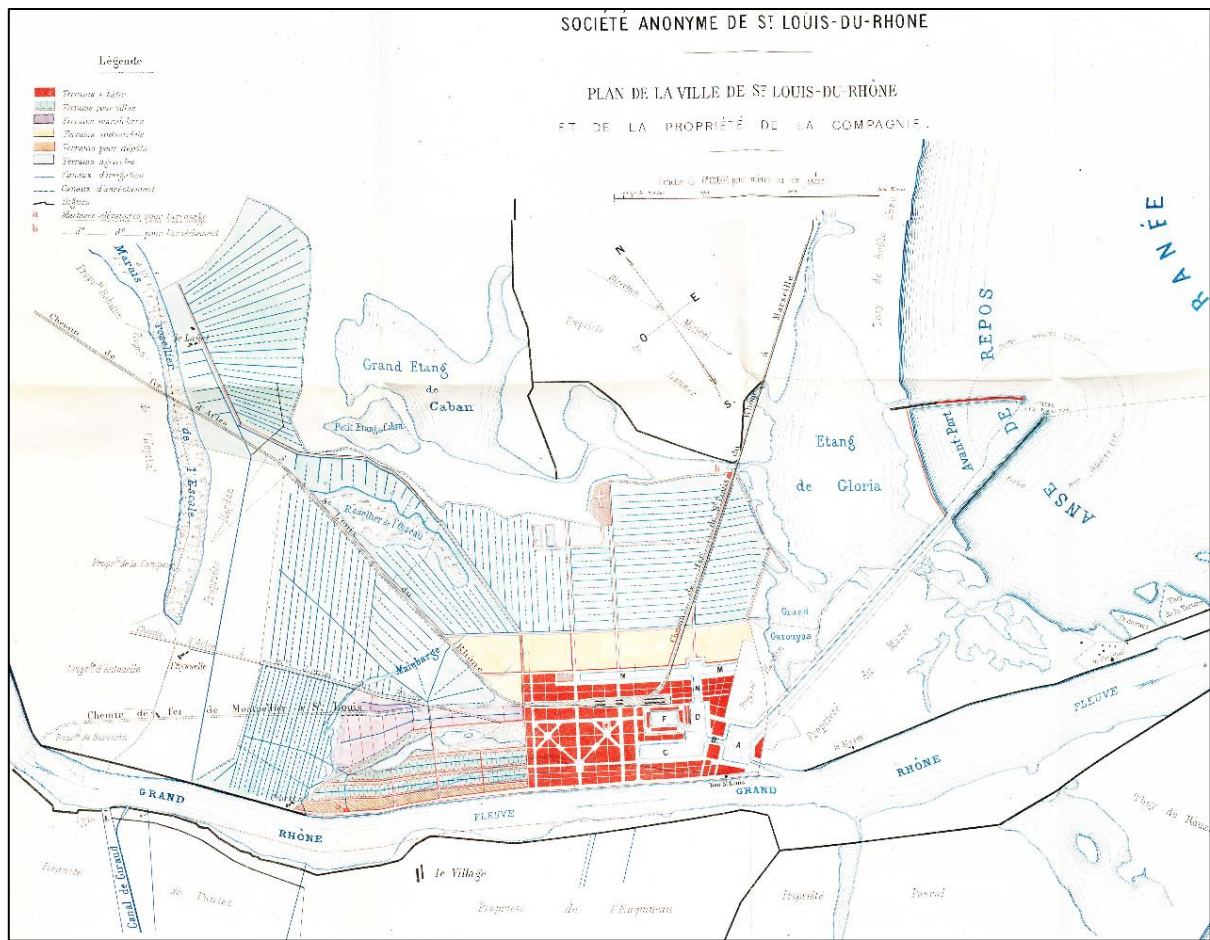


Figure 7: plan des investissements à Port-Saint-Louis-du-Rhône. Société commerciale de Saint-Louis du Rhône. ADR : société commerciale de Saint Louis du Rhône. Note sur les motifs de création du port de Saint-Louis-du-Rhône et sur les opérations de la société (1871). ADR. Cote VOI – 027-02 1847-1936 n°273 (cote provisoire). Légende : en rouge, terrains à bâtir. En jaune : terrains à industrialiser. Ces terrains sont disposés autour des bassins desservis par le canal Saint-Louis qui les relie à l'Anse du Repos. La Compagnie de Saint-Louis-du-Rhône estime que la valeur totale des terrains qu'elle commercialise devrait atteindre environ 32 millions de francs¹³².

¹³² Société commerciale de Port-Saint-Louis-du-Rhône. Note sur les motifs de la création de Port-Saint-Louis-du-Rhône et sur les opérations de la société. ADR : cote VOI – 027-02 1847-1936 n°273 (cote provisoire).

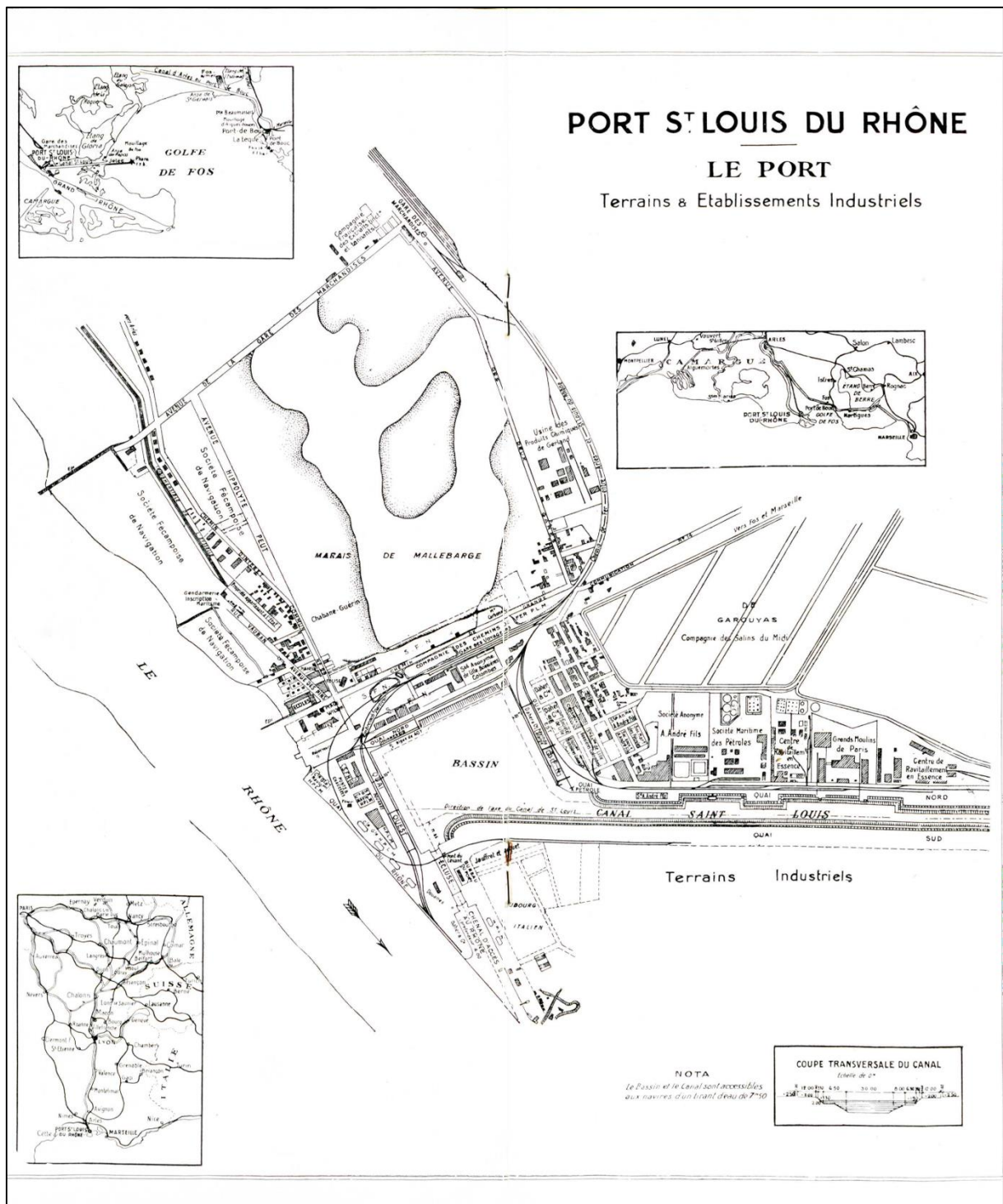


Figure 8: plan détaillé du port à Saint-Louis-du-Rhône. ADR cote VOI – 027-02 1847-1936 n°273 (cote provisoire).

La composition du conseil d'administration de la nouvelle société, dénommée société anonyme de Saint-Louis-du-Rhône, témoigne de l'élargissement des spéculateurs à un nouveau groupe d'investisseurs acquis aux idées de Saint-Simon (croyance dans le rôle des maisons de crédit et dans le développement

des entreprises). Il s'agit des administrateurs de la Société Crédit Mobilier¹³³, société montée en 1867 dans la succession de la Société Générale du Crédit Mobilier initiée par les Frères Pereire à Paris au milieu du XIX^e siècle¹³⁴. Par conséquent, le conseil d'administration de la Société anonyme de Saint-Louis-du-Rhône inclut les administrateurs du Crédit Mobilier, à savoir MM. Wallut, Obermayer, Lemoyne, et Troplong en plus des anciens administrateurs de la Compagnie de Port-Saint-Louis-du-Rhône. Bouvier (1968) indique, à partir des archives du Crédit Mobilier, que l'entrée en action du Crédit Mobilier dans la spéculation à Saint-Louis s'intègre dans le cadre de la lutte financière avec les frères Pereire (Bouvier, 1968).

Outre ces rivalités financières, l'analyse des positions des administrateurs du Crédit Mobilier montre une certaine cohérence des spéculations par rapport au système de représentations qu'a engendré Port-Saint-Louis. La géographie des espaces imaginés se retrouve en adéquation avec celle des espaces de la spéculation comme le montre l'implication des nouveaux associés de Port-Saint-Louis dans les investissements en Algérie. Charles Wallut, président du conseil du Crédit Mobilier, est également administrateur du Crédit Algérien, antenne du Crédit Mobilier en Algérie créée en 1881¹³⁵. Avec M. Obermayer ils participent à la création du Crédit Algérien dans les années 1880¹³⁶, une institution financière ayant pour objet de « favoriser le développement agricole, commercial et industriel de l'Algérie ». Elle compte parmi ses administrateurs des soutiens politiques locaux, notamment Georges Favereaux qui est aussi gouverneur général de l'Algérie. Les mêmes sont aussi engagés dans la compagnie de chemin de fer de l'Ouest Algérien¹³⁷. L'engagement du Crédit Mobilier à la fois dans le canal Saint-Louis et dans les colonies indique une consolidation de l'imaginaire liant les deux espaces par l'intermédiaire de la liaison rhodanienne dont nous avons vu la sécrétion dans la section 2 de ce chapitre. Port-Saint-Louis intègre ainsi le mouvement d'investissement des grandes entreprises saint-simoniennes, par exemple le Crédit Mobilier est aussi engagé dans la Compagnie des chemins de fer de Porto-Rico¹³⁸. L'arrivée de ces nouveaux investisseurs s'insère dans le champ plus vaste des grandes activités de spéculation à l'étranger des capitaux parisiens sans pour autant perdre sa logique propre. Elle rend possible l'aboutissement des projets locaux d'annexion au réseau ferré.

¹³³ Le Tintamarre : critique de la réclame, satire des puffistes : journal d'industrie, de littérature, de musique, de modes et de théâtres. Paris. 12 juillet 1874. Procès-verbal de l'assemblée générale de la société anonyme du crédit mobilier du 30 juin 1874. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5669456n.texteImage>

¹³⁴ Aycard, 1867, *Histoire du Crédit mobilier, 1852-1867*, Librairie internationale, Paris, A. Lacroix, Verboeckhoven.

¹³⁵ Le Crédit algérien. Le Capitaliste, 26 janvier 1881. Disponible sur www.entreprises-coloniales.fr.

¹³⁶ Le Crédit algérien. Le Capitaliste, 2 février 1881. Disponible sur www.entreprises-coloniales.fr.

¹³⁷ Le Journal des chemins de fer, des mines et des travaux publics, 17 juin 1893. Disponible sur <https://catalog.hathitrust.org/Record/012176645>.

¹³⁸ Le Crédit algérien. Le Capitaliste, 13 juillet 1887. Disponible sur www.entreprises-coloniales.fr.

3.1.1.3 *Le chemin de fer d'Arles à Port-Saint-Louis : nouvel horizon de spéculation*

L'intervention du Crédit Mobilier s'étend aussi à la construction du chemin de fer d'Arles à Saint-Louis (réalisé en 1884). Les initiateurs de Port-Saint-Louis, loin de voir dans le rail une menace pour le trafic du port, s'engagent au contraire pour spéculer eux-mêmes sur son raccordement au PLM. Le raccordement de Port-Saint-Louis au rail ne peut en aucun cas siphonner le trafic fluvial du port déjà garanti par son accès à la mer, il constitue au contraire un catalyseur de l'essor commercial du port. Le chemin de fer « mettra ce port en relation directe avec tout le réseau des chemins de fer français et étrangers »¹³⁹ et son « ouverture à l'exploitation doit donner une impulsion considérable au trafic du nouveau port »¹⁴⁰.

Entre la fin des travaux du canal Saint-Louis et le démarrage économique du port, les spéculateurs de Port-Saint-Louis conduisent plusieurs tentatives pour obtenir la concession du chemin de fer entre Arles et Port-Saint-Louis. Ils y parviennent dans un premier temps avec la loi du 26 juillet 1873 qui déclare d'utilité publique la ligne de chemin de fer d'Arles à la tour Saint-Louis¹⁴¹ et octroie la concession de cette ligne à la société anonyme de Saint-Louis-du-Rhône¹⁴². Pour cela Hyppolite Peut bénéficie du soutien des administrateurs du Crédit Mobilier qui déclarent dans une lettre le 4 juillet 1872 au ministre des travaux publics prêts à constituer le capital nécessaire aussitôt la concession obtenue. L'appui du Crédit Mobilier dans les travaux et l'exploitation de la ligne de chemin de fer continue jusqu'au début des années 1890¹⁴³.

Pour élargir leur activité spéculative des terres du canal à celles de plusieurs voies de chemin de fer notamment vers Arles (Figure 9), les associés forment de nouvelles sociétés pour demander la concession et la déclaration d'utilité publique au ministère. Cependant la société d'Hyppolite Peut et associés n'est pas capable de respecter les délais de commencement et d'exécution des travaux prévus dans le cahier des charges de la loi et ces travaux qui ne commencent qu'en 1878 sont interrompus en novembre 1879. Hyppolite Peut demande une prorogation et la possibilité de se faire substituer une autre société, la compagnie du chemin de fer d'Arles à la tour Saint-Louis pour réaliser les travaux mais essuie le refus du gouvernement notamment parce que les sociétés ne présentent pas les garanties financières requises (décision ministérielle du 6 mai 1878). Durant cette période, l'ingénieur remobilise ses soutiens politiques pour conserver la concession du chemin de fer et faire face aux freins posés par Arles et

¹³⁹ Peut, H. Le Port-Saint-Louis-du-Rhône. Mouvement de ce port en 1881. Réponse à M. Labadié, ancien député des Bouches du Rhône, à M. Gaston Bazille, sénateur de l'Hérault, et à M. Charles Lenthéric, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, en résidence à Nîmes. Paris, 5 novembre 1882. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k851108f.image>

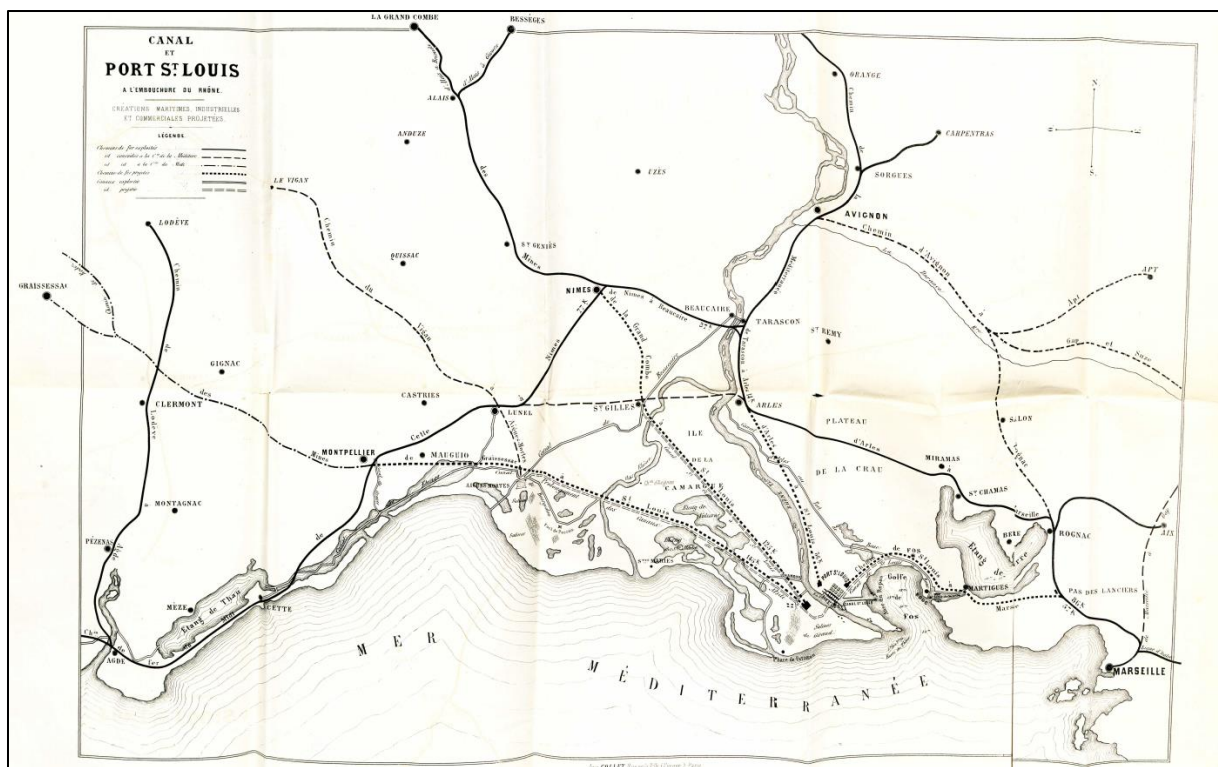
¹⁴⁰ Bulletin mensuel le Port-Saint-Louis-du-Rhône. 1er mars 1886. Numéro 4. Vraisemblablement rédigé par H. Peut ou l'un de ses proches. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32841369w/date>

¹⁴¹ Nous avons déjà évoqué la ligne d'Arles à la tour Saint-Louis dans le cadre du conflit d'intérêt opposant Marseille à Port-Saint-Louis dans la section 2.2.

¹⁴² Le Journal des transports : revue internationale des chemins de fer et de la navigation. Paris. 7 Janvier 1893. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb328005112/date>

¹⁴³ Le Compte-rendu, résumé des journaux financiers. 15 septembre 1891. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32746086p/date>

Marseille (voir section 2.2.). Par exemple il obtient le vœu du conseil général de Saône et Loire demandant la prompte réalisation de la voie de chemin de fer¹⁴⁴. De nouvelles tentatives d'obtention de la déclaration d'utilité publique sont réalisées en 1880 et 1881 mais se soldent par des échecs (décision ministérielle 12 juillet 1881). L'affaire arrive devant le parlement avec une troisième demande d'une nouvelle société du nom de Compagnie nouvelle de chemin d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône présentant un capital de 2 millions de francs en 1883¹⁴⁵ qui aboutit la même année¹⁴⁶. Les travaux prennent cependant du retard, les associés ayant peine à obtenir les crédits du gouvernement une fois que les capitaux privés sont dépensés en 1885. C'est à nouveau avec le soutien du Crédit Mobilier qui donne son concours financier afin que les travaux ne s'arrêtent pas¹⁴⁷. Finalement la ligne de chemin de fer est inaugurée en 1887¹⁴⁸. C'est la compagnie PLM qui rachète la concession pour une somme de 2,5 millions de francs le 30 janvier 1892¹⁴⁹ et exploite la nouvelle ligne en vertu d'un traité d'exploitation négocié par la compagnie du chemin de fer d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône datant du 22 décembre 1885.



¹⁴⁴ La Presse. Paris. 29 septembre 1878. Disponible sur Gallica :

[https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34448033b/date.r=La%20Presse%20\(paris.%201836\)](https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34448033b/date.r=La%20Presse%20(paris.%201836))

¹⁴⁵ Journal des finances, de l'agriculture, du commerce et des travaux publics : guide financier. 17 novembre 1883. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb327997344/date>

¹⁴⁶ Le Port-Saint-Louis-du-Rhône 6 janvier 1886. Disponible sur Gallica :

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32841369w/date>

¹⁴⁷ *Ibid.*

¹⁴⁸ l'Univers. 15 avril 1887. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34520232c/date>

¹⁴⁹ Le Journal des transports : revue internationale des chemins de fer et de la navigation. Paris. 7 janvier 1893. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb328005112/date>

Figure 9: Carte des projets d'axes de communication en direction de Port-Saint-Louis, date inconnue ; ADR ; Canal Saint Louis cote provisoire VOI-027-02

Ces investissements à caractère spéculatif montrent bien que Port-Saint-Louis-du-Rhône continue dans les dernières décennies du XIX^e siècle à fixer les attentes et les pratiques dans un contexte national permettant le déclenchement d'engagements financiers dans la navigation.

3.1.2 Une polarisation du conflit de l'embouchure du Rhône entre Port-Saint-Louis-du-Rhône et Marseille

Le décollage économique et l'extension des acteurs spéculant sur les terrains de Port-Saint-Louis marquent l'aboutissement d'un imaginaire à longue maturation. Cependant, la reconfiguration des représentations associées à la navigation dans l'embouchure du Rhône, provoquée par le réveil des attentes marseillaises envers la liaison rhodanienne, marque le début d'un effritement pour Port-Saint-Louis. Cette perte de puissance symbolique se manifeste dans la banalisation de ce port et de son destin économique.

3.1.2.1 La construction de l'arrière-pays marseillais

A partir des années 1880, à un moment où l'imaginaire des investisseurs, qui faisaient de Marseille leur terrain d'élection, se détourne de la cité phocéenne (Roncayolo, 2014), les élites politiques marseillaises projettent de nouvelles attentes sur la liaison rhodanienne. Devant les promesses qu'offre le canal de Suez¹⁵⁰ et pour faire face à la désillusion relative au raccord au PLM par le rail, la ville cherche sa voie de salut dans la liaison rhodanienne par le canal de Marseille au Rhône (Figure 10). La grande frustration des élites marseillaise vient principalement des rapports conflictuels que Marseille entretient avec l'entreprise ferroviaire suspectée d'abuser de sa position monopolistique vis-à-vis de l'intérêt marseillais. Cette dernière se détourne à ce moment de Marseille pour s'intéresser aux percées alpines pour capter les courants de trafic centre-européens (Roncayolo, 2014). La Compagnie des Docks de Marseille, affiliée à la compagnie PLM, a en charge l'exploitation des quais et des voies ferrées ; les négociants et professions marseillaises associées au port protestent de plus en plus fortement face à l'emprise du PLM sur l'ensemble du réseau ferré desservant Marseille et notamment les docks. Cette dernière est pointée du doigt par les négociants et institutions marseillaises comme le responsable du manque de compétitivité de Marseille, la situation de monopole du PLM, seul opérateur ferroviaire à Marseille, lui permettant d'exercer des tarifs élevés dans le transport des marchandises entre Marseille et le reste du pays (Roncayolo, 2014). Appliquant sa lecture libérale aux problèmes de la ville, la Chambre de commerce de Marseille voit dans la navigation rhodanienne le moyen de développer son

¹⁵⁰ Ces promesses laissent la place à une déception comme le montre Roncayolo (2014) ; en effet le port de Marseille ne bénéficie que très peu du trafic engendré par l'ouverture du canal de Suez. Les élites économiques et politiques de la ville mettront longtemps à admettre cet état de fait engendré entre autres par la diminution des coûts du fret maritime, diminution qui annule l'avantage compétitif de Marseille sur les autres ports, avantage basé sur sa proximité géographique aux ports coloniaux.

hinterland en présentant une nouvelle concurrence à la fois au monopole parisien de la PLM et en permettant de faire face à la diminution du coût du trafic maritime (Roncayolo, 2014). Devant la concurrence accrue des ports Méditerranéens étrangers, Marseille doit faire du Rhône un fleuve marseillais et le passage par la voie de mer et Port-Saint-Louis est désormais perçu comme insuffisant. Un projet de canal de jonction de Marseille au Rhône voit le jour avec un double objectif, celui d'ouvrir Marseille à son hinterland et de prolonger la rade industrielle et portuaire de la ville jusqu'à l'étang de Berre (rapport Biver en 1882, dans Roncayolo, 2014). Il est demandé pour la première fois par la Chambre de commerce de Marseille en 1878 (Masson, 1916). Cet investissement fort des acteurs marseillais dans ce nouveau projet s'inscrit dans l'engouement national pour la navigation intérieure, qui est remise à l'agenda national dans le cadre du plan Freycinet. Enfin, dernière composante de la représentation des élites économiques marseillaises, la demande d'infrastructure s'inscrit dans le débat ouvert par les mesures protectionnistes engagées par le gouvernement, comme le montrent les revendications pour obtenir une zone franche (exemptée d'impôts douaniers) au port de Marseille accompagnant la demande pour le canal latéral de navigation de Lyon à la mer en plus de la jonction de Marseille au Rhône¹⁵¹.

Du développement de l'hinterland rhodanien de la ville, deux conséquences territoriales sont attendues par les élites et négociants marseillais ; premièrement l'épanouissement économique de la métropole sur le modèle productif centre-périphérie, deuxièmement et comme conséquence du premier point, le renforcement du poids industriel de Marseille pour atteindre un rang urbain lui permettant de résister à la concurrence européenne. On observe ce redéploiement de l'imaginaire de Marseille dans les choix des institutions locales. Cependant, Roncayolo (2014) montre que le projet de liaison de Marseille au Rhône arrive dans une période de délaissement de la ville de Marseille de l'imaginaire global des affaires, délaissement qui conduit à isoler la Chambre de commerce de Marseille lors du passage à la réalisation de son projet de canal de jonction au Rhône (à partir de 1903).

Il est à noter à une grande imprécision dans les représentations des rapports de Marseille à son hinterland, montrant bien la recherche d'un nouveau destin marseillais. La définition de cet hinterland par les élites marseillaises oscille au gré des fonctions (transit, industrielle) et des activités considérées (Roncayolo, 2014). Mais Marseille n'est pas le seul pôle d'entraînement économique dans le nouveau système de représentations qui octroie aussi une place importante à Lyon.

¹⁵¹ Canal latéral au Rhône, rapport présenté au nom de la commission d'initiative par M. Édouard Velten, 1900. Disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1419621/f136.double.r=souleyre%20l'am%C3%A9nagement%20industriel%20du%20rh%C3%B4ne>

3.1.2.2 Une marginalisation de Port-Saint-Louis-du-Rhône

La formulation d'attentes fortes marseillaises envers la liaison rhodanienne redistribue les cartes de la géographie des intérêts des ports français méditerranéens dans le nouveau contexte politique et économique et a pour effet la génération de nouvelles tensions menaçant le devenir de Port-Saint-Louis-du-Rhône.

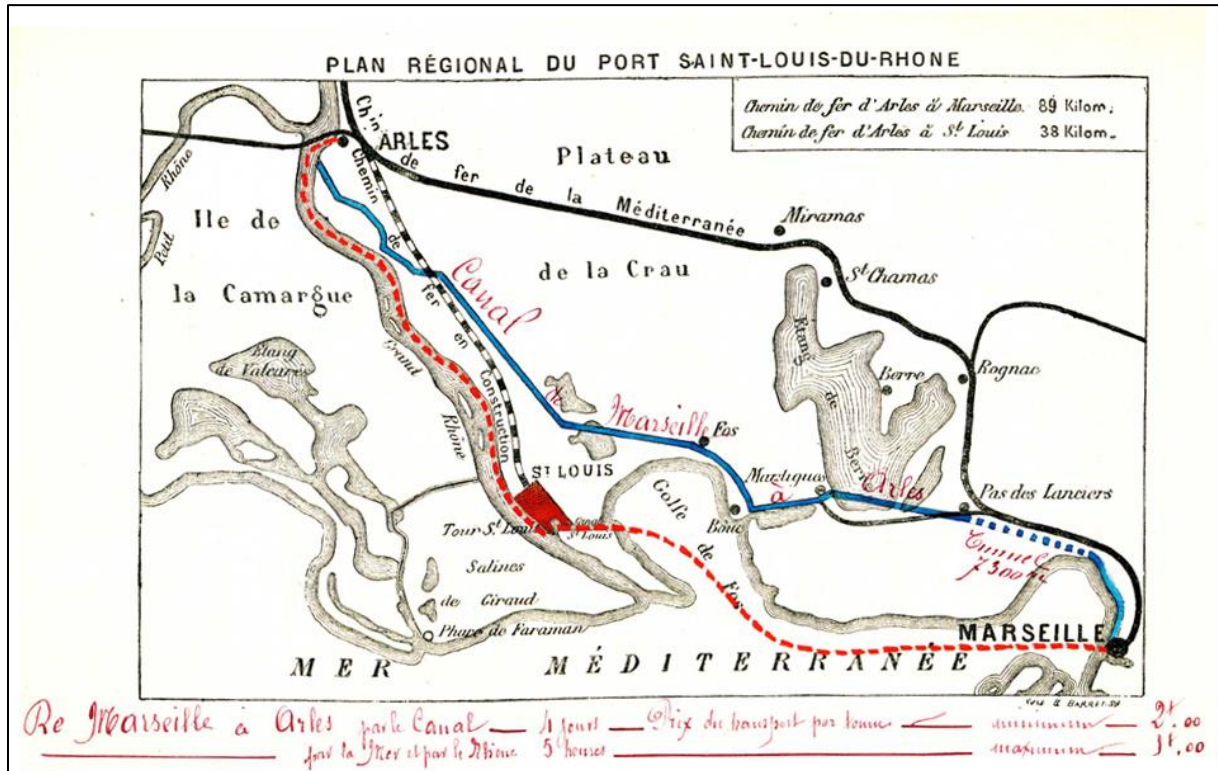


Figure 10 : Plan comparant les projets d'aménagement du canal Saint-Louis au canal de Marseille à Arles (rédigé par un promoteur du canal Saint-Louis). ADR. Cote provisoire VOI 032-08.

Au début des années 1880, au moment du décollage de l'activité économique de Port-Saint-Louis (1881), la navigation rhodanienne à vapeur ne parvient pas à retrouver l'ampleur qu'elle avait dans le milieu du siècle. Au niveau national, la batellerie n'assure plus que 25% du tonnage kilométrique transporté en 1870, alors qu'elle en assurait 40% en 1840 (Merger, 1990). Avant les travaux d'amélioration totale du Rhône par digues et épis (à partir de 1870-1880), les contraintes physiques liées au fleuve demeurent très présentes et le mouvement de capitaux qui a animé la création des nombreuses sociétés par actions au milieu du siècle s'est essouffé. Sur le Rhône, l'ingénieur Louis Jacquet recense toutefois un mouvement de 200 000 tonnes entre Lyon et Arles, montrant que cette navigation demeure présente malgré la suprématie du rail. L'essentiel du transport, en particulier à la remonte, est assuré par la Compagnie Générale de Navigation, à peine concurrencée par quelques compagnies d'importance moindre comme la Compagnie des Remorqueurs du Rhône¹⁵².

¹⁵² Ingénieur L. Jacquet. Lyon, 21 avril 1875. Rapport de l'ingénieur L. Jacquet. Amélioration de la navigation du Rhône. Rapport de l'ingénieur en chef du service spécial du Rhône. Lyon, 21 avril 1875. ADR. Cote provisoire S3243 7M.

Le plan Freycinet (voir section 3.2.1.) prolonge et exacerbe le conflit d'intérêts entre les ports Méditerranéens examiné dans la séquence précédente. Au moment même où Port-Saint-Louis entame son décollage économique (1881), les acteurs politiques de la région Méditerranéenne se disputent l'affectation des crédits de l'État¹⁵³ octroyés à l'amélioration de la navigation sur le fleuve, où les dix ports de la Méditerranée sont autant des candidats potentiels à l'accueil des deniers publics. En effet durant l'année 1881 sont discutés à la chambre des députés l'affectation de crédits à la modernisation des ports du sud¹⁵⁴. Ce nouveau contexte perpétue des rivalités déjà bien ancrées, notamment celle entre Port-Saint-Louis son voisin Port de Bouc, devant le nouvel enjeu que constitue l'obtention des subventions de dragage du ministère des Travaux Publics et les travaux d'amélioration des tirants d'eau dans les bassins et les canaux¹⁵⁵.

Dans cette compétition généralisée pour obtenir l'attention du programme d'infrastructures, la polarisation des attentes de Marseille vers la liaison rhodanienne reconfigure les intérêts liés au fleuve dans la région Méditerranéenne au détriment du port Saint-Louis. S'instaure une lutte d'images où chacun tente de nuire au port concurrent, comme l'illustre le mémoire rendu par Charles Lenthéric (ingénieur des ponts et chaussées investi dans la modernisation de Cette¹⁵⁶) paru dans la revue des Deux Mondes (1^{er} mai et 15 juillet 1881) qui dresse un constat très négatif du port Saint-Louis avant son décollage économique. On peut aussi citer le portrait de Saint-Louis-du-Rhône fait par le département des Bouches du Rhône, ce dernier mentionne l'« insalubrité de la région que le canal doit traverser »¹⁵⁷.

Ces rivalités sont exacerbées par le contexte d'une mise en compétition des ports français méditerranéens pour l'obtention des subventions liées au plan Freycinet. Le sort de Port-Saint-Louis dépend des choix globaux d'aménagement du fleuve qui sont l'objet de controverses dans les choix des ingénieurs du corps des Ponts et Chaussées : au projet de canal latéral de navigation du Rhône de Lyon à Marseille de l'ingénieur Jean-Baptiste Krantz (1873), ses successeurs préférèrent l'amélioration du chenal principal du Rhône¹⁵⁸.

Autre motif d'affaiblissement des infrastructures de Port-Saint-Louis, la constatation de l'absence d'utilisation du canal Saint-Louis durant les années 1870 (le canal est ouvert à la navigation à partir du

¹⁵³ Voir la section 3.2.1. qui décrit le revirement fort de la position de l'État concernant la navigation.

¹⁵⁴ Peut, H. 1882. Le Port-Saint-Louis-du-Rhône. Mouvement de ce port en 1881. Réponse à M. Labadié, ancien député des bouches du Rhône, à M. Gaston Bazille, sénateur de l'Hérault, et à M. Charles Lenthéric, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, en résidence à Nîmes. Disponible sur Gallica. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k851108f/f5.item.r=port-saint-louis.zoom>

¹⁵⁵ Lettre du directeur de la Compagnie Générale de Navigation à la Chambre de commerce de Lyon. Le 9 avril 1888 ADR. Cote provisoire VOI 027-02 ; Lettre du directeur de la compagnie du chemin de fer d'Arles à Saint-Louis du Rhône à la Chambre de commerce de Lyon. Le 18 décembre 1888. ADR. Cote provisoire VOI 027-02.

¹⁵⁶ Peut, H. 1882. Le Port-Saint-Louis-du-Rhône. Voir supra.

¹⁵⁷ Délibération du Conseil Général des Bouches du Rhône, séance du 31 janvier 1881. Archives départementales des Bouches du Rhône. Page 15.

¹⁵⁸ Rapport Jean Coignet sur le canal de Marseille au Rhône. Présenté lors de la séance du 13 octobre 1896 de la commission des intérêts publics de la Chambre de commerce de Lyon. ADR. Cote VOI 026-06.

15 août 1871) fait reporter les attentes de la Chambre de commerce de Marseille¹⁵⁹ et du département des bouches du Rhône¹⁶⁰ sur la jonction au Rhône par le tunnel de Rove et le développement de Port de Bouc. L'incapacité de Port-Saint-Louis à faire face à la concurrence du PLM¹⁶¹, l'absence de retour par rapport à l'investissement important réalisé par l'État qui a accepté de creuser le canal Saint-Louis à grand gabarit (argument porté avant son décollage économique en 1881), la persistance du problème des hauts-fonds à l'embouchure du Rhône¹⁶², son incapacité à générer du trafic commercial comme peut le faire Marseille, le coût économique du transbordement qu'il induit¹⁶³ et enfin l'impossibilité d'une jonction sûre par voie de mer entre Arles et Marseille par Port Saint-Louis¹⁶⁴ du fait des courants et du climat¹⁶⁵ font partie des critiques adressées à son encontre. Avec la nouvelle jonction au Rhône qui est envisagée, la Chambre de commerce de Marseille revendique son statut de port privilégié de l'interface entre le trafic fluvial et maritime dans la façade méditerranéenne en France¹⁶⁶.

Ce conflit se traduit par des pratiques particulières : les élites marseillaises tentent d'entraver les spéculations à Port-Saint-Louis-du-Rhône en faisant stopper les travaux du chemin de fer d'Arles à Saint-Louis auprès du ministère des travaux publics¹⁶⁷. En effet, une fois les capitaux privés dépensés dans les premières tranches de travaux, la société du chemin de fer d'Arles à Saint-Louis peine à obtenir les obligations auprès du gouvernement pour continuer les opérations de construction. C'est l'occasion pour les promoteurs de Port-Saint-Louis d'une nouvelle sollicitation de leurs soutiens politiques : les archives départementales du Rhône donnent le vœu du Congrès international des Transports (27 Juillet 1878)¹⁶⁸, de la société d'agriculture de la Province de Constantine (12 février 1878), des Conseils Généraux de l'Ardèche (23 août 1878), de l'Aube (22 août 1878), de la Côte d'Or (27 août 1878), de la Drôme (24 août 1878), de la Haute-Loire (26 août 1878), de l'Isère (23 août 1878), de la Loire

¹⁵⁹ Le Journal des transports : revue internationale des chemins de fer et de la navigation. Paris. 11 Juillet 1890. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb328005112/date>

¹⁶⁰ Délibération du Conseil Général des Bouches du Rhône. Deuxième session ordinaire du 16 août 1875. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5433916p.r=saint%20louis?rk=42918;4>

¹⁶¹ *Ibid.*

¹⁶² Argument resollicité dans les années suivantes, voir La Justice du 16 octobre 1900. Disponible sur Gallica. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32802914p/date>

¹⁶³ Une question nationale. Louis combat, la revue moderne. 1886. ADR. Cote provisoire VOI – 026 06.

¹⁶⁴ Pétition de Louis Combet. Lyon. 25 novembre 1880. ADR. Cote provisoire VOI – 026 06.

¹⁶⁵ Bulletin de la Société languedocienne de géographie, 1891. Vœu présenté par Jacques Breittmayer et adopté par le congrès. Congrès de l'association française pour l'avancement des sciences. Marseille, 17-21 septembre 1891. « le canal de jonction du Rhône à Marseille. ADR. Cote provisoire VOI – 026 06.

¹⁶⁶ Marseille, le canal du Rhône et l'étang de Berre. Hubert Giraud, secrétaire membre de la Chambre de commerce de Marseille. Extrait du Parlement et l'opinion n°6 juin 1916. ADR. Cote provisoire VOI – 026 06.

¹⁶⁷ Marseille, Saint-Louis et Lyon. Opinion de Lyon sur le projet de Marseille. 1882. ADR. Cote provisoire VOI – 026 06.

¹⁶⁸ C'est Hyppolite Peut lui-même qui y présente Port-Saint-Louis-du-Rhône et y émet les revendications pour l'obtention de l'aide du gouvernement pour la construction du chemin de fer d'Arles à Saint-Louis devant une assemblée constituée de nombreux députés, industriels et hauts fonctionnaires français, et en moindre mesure étrangers. Congrès international pour le développement et l'amélioration des moyens de transport. Tenu à Paris du 22 au 27 juillet 1878. Pp 249-251. Disponible sur archive.org.

https://ia802800.us.archive.org/25/items/congresinternati00cong_5/congresinternati00cong_5.pdf

(réclamation auprès du ministère des Travaux Publics de 1877), du Rhône (30 août 1878), de la Saône et Loire (24 août 1878), du Vaucluse (non daté, août 1878), de l'Yonne (24 août 1878)¹⁶⁹.

Face à ces attaques, Hippolyte Peut (l'ingénieur est toujours à la tête de la société anonyme de Port-Saint-Louis-du-Rhône et ne décède qu'en 1889), se défend avec opiniâtreté, désireux de conserver le trafic passant par le golfe de Fos par chalandes entre Saint-Louis et Marseille. Pour cela il réaffirme la position privilégiée de Port-Saint-Louis dans des articles anonymes dans la presse parisienne. L'ingénieur fondateur du canal développe notamment deux arguments techniques et économiques : la durée du parcours et la cherté du transport vers Marseille et Port de Bouc par le canal. Il tente de montrer l'inutilité d'accumuler les ports fluviomaritimes dans le même espace¹⁷⁰. Il y oppose la solution rapide, facile et quasiment gratuite¹⁷¹ du remorquage des bateaux pontés entre Marseille et Saint Louis par la mer (voir Figure 11). De plus il met en doute la capacité de Port de Bouc à devenir un véritable port de mer de par la dangerosité et l'exiguïté de son accès¹⁷². Dans son conflit d'intérêt avec les élites marseillaises, l'ingénieur est toujours soutenu par la Chambre de commerce de Lyon¹⁷³. Sollicitée par le ministère des Travaux Publics pour coopérer dans le financement du canal de Marseille au Rhône, en projet, cette dernière reprend le même argumentaire dans ses délibérations¹⁷⁴ : bonne capacité de la navigation par la mer entre Port-Saint-Louis et Marseille, absence de gain économique offert par le canal de Marseille au Rhône face à la voie maritime, faiblesse du coût de transbordement à Port-Saint-Louis. A cela s'ajoute un argument portant sur les techniques de navigation : tandis que les élites marseillaises espèrent attirer les péniches flamandes dans leur port (que le projet de canal latéral au Rhône en rive droite proposé par l'ingénieur Jean-Baptiste Krantz en 1873 doit faire naviguer du Rhin jusqu'à Marseille), la Chambre de commerce de Lyon objecte leur incapacité à naviguer sur le Rhône et oppose les essais de bateau écluse de Satre¹⁷⁵ qui permettraient d'adapter la navigation rhodanienne à la voie par mer vers Marseille. Pour ces raisons, la Chambre de commerce de Lyon refuse de cofinancer le projet de canal de Marseille au Rhône par le tunnel du Rove et lui affiche son hostilité dans ses délibérations.

¹⁶⁹ Délibérations et vœux des conseils généraux cités. ADR. cote provisoire VOI – 027-02 1847-1936 n°273.

¹⁷⁰ H. Peut, Marseille et le Rhône, projet d'un canal du Port de Bouc à Marseille. Février 1878. ADR. Cote provisoire VOI – 026 06.

¹⁷¹ *Ibid.*

¹⁷² Etude anonyme de Port-Saint-Louis du Rhône (manifestement de la main d'Hippolyte Peut). 1878. La Presse, journal parisien. 1er décembre 1878-12-01. Disponible sur Gallica :

[https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34448033b/date.r=La%20Presse%20\(paris.%201836\)](https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34448033b/date.r=La%20Presse%20(paris.%201836))

¹⁷³ Par exemple, en 1886 la gestion des tarifs par la PLM fait l'objet de négociations avec la Chambre de commerce de Lyon qui réclame des avantages tarifaires pour l'importation et l'exportation par Port-Saint-Louis face à Marseille et Cette. Le Journal des transports : revue internationale des chemins de fer et de la navigation 20 novembre 1886. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb328005112/date>.

¹⁷⁴ Chambre de commerce de Lyon. Le canal de navigation du Rhône à Marseille. 22 février 1882. ADR. Cote provisoire VOI – 026 06.

¹⁷⁵ Quatre bateaux écluses sont réalisés par l'industriel lyonnais Henri Satre en 1882 au compte de la Compagnie d'Alais au Rhône. Le bateau écluse dispose d'une dimension imposante lui permettant de charger des péniches de canal et d'accéder à Marseille par la mer.

Le conflit d'intérêt entre les promoteurs de Port Saint-Louis, Port de Bouc, Arles et Marseille ne s'exprime pas uniquement à travers des luttes d'image. Au travers de la stabilisation du tracé du canal de jonction de Marseille au Rhône, c'est une réinterrogation sur les fonctions de Port-Saint-Louis vis-à-vis de Marseille qui a lieu, dont l'issue dépend d'un rapport de force politique. Les propositions de tracé par des ingénieurs en chef ou des élites citadines se succèdent et leurs promoteurs s'affrontent à coups d'arguments techniques et financiers.

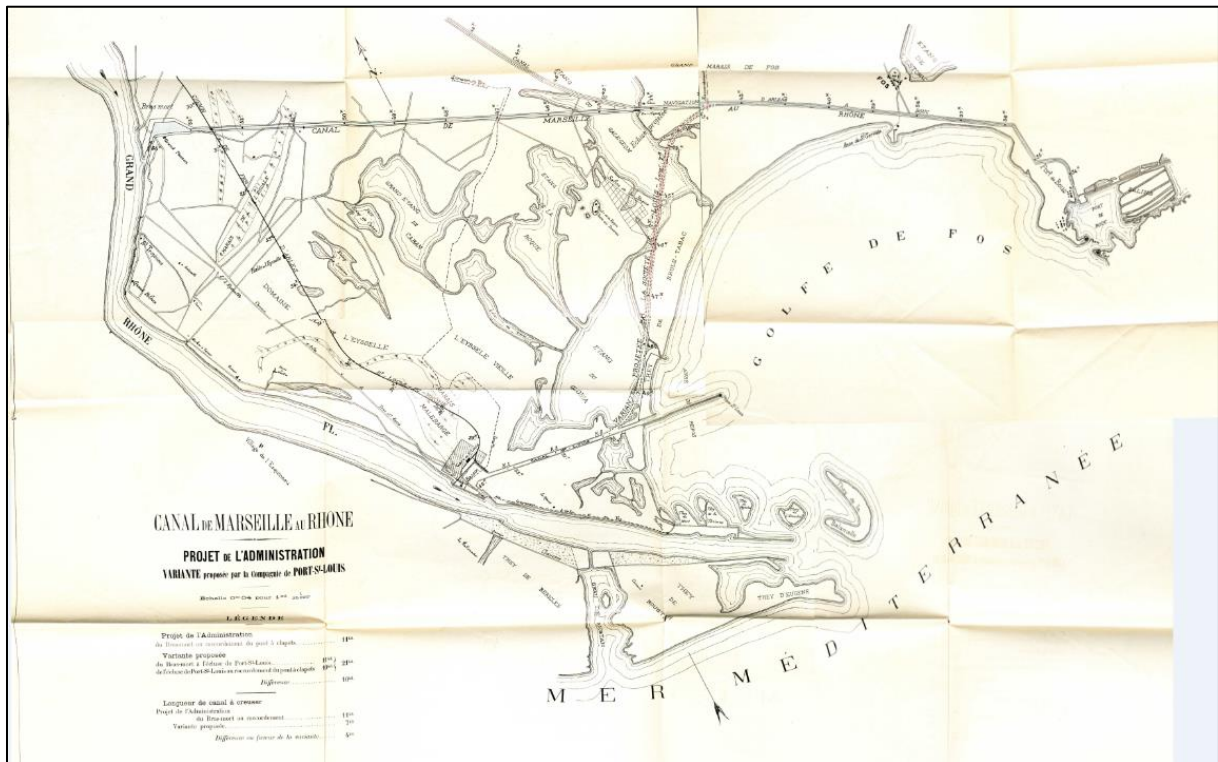


Figure 11 : carte du projet de canal de Marseille au Rhône, variante proposée par la compagnie de Port-Saint-Louis. ADR cote provisoire VOI 027-02 canal Saint-Louis, 1847-1936. Cette carte compare les tracés de la section du canal de Marseille au Rhône de l'embouchure du Grand Rhône, section soumise à controverse.

Au tracé original proposé par l'ingénieur Adolphe Guérard passant par le tunnel de Rove et aboutissant au Rhône à 9 km en amont de Port-Saint-Louis-du-Rhône viennent se confronter plusieurs contre-propositions. Tout d'abord celle du canal-boulevard passant par le littoral et défendu par le médecin lyonnais Louis Combet, ancien acolyte (mais nouveau rival) d'Hippolyte Peut et conseiller municipal à Lyon. Présentant son canal comme une solution plus économique que celle du percement coûteux du tunnel de Rove, Louis Combet emporte le soutien politique du Conseil Général du Rhône, du comité des intérêts méridionaux¹⁷⁶ et du conseil municipal de Marseille¹⁷⁷.

Dans un premier temps, soutenus par la Chambre de commerce de Lyon, les promoteurs de Port-Saint-Louis-du-Rhône s'élèvent contre toute initiative de contournement de ce port par un canal du Rhône à

¹⁷⁶ Louis Niel, directeur du comité des intérêts méridionaux, Marseille, 14 février 1881. L'avenir de Marseille et de la région méridionale, organe du comité des intérêts méridionaux. ADR. Cote provisoire VOI – 026 06.

¹⁷⁷ Lettre au premier ministre de Louis Combet le 18 janvier 1882 pour accélérer les études du projet. ADR. Cote provisoire VOI 26-06. Canal de Marseille au Rhône.

Marseille. Signe de l'affaiblissement politique des partisans de Port-Saint-Louis comme unique point de transbordement aux embouchures du Rhône, la Compagnie de Saint-Louis-du-Rhône élabore une contre-proposition aux tracés du canal de Marseille au Rhône incluant un débouché à Port-Saint-Louis même plutôt qu'Arles¹⁷⁸ (figure 11). Cette dernière est soutenue par la Compagnie Générale de la Navigation¹⁷⁹ et par la Chambre de commerce de Lyon¹⁸⁰ tandis que la chambre de députés préfère soutenir le projet d'une jonction à Arles¹⁸¹.

Ce changement de stratégie des promoteurs de Port-Saint-Louis s'explique d'une part par la disparition du pionnier du canal en 1889 et par la perte du soutien politique de la Chambre de commerce de Lyon dans les années 1890. En effet cette dernière décide de réétudier les avantages économiques du canal de Marseille au Rhône et plusieurs personnalités sont consultées à cet effet dont l'ingénieur Henri Girardon. Alors même que Port-Saint-Louis réalise enfin des mouvements économiques on observe une perte de mémoire parmi les élites lyonnaises. De nombreux membres de la Chambre de commerce de Lyon manifestent leur ignorance sur la question de l'embouchure du Rhône comme l'illustre la nécessité d'effectuer une visite de terrain officielle de Port-Saint-Louis pour élaborer un positionnement¹⁸². Il devient évident que le transfert des installations de transbordement et des équipements industriels depuis Marseille vers Port-Saint-Louis est une chimère. Ainsi, la Chambre de commerce de Lyon n'escompte plus son développement par la captation du trafic maritime par le transbordement auparavant détenu par Marseille. Dès lors les élites lyonnaises n'attendent plus de Port-Saint-Louis que de servir de complément à Marseille uniquement pour les marchandises transbordées n'exigeant aucune opération commerciale ou industrielle. Port-Saint-Louis cesse d'apparaître comme le point de transbordement unique de l'interface fleuve-mer pour revêtir la fonction d'annexe de Marseille¹⁸³. Cette nouvelle position conduit la Chambre de commerce de Lyon à revenir sur ses positions antérieures et soutenir le canal de jonction de Marseille au Rhône. Le revirement de la position lyonnaise et l'affirmation du canal de jonction marseillais montre qu'au moment où Port-Saint-Louis profite de son décollage économique, il n'est plus central dans le système de représentations caractérisant le thème de la navigation.

¹⁷⁸ Louis Niel, directeur du comité des intérêts méridionaux, Marseille, 14 février 1881, l'avenir de Marseille et de la région méridionale, organe du comité des intérêts méridionaux. ADR. Cote provisoire VOI – 026 06. Et Délibération de la Chambre de commerce de Autun, Chalon-sur-Saône et Louhan, séance du 26 janvier 1897. ADR. Cote provisoire VOI – 026 06.

¹⁷⁹ Lettre de Larue de 1895, directeur de la CGN qui donne son accord au canal, mais à condition qu'il débouche à Port-Saint-Louis et non pas à Arles ou Bras Mort.

¹⁸⁰ Rapport Jean Coignet. Séance du 13 octobre 1896 de la commission des intérêts publics de la Chambre de commerce de Lyon. Le canal de Marseille au Rhône. ADR. Cote provisoire VOI – 026 06.

¹⁸¹ *Ibid.*

¹⁸² Réunions de la commission spéciale de la CCI de Lyon du 21 mai 1895. ADR. Cote provisoire VOI – 026 06.

¹⁸³ Rapport Jean Coignet. Séance du 13 octobre 1896 de la commission des intérêts publics de la Chambre de commerce de Lyon. Le canal de Marseille au Rhône. ADR. Cote provisoire VOI – 026 06.

Malgré toutes les attaques subies, la croissance économique de Port-Saint-Louis-du-Rhône, qui dispose toujours des faveurs de la Compagnie Générale de Navigation¹⁸⁴, n'est pas remise en cause¹⁸⁵. Le développement de ce port demeure cependant marginal, à l'ombre de celui de Marseille qui demeure de loin le port principal du littoral français méditerranéen. Preuve de sa considération auprès du gouvernement, Port-Saint-Louis-du-Rhône obtient les crédits nécessaires (600 000 francs) à l'entretien et au désenvasement de sa rade pour récupérer un tirant d'eau de 6 mètres par le décret d'utilité publique du 7 décembre 1885¹⁸⁶. Cela n'empêche pas la Chambre de commerce de Lyon d'adresser un nouveau vœu en 1888 au ministère du Commerce et de l'Industrie pour réduire l'envasement du canal Saint-Louis¹⁸⁷.

Derrière le jeu des intérêts et les débats techniques et économiques passionnés opèrent les géographies imaginées de l'embouchure du Rhône. Les projets concurrents s'alimentent d'horizons et de représentations déjà bien ancrées dans les modes de pensée, chez les défenseurs des intérêts de Marseille comme de ceux de Port-Saint-Louis. Les réalisations matérielles et économiques restent décevantes ; d'un côté le port de Saint-Louis restant un port annexe à Marseille et de l'autre Marseille n'obtient la déclaration d'utilité publique du canal de jonction au Rhône qu'en 1903. De plus, la jonction de Port de Bouc à Port-Saint-Louis-du-Rhône, qui parachève la jonction du canal de Marseille au Rhône, n'est décidée qu'en 1936, financée de moitié par la Compagnie Nationale du Rhône et pour moitié par la Chambre de commerce de Marseille¹⁸⁸, montrant l'isolement dans lequel cette dernière porte son projet.

3.2 L'amorce d'une transition

La concrétisation de l'imaginaire productif du fleuve construit autour du thème de la navigation dans l'espace local à partir duquel cet imaginaire s'est formé (le port de Saint-Louis-du-Rhône) ne met pas fin aux attentes quant à la navigation rhodanienne. Au contraire, l'imaginaire productif, loin de s'épuiser, s'actualise au regard de nouveaux enjeux. Cette actualisation permet la consolidation de la

¹⁸⁴ Chambre de commerce de Lyon, canal de Marseille au Rhône. Réunions de la commission spéciale de la chambre composée du bureau et de MM. Permezol, Chambeyron, Coignet, Favre et Guérin. Réunion du 21 Mai 1895. ADR. Cote provisoire VOI 26-06.

¹⁸⁵ Les statistiques de François (1931) montrent à partir de cette année un décollage économique au début assez important, le trafic passant de 30 000 à 300 000 tonnes par an entre 1881 et 1893. Selon le même auteur le port atteint un palier avec 440 000 tonnes en 1913 du fait de la concurrence marseillaise.

¹⁸⁶ Compagnie lyonnaise de navigation. Historique de la construction du port et du canal Saint-Louis et évolution du trafic dans le port entre 1881 et 1891. ADR : Chambre de commerce suisse en France 1934) cote provisoire VOI – 027-02 1847-1936 n°273.

¹⁸⁷ Ministère du commerce et de l'industrie. Aménagement du port et du golf de Fos. Risque d'ensablement de l'embouchure du Rhône. Paris, le 28 avril 1888. Chambre de commerce suisse en France 1934. ADR. Cote provisoire VOI – 027-02 1847-1936 n°273.

¹⁸⁸ Délibération du 29 octobre 1936 de la Chambre de commerce de Lyon. ADR. (non coté).

représentation régionale du fleuve avec la constitution de projets visant non plus des retouches éparses mais dorénavant la transformation du fleuve tout entier.

Il faut resituer cette actualisation, et le plan Freycinet, qui en est le catalyseur, dans le contexte du revirement du gouvernement de l'époque vis-à-vis de l'économie. Appliquant des mesures protectionnistes, d'abord timides dans les années 1870, puis plus franches dans les années 1890 (lois Mélines), le gouvernement de la III^{ème} République poursuit une logique de maintien de la stabilité budgétaire et économique, son unique levier consistant en une intervention directe sur certains tarifs douaniers. Ainsi, les interventions de l'État cherchent à maintenir le compromis d'un équilibre entre une économie rurale basée sur la production paysanne, sur laquelle l'État s'appuie pour garantir sa stabilité politique, et une économie industrielle dont il faut protéger certains segments du libre-échange (Kuisel, 1984). Dans ce contexte, le plan Freycinet est vu comme un mal nécessaire, mettant d'accord protectionnistes avec libre-échangistes pour lutter contre la dépression économique ressentie dès 1876 (Merger, 1990).

Dans une période où les crédits du gouvernement sont prêts à être employés, les nouveaux débats sur l'aménagement global du fleuve impliquant l'administration des Ponts et Chaussées, les intérêts régionaux et les sociétés privées remobilisent des argumentaires réactualisant des représentations et des horizons déjà longuement pratiqués dans l'épopée de Saint-Louis-du-Rhône. On retrouve notamment les inquiétudes pour recouvrer une compétitivité à l'export des produits industriels par un système de transport massif et économique à l'aune d'enjeux politiques et économiques nouveaux liés à la structuration des échanges européens et avec les colonies.

Cette fin de siècle est surtout une transition ; à la consolidation, difficile, de l'imaginaire productif du fleuve et de sa représentation régionale s'ajoute une tension grandissante dans la détermination des rapports entre public et privé dans sa régulation. C'est que nous souhaitons mettre en évidence à la fois dans le domaine de la navigation dans cette section, dans la mesure où la prise d'initiative confond désormais des fractions de l'État (départements, chambres de commerce) avec des entrepreneurs privés (investisseurs dans des sociétés de touage) ; et dans le domaine nouveau de l'hydroélectricité (voir la section 3.3.).

3.2.1 L'amélioration du Rhône dans les années 1870 dans la continuité des modèles acquis

L'amélioration du chenal navigable du Rhône mise en place sous le plan Freycinet ravive les investissements économiques et technologiques de la navigation à vapeur sur le Rhône en faisant espérer la possibilité d'une navigation commerciale enfin capable de soutenir la concurrence féroce du rail. Cette reprise de confiance des investisseurs dans la liaison rhodanienne provient d'un changement dans les contraintes techniques du fleuve, lesquelles ne se trouvent pas réduites, comme on pourrait le penser

intuitivement, mais plutôt modifiées suite à la production de nouvelles contraintes. Elle induit une remobilisation d'élites économiques notamment lyonnaises engagées dans la navigation.

3.2.1.1 Une actualisation des représentations régionales liées à la navigation rhodanienne

L'analyse des argumentaires notamment du Commandant Pech, militaire¹⁸⁹ et homme d'affaire intéressé par la concession du canal latéral de navigation qu'il demande dans les années 1890¹⁹⁰, illustre clairement l'actualisation d'idées et de conduites dans le système de représentations du fleuve à cette période. C'est pourquoi nous basons l'essentiel de ce qui suit sur une analyse des discours de ce personnage.

Il faut cependant préciser le contexte dans lequel surviennent ces discours notamment l'amorce par le gouvernement d'un programme robuste en faveur des infrastructures de transport sur le territoire national, le plan Freycinet. Ce plan national, dont les travaux s'étendent jusqu'en 1914, répond à un double objectif ; faire face à la dépression économique nationale et donner une légitimité politique à la Troisième République naissante vis-à-vis des espaces ruraux. Si le plan comprend de lourds investissements avantageant fortement le chemin de fer (4, 5 milliards de francs sur un budget total de 6 milliards), il favorise aussi largement la navigation à laquelle échoit tout de même 1, 5 milliards de francs. Les réalisations, qu'il s'agisse du rail ou de la navigation intérieure, tendent à privilégier le désenclavement des régions isolées du territoire national (Merger, 1990). En ce qui concerne le rail, le gouvernement établit un réseau secondaire de chemins de fer (150 lignes pour un milliards de francs) reliant l'ensemble des sous-préfectures au réseau ferré (Schnetzler, 1967 ; Gonjo, 1972). Pour la navigation, le plan a pour objectif une nouvelle uniformisation du réseau avec la mise au gabarit « Freycinet » (pour les péniches dites depuis Freycinet de 350 tonnes), l'amélioration du réseau existant et la construction de lignes nouvelles notamment le canal de jonction de la Loire à la Garonne et le canal d'amélioration des Landes, plus un agrandissement des ports maritimes (Merger, 1990). Les impacts des crises financières sur le comportement du gouvernement réduisent néanmoins les ambitions et étalent les travaux dans le temps, aboutissant tout de même à la mise au gabarit Freycinet de 3280 km de voies navigables (Merger, 1990). Le Rhône constitue un élément fort du plan national qui rend possible ses transformations majeures à partir de 1878, notamment la canalisation du chenal par la méthode Girardon.

A une échelle plus large des représentations, il faut aussi tenir compte des inquiétudes générées par les progrès économiques des pays voisins et par le contexte géopolitique particulier suivant la guerre franco-prussienne. Ce nouveau contexte, exacerbé par l'engagement des pays voisins dans divers

¹⁸⁹ Le Commandant Pech est chef de bataillon de génie.

¹⁹⁰ Nous avons pu consulter un article publié dans la Houille Blanche (Cote, 1903) et un mémoire entier : La sécurité nationale et Lyon port de mer. Exposé financier de l'entreprise des usines hydrauliques de la vallée du Rhône. Par L. P. Annecy, janvier 1896. Commandant Pech. ADR. Cote provisoire VOI 26-06. Canal de Marseille au Rhône.

aménagements de franchissement des Alpes (Saint-Gothard, Simplon, Brenner..), vient justifier le canal de grande navigation de Lyon (et même de Genève) à la mer sous la plume de hauts gradés militaires français. Cela conduit à faire de l'aménagement du Rhône une affaire de sécurité nationale où l'enjeu est la conservation des grands bassins industriels alimentés par des ports maritimes sous l'égide de la Nation française face à la perception d'un risque d'assimilation économique et géopolitique de ces bassins. Le contrôle des ports et des bassins économiques internes qu'ils alimentent est un motif de guerre entre les Nations ; ainsi le Commandant Pech en réfère au danger pour la France de ne pas réagir au développement commercial de l'hinterland de Rotterdam par le Rhin dans la partie allemande, le seul port de Mannheim ayant désormais un mouvement comparable à celui de Marseille. L'enjeu est donc de conserver une influence économique sur l'Alsace et la Lorraine face aux ports allemands du Rhin, et la liaison rhodanienne est présentée comme la plus favorable pour cela, moyennant sa canalisation jusqu'à Marseille. Enfin, le fleuve prend toute sa spécificité dans cet état des lieux pour la place opportune qu'occupe le bassin rhodanien pour contrer l'influence du bassin économique rhénan sur les territoires français frontaliers (Cote, 1903). L'aménagement du Rhône permettrait donc de rééquilibrer la géographie économique de l'Europe: « Ainsi, la création d'un canal de grande navigation dans la vallée du Rhône, atteignant Gray [Haute-Saône] d'un côté et Soleure [ville de l'Aar en Suisse] de l'autre, aurait pour résultat de constituer dans l'Europe centrale un noyau composé par moitié de provinces françaises et allemandes, tributaires au même titre des ports tête de ligne des deux versants, et obligés de vivre en commun accord sous la pression d'intérêts identiques, et cette formation serait le point de départ d'un groupement tout nouveau des habitants de l'Europe occidentale, en conformité complète avec les intérêts généraux des individus » (Cote, 1903 :112).

Ainsi l'on voit revenir, exacerbée par les retournements de la conjoncture économique nationale et la déprise économique de la région lyonnaise, l'antienne de l'aménagement fluvial comme panacée de la compétitivité industrielle française. Comme le montre Lequin (1977), à partir de 1876 le bassin industriel stéphanois et lyonnais entame une grande dépression qui se manifeste en premier lieu par la crise du charbon stéphanois. Ce dernier souffre de son éloignement des lieux de consommation et de la concurrence du Nord. La métallurgie et la soierie, mais aussi la navigation sur la Loire sont bouleversées par cette crise économique durable qui s'installe. De plus, la fin de la prospérité économique du Second Empire diminue la demande pour les matériaux transportés par la navigation intérieure ; par exemple la batellerie s'estompe sur le Haut Rhône du fait du ralentissement du commerce induit par la construction dans la ville de Lyon (Schiff, 1936). On peut citer ici le projet de Léon Molinos qui justifie l'amélioration urgente de la ligne du Havre à la Méditerranée par Paris, la basse Seine, le canal de Bourgogne et le Rhône pour améliorer la compétitivité du transport des matières premières du pourtour méditerranéen dont ont besoin les usines métallurgiques du centre et du nord¹⁹¹. Si le contexte économique a changé

¹⁹¹ Léon Molinos. « L'état de la navigation en France » de Léon Molinos, Paris, 1875. Disponible sur Google Books.

entre la période de l'essor industriel et celle de la crise que connaît l'industrie française au second XIX^e siècle, le diagnostic demeure pour sa part inchangé.

A cette problématisation à l'aune de la compétition entre nations européennes se joint la nécessité de la protection du commerce avec les colonies françaises. En effet, l'aménagement du Rhône doit permettre la conservation de l'Empire colonial. Les populations indigènes disposant d'un pouvoir d'achat très limité, le canal permettrait par la diminution des coûts de transport de leur donner accès aux produits manufacturés de la métropole, devenus concurrentiels par rapport aux produits étrangers, notamment britanniques. Le commerce d'exportation ainsi « assaini » entre la métropole et les colonies mettrait fin aux droits de douanes qui garantissent artificiellement les débouchés aux entreprises françaises tout en leur conservant le monopole du commerce avec les colonies. « Le canal du Rhône apparaît, en conséquence, comme le complément indispensable de notre empire colonial. Si nous ne construisons pas le premier, le second nous échappera indubitablement dans un avenir plus ou moins éloigné. » (Cote, 1903, p.113). On a là un autre effet de rémanence de l'imaginaire qui a opéré dans la sécrétion du canal Saint-Louis au milieu du XIX^e siècle (voir section 2.).

Outre les images du commerce colonial et de la compétition à l'export, antennes du thème de la navigation rhodanienne depuis le début du XIX^e siècle, certaines images nouvelles viennent s'agréger à ce système de représentations. La force nouvelle qu'acquiert l'idée du besoin d'un renforcement de l'hinterland marseillais par l'aménagement de la liaison rhodanienne n'est pas l'unique composante du système de représentations. Certains projets tentent de la dépasser et d'amener le trafic maritime dans les terres plutôt que de prolonger l'hinterland à partir de l'interface maritime à Marseille. L'image de Lyon comme port de mer est présente dans le travail de Thomé de Gamond¹⁹², qui réédite l'essentiel de sa pensée sous la forme d'un programme d'aménagement pour le territoire français à partir de l'aménagement de cours d'eau au début de la III^{ème} République. Cet ingénieur ne recommande pas la construction d'un canal latéral au Rhône aboutissant à Marseille, mais un projet gigantesque de construction d'une centaine d'écluses entre Port-Saint-Louis-Rhône et Genève pour permettre le remorquage des navires de mer jusqu'à ces ports. La pensée de Thomé de Gamond est une pensée du territoire national lequel doit être révolutionné par son projet de construction de 40 000 barrages et de 4000 écluses pour permettre leur franchissement et rendre le réseau français totalement navigable sur 30 000 km de longueur. En atteste aussi l'expérience personnelle de l'ingénieur, lequel a travaillé sur des projets successifs destinés à faire pénétrer les navires de mer dans les fleuves jusqu'à Paris, Strasbourg, Orléans, Toulouse, et enfin Lyon et Genève (faisant ainsi du lac Léman une rade maritime) par le Rhône.

<https://play.google.com/books/reader?id=50aiPnB-wAUC&printsec=frontcover&output=reader&hl=fr&pg=GBS.PR3>

¹⁹² Nous avons présenté cet ingénieur saint-simonien ayant quitté les grands corps pour participer à différents projets notamment la spéculation de Port-Saint-Louis-du-Rhône dans la section 2.1.1.1.

L'image de Lyon port de mer semble toutefois ne pas faire beaucoup d'émules, même parmi les promoteurs du canal latéral au Rhône (notamment le Commandant Pech). Chez ce dernier, les images de l'hinterland de Marseille et de Lyon comme port de mer semblent se contredire dans l'argumentaire du canal latéral de navigation de Lyon à la mer. La question reste ouverte du choix du système de navigation présentant le plus haut potentiel pour faire contrepoids au puissant axe économique du Rhin, question sur laquelle le Commandant Pech reste évanescents¹⁹³. En revendiquant la fonction de port de mer pour Lyon dans un second mémoire¹⁹⁴ présenté à la Chambre de commerce de Lyon, le Commandant Pech semble délibérément maintenir le voile sur les rapports économiques entretenus avec Marseille : simple transit, transformation ou court-circuit (les bateau de mer allant directement à Lyon)? Les rapports de la Chambre de commerce de Lyon se montrent aussi peu bavards sur le sujet. On en retrouve peut-être une allusion à la fin du XIX^e siècle: « la solution qui consiste à transformer les embouchures des fleuves en canaux maritimes, et à établir les ports maritimes les plus avant possibles dans l'intérieur des terres peut être séduisante » (Rapport de Jean Coignet, séance du 13 octobre 1896 commission des intérêts publics de la Chambre de commerce de Lyon. Le canal de Marseille au Rhône. ADR cote provisoire VOI 26-06); cette solution du canal latéral est cependant jugée trop coûteuse et économiquement peu avantageuse. La Chambre de commerce de Lyon, alignant dorénavant ses horizons avec ceux de celle de Marseille en ce qui concerne le fleuve, se prononce clairement pour offrir à Marseille la chance de rattraper son retard par rapport aux ports du nord et de l'ouest dans la captation du trafic engendré par le canal de Suez par le développement de son hinterland¹⁹⁵. C'est aussi le cas des ingénieurs de la section spéciale du Rhône des Ponts et Chaussées : « tous les fleuves sur lesquels circule un grand courant de transport aboutissent à un grand port, et nous sommes convaincu que , même dans l'état si déféctueux où il se trouvait avant les travaux d'amélioration du Rhône, le Rhône eut conservé un tonnage important s'il avait eu à son embouchure un port comme Marseille » (rapport de l'ingénieur en chef Henri Girardon, 6 septembre 1887. Amélioration de la navigation du Rhône. Situation en 1887. Extrait des rapports présentés à M. Le ministre des Travaux Publics par l'ingénieur en chef du service spécial du Rhône. ADR. Cote S3243).

C'est donc munis de ce système de représentations que les ingénieurs des Ponts et Chaussées effectuent les travaux d'amélioration du Rhône à partir de 1878, déclenchant une reprise soutenue des investissements dans le touage à vapeur par l'initiative privée.

¹⁹³ La sécurité nationale et Lyon port de mer. Exposé financier de l'entreprise des usines hydrauliques de la vallée du Rhône. Par le Commandant Louis Pech. Annecy, janvier 1896. ADR. Cote provisoire VOI 26-06. Canal de Marseille au Rhône.

¹⁹⁴ *Ibid.*

¹⁹⁵ Rapport de Jean Coignet, séance du 13 octobre 1896 commission des intérêts publics de la Chambre de commerce de Lyon. Le canal de Marseille au Rhône. ADR cote provisoire VOI 26-06.

3.2.1.2 Des innovations et projets suscités par l'initiative privée

Les travaux de construction d'épis effectués dans le cadre du plan Freycinet, et résultant de ce que l'on a dénommé par la suite la « méthode Girardon »¹⁹⁶, constituent la première transformation majeure du Rhône entre Lyon et la mer¹⁹⁷. Face aux controverses sur le canal latéral de navigation, l'ingénieur des Ponts et Chaussées L. Jacquet se prononce pour la supériorité technique d'une amélioration du chenal existant par la construction d'épis et de digues (Combe *et al.*, 1991). Ces travaux provoquent des changements importants dans la morphologie du fleuve et dans la nature du faisceau de contraintes qui jusque-là déterminait les choix techniques de la navigation. Les ingénieurs obtiennent un tirant d'eau minimal de 1,5 mètres pendant les trois quarts de l'année (Combe *et al.*, 1991), avec pour conséquence la diminution forte des périodes de chômage pour la navigation.

Mais cette évolution ne s'effectue pas directement après la réalisation des travaux qui s'étalent sur des décennies, le chenal ne se stabilisant véritablement qu'à partir des années 1890 (Combe *et al.*, 1991). De plus, l'intervention crée de nouvelles contraintes : le rétrécissement du chenal navigable, en augmentant la vitesse de l'eau dans les tronçons médians, entraîne la singularisation du système technique par l'augmentation de la vitesse de l'eau par certains endroits. Par conséquent l'intervention augmente la puissance nécessaire à la remonte, laquelle devient plus ardue pour les gros porteurs qui n'atteignent plus que 2 km/h par rapport à la rive. Dans ces conditions, les technologies du touage, et dans une moindre mesure du grappin, rentrent à nouveau en faveur. C'est surtout le touage qui apparaît aux entrepreneurs de la navigation comme le type de navigation le plus approprié au Rhône amélioré, principalement en ce qu'elle permet une économie de combustible. Cette technique a déjà rencontré des succès sur la Seine et elle est aussi mise en place sur le Danube et le Rhin depuis une décennie. Cette focalisation sur le touage ralentit l'adoption d'autres techniques plus performantes notamment le remorqueur à expansion multiple, choix réalisés sur le Rhin et le Danube qui connaissent le renouvellement de leurs flottes de remorqueurs durant les années 1880-1890. Ce moyen de navigation, qui rend le touage obsolète en lui opposant une puissance très supérieure, n'est introduit sur le Rhône qu'à partir de 1892 et ne s'applique réellement que dans la seconde génération de remorqueurs vers 1912 (Combe *et al.*, 1991).

L'amélioration du chenal navigable dans le cadre du plan Freycinet laisse présager la possibilité d'une route commerciale stable et singulière aux acteurs de la navigation et déclenche de nouveaux investissements techniques. Les effets bénéfiques pour les navigateurs sont commentés dans la presse spécialisée. Par exemple celle-ci fait état du succès des grands travaux menés par l'État lorsque le Rhône amélioré exonère la navigation de plus de trois mois de chômage durant la sécheresse exceptionnelle de

¹⁹⁶ Cette méthode est développée initialement par l'ingénieur du service de navigation des Ponts et Chaussées L. Jacquet à partir de 1878 et améliorée par son successeur l'ingénieur Henri Girardon.

¹⁹⁷ Le fleuve avait connu plusieurs interventions au cours du XIX^e siècle à la demande des navigants. Il s'agissait notamment de travaux de fixation de berges et de protection de quais dans les années 1850-1860 mais ces premiers travaux n'atteignent pas l'ampleur des ceux du plan Freycinet.

1884¹⁹⁸. Dans un premier temps c'est la section de la navigation de l'administration des Ponts et Chaussées, avec Henri Girardon, qui prend l'initiative de tester le touage sur le nouveau chenal. Mais les Ponts et Chaussées décident rapidement de laisser librement s'exprimer les initiatives privées qui viennent en nombre. En effet, neuf brevets sont déposés par des particuliers durant les années 1880 contribuant à diversifier et améliorer les systèmes de touage (Combe *et al.*, 1991), et plusieurs sociétés sont constituées pour tester des systèmes de touage. On peut citer parmi les principaux essais présentés au corps des Ponts et Chaussées ceux de MM. Molinos¹⁹⁹, Crillon, Chaband, Lombard-Guérin, fortement soutenu par la Chambre de commerce de Lyon qui investit un capital important dans son entreprise²⁰⁰, Satre²⁰¹ et enfin Dupuy de Lome²⁰², ce dernier étant accompagné de l'ingénieur en génie maritime Antoine Joseph de Freminville et de l'ingénieur en construction navale et administrateur des Forges et Chantiers de la Méditerranée Gustave Zédé. Si cette administration de l'État fait le choix de ne pas engager les crédits du plan Freycinet dans le financement hasardeux de ces projets, elle les accompagne en réalisant des études techniques sur le développement du touage entre Lyon et Arles (Combe *et al.*, 1991). Très peu des initiatives présentées s'établissent en véritables modèles économiques ; en revanche elles ont une influence notable sur les choix stratégiques de la Compagnie Générale de Navigation, opérateur dominant de la navigation rhodanienne à vapeur toujours en lutte avec le rail. On peut citer l'absorption de la Société d'Etudes pour le Touage, établie par Lombard-Guérin, par la Compagnie Générale de Navigation en 1892. Cette compagnie renouvelle son parc de bateaux et établit une navigation mixte sur le Rhône, combinant le remorquage, pratiqué dans les parties supérieures (Lyon) et intérieures (Port-Saint-Louis, Arles) du fleuve, au touage, utilisé que pour les parties les plus difficiles, entre Pont-Saint-Esprit et Valence. Finalement, une dizaine de toueurs sont installés entre Lyon et Arles à partir de 1882 (Combe *et al.*, 1991).

Ainsi, l'orientation du plan Freycinet pour la modernisation des infrastructures du pays, y compris de la voie fluviale, déclenche donc une réactivation de la confiance des élites lyonnaises dans le potentiel économique de la navigation rhodanienne et influence les pratiques des compagnies de navigation existantes. Les travaux sont par ailleurs présentés de manière très positive par les promoteurs de Port-Saint-Louis-du-Rhône²⁰³.

¹⁹⁸ Le Journal des transports : revue internationale des chemins de fer et de la navigation Paris. 8 août 1885. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb328005112/date>

¹⁹⁹ Léon Molinos est le fondateur et président de la compagnie du Touage de la Basse-Seine et de l'Oise. Il propose son essai sur le Rhône en 1892. Journal des transports, 21 mai 1892. Nous avons vu son implication dans Port-Saint-Louis-du-Rhône dans la section 2.3.3.

²⁰⁰ Le Journal des transports : revue internationale des chemins de fer et de la navigation. Paris. 4 juin 1892. Page 274. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb328005112/date>

²⁰¹ Nous avons déjà vu le rôle d'Henri Satre dans le cas des bateaux éclusés dans la section 3.1.2.2.

²⁰² Henri Dupuy de Lome, ingénieur de la marine, défend le système d'épis face au projet de canal latéral dans un rapport au Sénat en 1878 (Combe *et al.*, 1991).

²⁰³ Le Port-Saint-Louis-du-Rhône, 1er janvier 1886. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32841369w/date>, consulté le 21/09/2017.

3.2.2 Une construction politique régionale pour la navigation rhodanienne

L'engagement des financements pour les travaux de l'amélioration du chenal du Rhône est le moment de réflexions et de débats sur d'une part l'intégration de ces travaux vis-à-vis des autres chantiers du plan Freycinet et d'autre part sur les rapports entre entités publiques et privées pour permettre sa réalisation. Ces débats permettent l'esquisse d'une construction politique impliquant d'une manière nouvelle les différentes fractions de l'État dans la prise d'initiative pour concrétiser l'imaginaire lié à la navigation.

Il faut tout d'abord noter la concorde entre les initiatives privées de touage et les opinions des ingénieurs de l'administration des Ponts et Chaussées. Le rapport de l'ingénieur des Ponts et Chaussées L. Jacquet défend le système d'amélioration du chenal principal du Rhône face aux projets de barrages-écluses et du canal latéral de navigation²⁰⁴. Il reprend à son compte le système par épis précédemment proposé par l'ingénieur Tavernier (entretemps décédé) et insiste fortement sur le caractère très pratique et peu onéreux de la solution de l'aménagement par épis et digues, l'essentiel de son argumentaire justifiant l'investissement de l'argent public dans l'amélioration du Rhône consistant en une estimation des gains de compétitivité potentiels pour la navigation. Ainsi les travaux d'amélioration par digues du milieu du XIX^e siècle s'étendent à tout le fleuve sous le plan Freycinet.

L'examen de la préparation des travaux d'amélioration du Rhône dans la correspondance entre les ingénieurs de la section de navigation des Ponts et Chaussées, le ministère des Travaux Publics, le département du Rhône et la Chambre de commerce de Lyon montre une singularisation de ce fleuve au sein du plan Freycinet de portée nationale. Le projet de navigation du Havre à la Méditerranée²⁰⁵ proposé par Léon Molinos parvient à séduire les ingénieurs de la navigation du Rhône²⁰⁶ et certains membres de la Chambre de commerce de Lyon²⁰⁷: ce projet consiste en l'intégration de l'amélioration du Rhône dans l'établissement au niveau national d'une artère de navigation du Havre à la Méditerranée par la Seine,

²⁰⁴ Rapport de l'ingénieur en chef du service spécial du Rhône. Amélioration de la navigation du Rhône, exécution des travaux dans un délai de six années. L. Jacquet. Lyon, 21 avril 1875. ADR : dossier amélioration de la navigation sur le Rhône 1840-1910 – cote S3243 7M.

²⁰⁵ Ce projet est détaillé dans l'ouvrage « l'état de la navigation en France » de Léon Molinos, Paris, 1875. Disponible sur Google Books. <https://play.google.com/books/reader?id=50aiPnB-wAUC&printsec=frontcover&output=reader&hl=fr&pg=GBS.PR3>. Cet ouvrage insiste sur la spécificité du Rhône face aux autres voies navigables françaises : il propose d'une part l'harmonisation des gabarits des voies navigables du pays pour le touage et d'autre part un régime spécial pour la navigation rhodanienne par bateaux à grappins avec les travaux d'amélioration du chenal.

²⁰⁶ Voir la conclusion du rapport de l'ingénieur en chef du service spécial du Rhône. Amélioration de la navigation du Rhône, exécution des travaux dans un délai de six années. L. Jacquet. Lyon, 21 avril 1875. ADR : dossier amélioration de la navigation sur le Rhône 1840-1910 – S3243 - 7M.

²⁰⁷ Chambre de commerce de Lyon. Amélioration du Rhône, du canal de bourgogne et de la seine. Séance du 9 mars 1876. ADR : dossier amélioration de la navigation sur le Rhône 1840-1910 – cote provisoire 7M. Voir aussi la lettre de la Chambre de commerce de Lyon au préfet du Rhône, Lyon, 30 août 1875, même dossier.

l'Yonne, le canal de Bourgogne, la Saône et le Rhône reliant la Manche à la Méditerranée²⁰⁸. Cette initiative d'élargissement de la combinaison financière des collectivités rhodaniennes à celles de l'axe Rouen Méditerranée, incluant la Chambre de commerce de Paris, est bloquée par le ministre des Travaux Publics lequel invoque la nature très spécifique des travaux à effectuer sur le Rhône²⁰⁹. Ce blocage est significatif de la reconnaissance par l'État de la singularité du fleuve dans la structuration de l'espace national qui est à l'œuvre dans le cadre du plan Freycinet.

La préparation des travaux d'amélioration du Rhône sous le plan Freycinet fait émerger une innovation politique dans la régulation du fleuve, celle du syndicat interdépartemental. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées préconisent en effet que les travaux soient réalisés moyennant la formule associant l'État à un syndicat interdépartemental incluant les départements rhodaniens (Gard, Vaucluse, Loire, Ardèche, Rhône, Drôme, Saône et Loire, Isère et Bouches du Rhône)²¹⁰. L'adoption définitive d'un montage financier pour engager les travaux d'amélioration du Rhône est cependant l'objet de débats et d'hésitations. Dans les années 1870, plusieurs ingénieurs et entrepreneurs revendiquent la mise en concession des voies navigables comme une traduction de la pensée saint-simonienne²¹¹. C'est notamment le cas de Léon Molinos qui recommande que l'État octroie la concession du fleuve et du canal de Bourgogne, et de la Seine pour que la compagnie exécute les travaux moyennant la perception par cette dernière des taxes de la navigation dans une concession de 99 ans²¹². Cette concession impliquerait, comme dans le cas des lignes de chemin de fer, la construction et l'entretien moyennant un péage, mais aussi l'exploitation par la compagnie concessionnaire de la navigation²¹³. La formule de la grande concession²¹⁴ séduit devant les difficultés politiques liées à la création d'un syndicat interdépartemental à l'échelle de la liaison rhodanienne, ce syndicat ne remportant pas l'adhésion

²⁰⁸ Chambre de commerce de Paris. Projet d'amélioration des voies navigables de la Manche à la Méditerranée. Réponses au questionnaire adoptées dans la séance du 15 mars 1876. ADR : dossier amélioration de la navigation sur le Rhône 1840-1910 – cote provisoire 7M.

²⁰⁹ Lettre du ministre des travaux publics au préfet du Rhône. Versailles, le 20 août 1875. ADR : dossier amélioration de la navigation sur le Rhône 1840-1910 – cote provisoire 7M.

²¹⁰ Amélioration de la navigation du Rhône exécution des travaux dans un délai de six années. Rapport de l'ingénieur en chef du service spécial du Rhône. Lyon, 1875. ADR : dossier amélioration de la navigation sur le Rhône 1840-1910 – cote provisoire 7M.

²¹¹ Voir la pensée de Thomé de Gamond (section 3.2.1.1.). Chez Léon Molinos, cette pensée se traduit en une apologie d'un modèle de navigation intérieure en grandes concessions monopolistiques (Léon Molinos. « L'état de la navigation en France » de Léon Molinos, Paris, 1875. Disponible sur Google Books. <https://play.google.com/books/reader?id=50aiPnB-wAUC&printsec=frontcover&output=reader&hl=fr&pg=GBS.PR3>).

²¹² A. Sevene. Chambre de commerce de Lyon. Amélioration du Rhône, du canal de Bourgogne et de la Seine. Lyon, 1875. ADR : dossier amélioration de la navigation sur le Rhône 1840-1910 – cote provisoire 7M.

²¹³ Léon Molinos. « L'état de la navigation en France » de Léon Molinos, Paris, 1875. Disponible sur Google Books. <https://play.google.com/books/reader?id=50aiPnB-wAUC&printsec=frontcover&output=reader&hl=fr&pg=GBS.PR3>.

²¹⁴ Cette formule n'est pas uniquement revendiquée par Léon Molinos ; à notre connaissance elle est aussi proposée par Maxime Baragnon, ancien administrateur de la Compagnie méridionale (voir section 1.2.2.) lequel voit, comme Léon Molinos, s'esquisser une nouvelle opportunité dans les années 1870. Voir Baragnon, M. 1871. Le monopole de Paris Lyon Méditerranée et la navigation du Rhône. 1871. Nîmes, imprimerie typographique J-B. Roucole. Août 1871. ADR cote S1210.

immédiate de tous les départements riverains du Rhône qui craignent de trop mettre en péril leur budget²¹⁵. Mais la commission de la Chambre de commerce de Lyon qui reçoit le rapport reste mitigée, craignant une privatisation de fait et une aliénation des leviers d'action de l'État par le privé. Face au système de grande concession demandé par Léon Molinos, la Chambre privilégie la formule du syndicat interdépartemental, ce dernier octroyant à l'État la moitié de la somme pour qu'il engage les travaux tout en amortissant de même son engagement par les droits de navigation générés²¹⁶.

C'est finalement la solution du syndicat interdépartemental qui voit le jour comme nouveau mode d'organisation pour rendre possible une intervention (la rectification du chenal) qui vise pour la première fois la totalité du fleuve de Lyon à la mer. Cependant ce syndicat demeure une construction politique originellement engendrée par le thème de la navigation; nous allons voir que l'état encore fragmenté des représentations du fleuve empêche l'extension de ses prérogatives à d'autres projets pour le fleuve, notamment agricoles.

3.2.3 Une incapacité à synthétiser tous les projets

Dans le contexte politique des années 1870, le thème de la navigation n'est plus seul dans les imaginaires dominants qui lient la société au fleuve. A la navigation se confronte un imaginaire physiocratique dont on trouve une expression forte dans la pensée de l'ingénieur saint-simonien de Thomé de Gamond et dans les projets de l'ingénieur Louis Dumont. Cet imaginaire informe les attentes des acteurs de la région du Midi et donne lieu à une demande politique forte. Nous développons ici cet aspect original de la pensée géographique de Thomé de Gamond, dont nous avons déjà examiné les positions quant à la navigation commerciale, pour voir comment elle a pu influencer les projets de dérivation du Rhône à des fins de développement agricole, notamment à travers le canal Dumont.

Contrairement à nombreux de ses contemporains, la pensée de Thomé de Gamond s'efforce de concilier les différents usages du fleuve dans un même projet productif: forces motrices (voir section 3.3.), irrigation, navigation, sans les opposer les uns aux autres. Sa pensée accorde une large place à la mise en valeur agricole du territoire rural par l'irrigation. Le programme pharaonique de travaux qu'il propose doit se financer quasiment exclusivement sur les recettes provenant de la mise en valeur des terrains agricoles modernisés.

La pensée de Thomé de Gamond consiste en une idéologie²¹⁷ ruraliste qui doit soutenir le rééquilibrage du territoire français dans la distribution spatiale de ses activités économiques et de sa démographie.

²¹⁵ On retrouve des hésitations dans la correspondance des ingénieurs des Ponts et Chaussées et du Préfet du Rhône. Lettre de l'ingénieur Paul Borde au préfet du Rhône. Paris, le 8 juin 1875. ADR : dossier amélioration de la navigation sur le Rhône 1840-1910 – cote provisoire 7M.

²¹⁶ A. Sevene. Chambre de commerce de Lyon. Amélioration du Rhône, du canal de bourgogne et de la seine. Lyon, 1875. ADR : dossier amélioration de la navigation sur le Rhône 1840-1910 – cote provisoire 7M.

²¹⁷ Nous employons ici le mot dans son acception faible.

Cette représentation du territoire est étayée par l'argument de la fin de la nécessité de la proximité des industries de leurs lieux de consommation et donc de la structuration du pays en bassins de production industrielle du fait des possibilités offertes par les moyens de transport. La modernisation industrielle des campagnes qui s'ensuivrait permettrait le déplacement des familles ouvrières vivant en ville qui pourraient dès lors accéder à la propriété et la mise en valeur des terres (notamment par l'agriculture irriguée) que Thomé de Gamond fixe arbitrairement à 50 hectares par famille en moyenne. Par ce projet, l'ingénieur entend « stabiliser » une partie de la population française, à partir de la relocalisation d'une partie de la classe ouvrière vivant dans les grandes villes²¹⁸. Cette redistribution de la géographie économique du territoire national s'accompagne d'une philosophie politique ruraliste prônant la décentralisation des pouvoirs vers les unités de base, notamment le canton²¹⁹. Enfin, la réforme de Thomé de Gamond est teintée d'un nationalisme appliqué à la géographie de l'eau. En effet, le redécoupage administratif de la France qu'il propose pour planifier l'aménagement des bassins hydrauliques marginalise le bassin du Rhin au profit des « vrais » fleuves français (Seine, Loire, Gironde, Rhône) (Figure 12).

²¹⁸ Mémoire sur le régime général des eaux courantes. Plan d'ensemble pour la transformation de l'appareil hydraulique de la France (Paris, Dunod, 1871). Disponible sur Hydraulica : <http://hydraulica.grenet.fr/items/show/282>

²¹⁹ Mémoire sur l'établissement de la république fédérale en France. Thomé de Gamond. Paris, 1871. Disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k54423170/f99.image.r=M%C3%A9moire%20sur%20l'Etablissement%20de%20la%20R%C3%A9publique%20f%C3%A9d%C3%A9rale%20en%20France>



Figure 12 : carte des bassins hydrauliques de la France par Thomé de Gamond. In Thomé de Gamond, L.J.A. *Mémoire sur le régime général des eaux courantes. Plan d'ensemble pour la transformation de l'appareil hydraulique de la France* (Paris, Dunod, 1871). Disponible sur Hydraulica : <http://hydraulica.grenet.fr/items/show/282>.

L'ingénieur des Ponts et Chaussées Aristide Dumont, ingénieur première classe et chargé d'études du bassin d'irrigation du Rhône ayant travaillé au préalable à la valorisation des eaux de Lyon et de Nîmes, applique les principes de ce saint-simonien²²⁰ au Rhône en formulant l'idée d'un canal de dérivation des eaux du Rhône dans le but d'irriguer le Midi à partir de 1847 (Bethemont, 1972). Dans un contexte de crise agricole des départements du midi, touchés par le phylloxera, l'avalissement des prix du vin et de mauvaises années climatiques, le canal Dumont est présenté comme « le seul moyen d'empêcher la ruine de l'agriculture de toute une vaste région »²²¹.

²²⁰ Il ne semble pas indispensable de chercher s'il cet ingénieur a effectivement lu ou non les écrits de Thomé de Gamond pour identifier la filiation des idées entre les deux personnages.

²²¹ Le canal d'irrigation du Rhône, proposition de loi. Série S1585 département Rhône. Canal d'irrigation du Rhône des Roches-de-Condrieu à Béziers. Rapports, projets de loi, plans. Documents communiqué par M. A. Dumont. 1876.

Figure 13 (Page précédente) : Canal d'irrigation des Roches-de-Condrieu à Bézier. Rapports, projets de lois, plans, documents communiqués par M.A. Dumont. 1876. Projets des canaux d'irrigation du Rhône. Carte d'ensemble des projets. Dressé par l'ingénieur des ponts et Chaussées Aristide Dumont. Lyon le 10 aout 1879. Légende : le trait rouge symbolise le projet de canal d'irrigation, les hachures rouges représentent les zones potentiellement arrosables. ADR. Section S1585.

A la manière du projet de canal d'Hyppolite Peut, celui d'Aristide Dumont suscite des attentes fortes de la part d'un ensemble d'acteurs économiques. Comme le recense Aristide Dumont lui-même²²², son projet de canal fait l'objet d'un portage politique qui se structure à partir des années 1850 par les députés de quatre départements français bénéficiaires du projet : députés du Vaucluse, du Gard, de l'Hérault et de la Drôme. Ainsi, entre les années 1850 et 1870 les dérivations du Rhône font l'objet de vœux répétés des départements de l'Hérault, du Gard, du Vaucluse et du Rhône²²³, ce à quoi s'ajoutent les vœux des conseils municipaux des villes principales de ces départements : Saint Vallier, Tain, Loriol, Montélimar, Saint Paul Trois Châteaux, Bagnol, Aramon, Roquemaure, Remoulins, Sommières, Villeneuve les Avignon, Beaucaire, Aymargues, Uzès ; et de nombreuses communes de ces départements. A cela s'ajoutent les vœux des chambres de commerce de Montpellier, d'Avignon et de Cette. Le canal Dumont permet d'irriguer une vingtaine de Syndicats de Communes pour un total de 220 000 hectares (voir Figure 13) : 1. Tain et Valence, 2. Loriol et Montélimar, 3. Saint Paul Trois Châteaux, 4. Orange, 5. Pont Saint-Esprit, 6. Bagnols, 7. Roquemaure, 8. Remoulins, 9. Uzès, 10. Saint Chaptès, 11. Nîmes, 12. Aigues-mortes et Saint-Gilles, 13. Lavaunage, 14. Sommières, 15. Haut Vidoule, 16. Lunel, 17. Castries, 18. Maugries, 19. Montpellier, 20. Cette et Frontignan, 21. Florensac, 22. Pézenas, 23. Béziers, 24. Narbonne. Nombre de ces syndicats s'engagent dans des souscriptions conditionnelles au canal pour hâter sa réalisation. Ces intérêts localisés ne se recoupent que partiellement avec ceux intéressés par la navigation rhodanienne : les grands acteurs économiques régionaux (villes de Lyon et Marseille, Chambre de commerce de Lyon, département du Rhône) se font les promoteurs de la navigation tandis que les petites villes entre Valence et Marseille préfèrent la réalisation du canal de dérivation du Rhône pour l'irrigation du Midi, comme le remarque Giandou (1999).

Suite à cette maturation des années 1850-1870, le canal Dumont se rapproche de la réalisation grâce à l'initiative de députés des départements bénéficiaires. Il fait l'objet d'une demande de concession publique dans la proposition de loi à l'assemblée nationale une première fois le 23 Juillet 1875 par le

²²² Informations annexes à la carte dans ADR. Section S1585. Canal d'irrigation des Roches de Condrieu à Bézier. Rapports, projets de lois, plans, documents communiqués par M.A. Dumont. 1876. Projets des canaux d'irrigation du Rhône. Carte d'ensemble des projets. Dressé par l'ingénieur des ponts et Chaussées Aristide Dumont. Lyon le 10 aout 1879.

²²³ L'examen des circonscriptions des députés à l'origine de cette proposition de loi vérifie la prégnance des quatre départements évoqués derrière le projet de canal. En effet la proposition de loi du 6 Juin 1876 est portée par : Eugène Lisbonne , député de l'Hérault (1876 à 1881), le marquis Camille Mathéi de Valfons, député du Gard (1871-1881), Alphonse Gent, député du Vaucluse (1871-1881), Léon Vitalis, député de l'Hérault (1871-1878), Joseph Fourcade, député de l'Hérault (1876-1878), Ferdinand Boyer, Député du Gard (1871-1885), Victor Bousquet, député du Gard (1876-1877), Eugène Ducamp, député du Gard (1876-1877), Eugène Servan, député de la Drôme (1876-1876), Louis Cyprien Poujade, député du Vaucluse (1876-1877), Jean Jacques Michel Albert Castelnau, député de l'Hérault (1871-1876), Emile Loubet, député de la Drôme (1876-1885), Pierre, Augustin, Gédéon Mallet, député du Gard (1876-1878). Seul le baron de Ladoucette (anciennement député des Ardennes) ne compte pas dans le lot des députés des départements du sud-est.

député du Gard légitimiste M. baron Charles-Paulin-Roger Saubert de Larcy, mais retiré du fait des évènements politiques, puis une seconde fois lors de la séance du 6 juin 1876²²⁴.

Le succès des dérivations agricoles du Rhône déclenche l'ire des promoteurs de la navigation, tout particulièrement ceux qui s'investissent dans l'amélioration du chenal principal, notamment les ingénieurs de la section spéciale du Rhône des Ponts et Chaussées et les Chambres de commerce, départements et villes intéressées par la navigation rhodanienne dont la Chambre de commerce de Lyon²²⁵. Ces derniers perçoivent en effet la dérivation d'une partie du Rhône comme une menace à la navigation du fait de la perte des volumes d'eau nécessaires pour maintenir un tirant d'eau suffisant tout le long de l'année dans le chenal navigable. Aristide Dumont mène un véritable combat pour répondre à chacune des nombreuses critiques des impacts potentiels de son canal sur la navigation et démontrer qu'il ne lui nuirait en rien²²⁶ mais son projet de canal n'est pas réalisé.

La fin du XIX^e siècle est une période d'émulation de projets qui se bousculent pour transformer le Rhône dans sa totalité. Ces projets consolident les thèmes de la navigation et de l'agriculture dans l'imaginaire productif en construction. Ainsi coexistent en parallèle plusieurs représentations régionales du fleuve durant une longue période, ce à quoi il faut encore ajouter les débats sur l'exploitation des forces motrices du fleuve suivant l'aménagement du barrage de Jonage et de la centrale hydroélectrique de Cusset.

3.3 L'aménagement de Jonage, d'un compromis local à une refonte des rapports public-privé à l'échelle du fleuve

L'aménagement de Jonage tient son origine dans l'affirmation d'un imaginaire lié à un champ technique encore peu mentionné jusqu'ici, l'électricité. Cet aménagement se compose d'un canal de navigation (canal de Jonage qui s'ajoute à celui de Miribel) et de l'usine hydroélectrique de Cusset (Figure 14). Le barrage de Cusset, débuté en 1894 et mis en service par la Société lyonnaise des forces motrices du Rhône en 1899²²⁷, constitue la première expérience en France de production et de transport de

²²⁴ Le canal d'irrigation du Rhône, proposition de loi. Série S1585 département Rhône. Canal d'irrigation du Rhône des Roches-de-Condrieu à Béziers. Rapports, projets de loi, plans. Documents communiqué par M. A. Dumont. 1876.

²²⁵ Chambre de commerce de Lyon, canal d'irrigation du Rhône. Lettre à M. le ministre des travaux publics. Lyon, le 17 avril 1877. Série S1585 département Rhône. Canal d'irrigation du Rhône des Roches-de-Condrieu à Béziers. Rapports, projets de loi, plans. Documents communiqué par M. A. Dumont. 1876.

²²⁶ Un rapport spécial est rédigé par Aristide Dumont pour cela, il avance notamment qu'une règle de prélèvement serait instituée selon laquelle en dessous d'une ligne d'eau de 0,5m aucun prélèvement ne serait autorisé. La batellerie et le canal d'irrigation du Rhône. Série S1585 département Rhône. Canal d'irrigation du Rhône des Roches-de-Condrieu à Béziers. Rapports, projets de loi, plans. Documents communiqué par M. A. Dumont. 1876.

²²⁷ La société des Forces Motrices du Rhône se substitue en 1893 à un syndicat originel portant le même nom (Dumontier, 2009).

l'hydroélectricité, ce qui en fait un essai pionnier dans la maîtrise de cette technique²²⁸. Cette société obtient la concession du fleuve par une déclaration d'utilité publique lui donnant pour raison sociale : « la construction, entre Jons et Lyon, d'un canal navigable à dériver du Rhône et s'étendant sur le territoire des communes de Jons, Jonage, Meyzieux, Décines, Vaux-en-Vélin et Villeurbanne; (...) la distribution au moyen de l'électricité, dans les communes de Lyon et de Villeurbanne, de la force motrice de la chute d'eau qui sera créée par la dérivation précitée »²²⁹. Les concessionnaires en plus de l'exploitation de la force motrice, sont chargés d'aménager le canal de Jonage pour la navigation, canal accompagné de deux écluses de 105 mètres de long pour 16 mètres de large (Béthemont, 1972), et de veiller à sa bonne condition de navigation (mouillage et entretien).

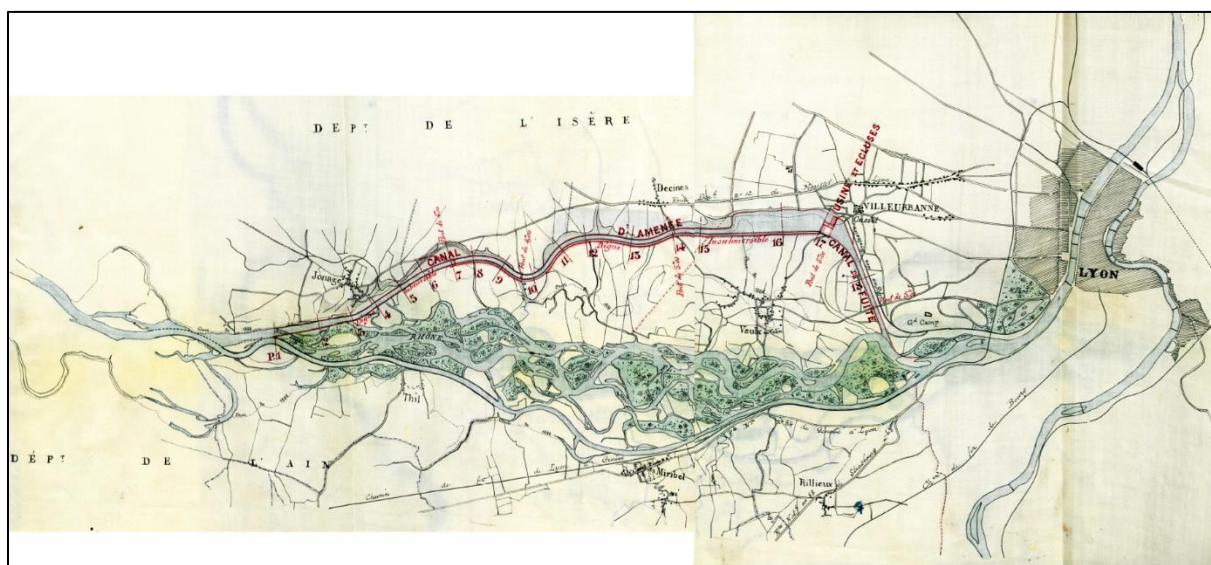


Figure 14 : plan de l'aménagement du canal de Jonage. (Le nord est inversé). ADR. Cote provisoire VOI 032-08.

La réalisation principale de cette entreprise, l'usine de Cusset, est l'objet de travaux sur le patrimoine industriel lyonnais de par sa longévité notable (par exemple Dujardin, 1996). Plus proche de notre interrogation, nous retrouvons et remobilisons les minutieux travaux d'archives menés par l'historien Denis Varaschin (1996) sur la genèse technique et sociale de cet ouvrage. A une époque où l'hydroélectricité représente encore une technique hasardeuse donc financièrement risquée et où la conjoncture économique internationale est encore marquée par la stagnation économique (la Grande Dépression), l'initiative privée vient mobiliser l'innovation technique pour convertir le fleuve en appareil de production (hydroélectricité et dans une moindre mesure navigation). Il faut par ailleurs souligner que le capitalisme industriel privé n'attend pas d'intervention de la part d'une administration d'État qui reste passive dans l'économie (Kuisel, 1984). Ce mouvement pourrait ainsi s'inscrire dans la droite ligne des initiatives saint-simoniennes du XIX^e siècle. Cependant l'aménagement de Jonage n'en

²²⁸ L'archéologie industrielle en France n°54, Juin 2009. p 39-40. Archives municipales de Saint Etienne.

²²⁹ Journal Officiel de la république française. 10 Juillet 1892. 24^{ème} année, n°186. Page 3561. Disponible sur Gallica. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6269449r/f1.textePage.langEN>

constitue pas moins la première occurrence locale d'une formule consacrée par la suite dans la loi de 1921 sur l'aménagement du Rhône (que nous développons au chapitre suivant), à savoir l'aménagement du fleuve à buts multiples comme le dénote Pritchards (2011). *En quoi cette expérience locale présage-t-elle des changements à venir dans la régulation du fleuve ?*

3.3.1 La fée électricité et les attentes pour le développement de l'industrie lyonnaise

Le contexte économique régional de l'industrie lyonnaise de fin de XIX^e siècle se rapproche du stade de fin de cycle économique au sens de Schumpeter (1939) selon lequel des innovations viennent offrir des perspectives de reprise de croissance. En effet la dernière décennie de ce siècle est celle de l'engouement pour un nouveau type d'énergie dans les Alpes, l'énergie électrique produite par la captation de la force gravitaire de l'eau. Les progrès techniques dans l'optimisation de sa captation et de son acheminement sont diffusés dans la revue technique *La Houille Blanche*²³⁰. Le premier congrès des membres de cette revue est tenu à Grenoble en 1902 (Béthemont, 1972). On en trouve l'illustration parfaite dans le discours de présentation de l'exposition universelle de 1889 par l'ingénieur Aristide Bergès : « les glaciers des montagnes peuvent, étant exploités en forces motrices, être pour leur région et pour l'État des richesses aussi précieuses que la houille des profondeurs. Lorsqu'on regarde la source des milliers de chevaux ainsi obtenus et leur puissant service, les glaciers ne sont plus des glaciers ; c'est la mine de la houille blanche à laquelle on puise, et combien préférable à l'autre » (Gras, nd, page 34). Ce progrès technique alimente de forts espoirs dans l'innovation pour relancer l'industrialisation au travers de l'exploitation d'une énergie abondante et bon marché (Varaschin, 2003 (2)). Le projet de Jonage est précédé sur le Rhône par l'aménagement d'une chute par Genève en Suisse.

A la fin du XIX^e siècle l'industrie lyonnaise souffre encore de la crise économique à la fois mondiale²³¹ et régionale. Elle est notamment entretenue par une relative pénurie et un coût élevé du charbon qui ralentissent ses efforts de modernisation. Le secteur du textile, touché par la crise, est en pleine mutation technique (Lequin, 1977). Celle-ci se traduit en un remplacement graduel des métiers à bras par les ateliers mécanisés, ce qui implique une redistribution géographique à l'échelle régionale. On observe un déclin des petits ateliers lyonnais dans les dernières décennies du XIX^e siècle au profit des grandes usines et des ateliers ruraux. Dans Lyon, ce déclin des métiers à bras intramuros est très poussé, il s'illustre par l'absence totale de succès de l'offre d'abaissement des tarifs faite par la société des forces motrices du Rhône en 1899 (Lequin 1977).

C'est pourtant bien la stratégie affichée de cette société, dont l'un des administrateurs est président d'une entreprise textile, que d'offrir une énergie bon marché à ces ateliers soyeux. Les promoteurs de l'usine de Cusset escomptent en effet alimenter les 50 000 métiers des ouvriers soyeux qui subissent la

²³⁰ C'est l'expression désignant l'eau issue des glaciers des alpes où sont construites les premières centrales hydroélectriques. La houille blanche s'oppose à la houille noire, le charbon.

²³¹ Entre 1873 et le milieu des années 1890, la phase de stagnation de la Grande Dépression concerne tous les pays occidentaux.

concurrence des grands ateliers mécanisés en profitant d'une énergie hydraulique bon marché à la campagne²³² : « Depuis cinquante ans, 40 à 60, 000 métiers ont quitté la ville uniquement par impuissance à pouvoir lutter contre les grands ateliers établis à la campagne et mus par des forces hydrauliques. Qui pourra arrêter leur retour progressif et la réinstallation des petits ateliers de famille, lorsque l'ouvrier aura chez lui une force motrice au moins aussi bon marché que celle des grands ateliers de la campagne ? »²³³. Dans les faits, ces promoteurs profitent de l'immense marché offert par la mécanisation des métiers à bras des nombreux petits ateliers soyeux lyonnais et de la position économique qu'ils peuvent retirer de cette configuration de marché (un fournisseur face à une demande dispersée et désorganisée). Mais la Société lyonnaise des forces motrices du Rhône profite aussi de la demande des plus gros industriels notamment dans les secteurs de la chimie, de la mécanique et de la machine-outil, par exemple l'usine automobile Berliet²³⁴. Ainsi, la confiance dans le décollage de cette énergie chez les promoteurs privés de l'aménagement de Jonage est forte, comme l'illustre l'intention dans la concession de créer à Villette d'Anthon une usine supplémentaire de 6000 chevaux (celle-ci n'est jamais réalisée)²³⁵.

L'engouement pour l'hydroélectricité et la recherche de nouveaux leviers de croissance par les investisseurs et industriels lyonnais donnent lieu à des attentes nouvelles chez les autorités municipales lyonnaises. Lyon dispose en effet d'un potentiel important pour un investissement d'envergure nationale, du fait de la traversée d'un fleuve au potentiel hydroélectrique important et de la présence de la métropole lyonnaise au sein de laquelle la place de l'énergie électrique n'est pas encore définie (Varaschin, 2003). Le potentiel de développement de l'industrie dans l'agglomération lyonnaise par une énergie à bas coût, joint aux immenses réserves de production d'hydroélectricité dans toute la France du sud-est refont les enjeux de la politique économique de la métropole. La Chambre de commerce de Lyon voit dans la région sud-est un potentiel très fort de développement industriel par l'hydroélectricité. Elle escompte notamment du transport de la force motrice à distance un développement de l'électrometallurgie et de l'électrochimie. Les statistiques officielles dressées en 1898 donnent 8961 usines hydrauliques de moins de 200 chevaux aménagées et 58 usines de plus de 200 chevaux, l'ensemble ne constituant donc que 316 000 chevaux face aux 5 millions de chevaux comme potentiellement productibles dans les Alpes évalués par les Ponts et Chaussées²³⁶. Cet enthousiasme pour l'hydroélectricité s'exprime aussi par la petite « crise des chutes d'eau » déclenchée par la rapidité avec laquelle de nombreux investisseurs ont développé leur centrale hydroélectrique dans cette région

²³² Annales industrielles, 28 octobre 1894. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32694566t/date>. Page 554.

²³³ *Ibid.*

²³⁴ L'archéologie industrielle en France n°54/ p39 - 40. Archives municipales de Saint Etienne.

²³⁵ Annales industrielles, 28 octobre 1894. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32694566t/date>. Page 554.

²³⁶ Chambre de commerce de Lyon, séance du 22 janvier 1903. Législation des chutes d'eau. Rapport de M. J. Coignet. Lyon. 1903. Séance du 22 janvier 1903. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k57858377.texteImage>.

sans attendre la structuration de la demande²³⁷. On peut aussi relever l'intérêt des autorités urbaines, qui cherchent à procurer à la collectivité une énergie bon marché sans recourir à la hausse d'impôt ni à l'emprunt (Varaschin, 2003). Celles-ci doivent obtenir de l'électricité pour l'alimentation des réseaux publics, comme par exemple le tramway²³⁸. Autre logique rendant propice l'aménagement de Jonage aux yeux des autorités publiques, l'occupation des classes ouvrières dans les travaux de terrassements permet de taire les velléités de lutte sociale comme dans le cas du canal de Miribel²³⁹. Les acteurs publics lyonnais encouragent donc l'initiative privée pour développer l'hydroélectricité à Jonage sans pour autant chercher à réguler ce secteur ; jusqu'à la Première Guerre mondiale le gouvernement refuse de s'investir dans l'hydroélectricité, préférant laisser ce secteur en pleine expansion au privé dans un premier temps (ces aspects sont développés dans la section suivante).

Ainsi l'expérience de Cusset montre une conjonction de représentations qui aboutissent à la réalisation d'une nouvelle infrastructure productive, dont il faut examiner en détail qui porte et comment se déroulent les investissements privés.

3.3.2 Un imaginaire déclencheur d'investissement productif

Dans cette partie nous voyons en détail les pratiques spéculatives qui animent l'initiative privée de la Société lyonnaise des forces motrices du Rhône dans un contexte où celle-ci fait face à la conjoncture économique régionale stagnante en cette fin de siècle. Cette entreprise rassemble de grands industriels lyonnais détaillés ci-dessous. Ces industriels ont été réunis par les promoteurs du projet : un soyeux lyonnais et ancien président du conseil des prud'hommes de Lyon Joseph Alphonse Henry, un banquier local François Jacquier et enfin un technicien promu ingénieur Jean-François Raclet. Dès sa constitution les promoteurs de la société ont pleine confiance dans l'affaire qui les engage (production d'hydroélectricité avec l'usine de Cusset et construction du canal de navigation) malgré sa nouveauté technique. La Société lyonnaise des forces motrices du Rhône est constituée avec un capital-actions de 12 millions de francs pour engager les travaux qu'elle s'engage à mener, ces derniers faisant l'objet d'une concession et d'un cahier des charges (dans la loi du 9 juillet 1892).

Dans la concession officielle de l'aménagement de Jonage on retrouve également aux côtés des fondateurs principaux de la Société lyonnaise des forces motrices du Rhône une dizaine d'entrepreneurs de la soierie lyonnais, des représentants de banques parisienne et lyonnaise, des agents de change et des

²³⁷ *Ibid.*

²³⁸ Rapports et délibérations. Conseil général du Rhône. 1897. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb345215433/date>

²³⁹ Rapports et délibérations. Conseil général du Rhône. Canal de Jonage. Vœu. 17 avril 1893. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb345215433/date>.

propriétaires, rentiers et ingénieurs²⁴⁰. Comment s'organisent les attentes des entreprises et particuliers pour faire de l'aménagement de Jonage un véritable investissement productif ?

L'examen de la composition du conseil d'administration²⁴¹ de la Société lyonnaise des forces motrices du Rhône montre que l'entreprise intéresse prioritairement des investisseurs essentiellement lyonnais et parisiens. Cette société est dirigée par un groupe d'industriels à forte influence économique. Les investisseurs sont engagés dans plusieurs entreprises spéculatives en France comme à l'étranger, notamment dans des compagnies coloniales. Par exemple Augustin Falcouz, administrateur puis vice-président de la Société des forces motrices du Rhône, est engagé dans la compagnie de rail franco-algérienne tandis que Jules de Boissieu possède les forges et aciéries de la Kama (Russie) et la Société Franco-Russe des houillères de Berestow-Krinka (Russie). Ils possèdent aussi des industries en France, par exemple la société des verreries de Rive-de-Gier et la société des Glacières à Paris ou encore la société nouvelle des établissements de l'Homme et de la Buire. Nous retrouvons également dans le conseil d'administration un représentant des intérêts lyonnais avec Etienne Berne, administrateur de la compagnie lyonnaise des tramways. Enfin, la présence d'Henri Fontaine, agent de change à Lyon et président de la compagnie électrique de Genève, laisse entendre une relation avec les milieux suisses même si cette influence est largement minorée par Varashin (2003). La maison Demachy et F. Seillière de Paris est aussi représentée dans le conseil. Elle n'est pas le seul relais de l'intérêt parisien puisqu'originellement, on trouve parmi les spéculateurs le baron Jacques de Reinach, dirigeant de la banque Kohn-Reinach. Son implication dans le scandale de Panama avec Ferdinand de Lesseps donne lieu à l'expression de « Panama Lyonnais » pour se référer aux investissements privés du canal de Jonage²⁴². Enfin, on note la participation pendant les premières années d'un représentant de la société Schneider avant son départ suite à l'échec de tentative de rachat de la Société lyonnaise des forces motrices du Rhône par cette dernière (Varaschin, 2003(2)).

La Société lyonnaise des forces motrices du Rhône appelle à ses côtés plusieurs organismes de crédit différents pour financer les 50 millions d'investissement nécessaires à la réalisation de l'usine de Cusset et du canal de Jonage. Les trois principaux sont la banque locale Jacquier-Falcouze, la maison parisienne Demachy-Seillière et le Crédit Lyonnais, qui conserve à cette époque une place importante à Lyon. Celui-ci reste prudent dans l'affaire de l'usine de Cusset. En effet, s'il refuse de s'engager lors de sa première sollicitation en 1891, il accepte finalement en 1896 sans pour autant en faire un axe fort de sa politique d'investissement (Varaschin, 2003 (2)). Les autres banques, par exemple la Landerbank et la maison Demachy-Seillière n'hésitent pas pour leur part à avancer des capitaux supplémentaires pour

²⁴⁰ Journal officiel de la république française. Dimanche 10 juillet 1892. N°186. Paris, 9 Juillet 1892. Loi déclarant d'utilité publique une distribution d'énergie électrique produite par une chute d'eau dérivée du Rhône en amont de Lyon. Disponible sur Gallica. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6269449r/f1.textePage.langEN>

²⁴¹ L'Écho des mines et de la métallurgie. 20 juin 1904. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34368225h/date>

²⁴² Le XIX^e siècle : journal quotidien politique et littéraire / directeur-rédacteur en chef : Gustave Chadeuil 10 juin 1893. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32757974m/date>

soutenir l'entreprise. Enfin, le Crédit Lyonnais refuse toute représentation directe dans le conseil d'administration. La raison de cette attitude circonspecte vient du fait des échecs connus par le Crédit Lyonnais durant les années 1860 (Varaschin, 2003 (2)).

Cependant, derrière cette prudence du Crédit Lyonnais à l'égard de la Société lyonnaise des forces motrices du Rhône, ce dernier n'en influence pas moins les choix d'une manière discrète et devient premier contributeur dans l'émission des emprunts obligataires. De plus, l'un de ses plus gros actionnaires, le Baron du Marais, maire de Sainte-Foy-les-Lyon, participe directement aux assemblées générales de la Société lyonnaise des forces motrices du Rhône (Varaschin, 2003 (2)). Enfin, le Crédit Lyonnais appuie la société pour réaliser les séries d'obligations et d'actions nécessaires pour immobiliser le capital nécessaire aux travaux²⁴³. Il défend aussi l'affaire de Jonage lorsqu'elle est attaquée par la presse financière parisienne, qui diffuse des discours pessimistes à plusieurs reprises sur le devenir de la société par exemple en 1899²⁴⁴ et en 1904²⁴⁵. Ces discours attestent d'abord de la faible confiance apportée à l'entreprise avant que les bénéfices ne se fassent sentir, puis de l'imminence de l'entrée des opérateurs concurrents sur le marché de l'électricité lyonnais alors que la Société lyonnaise des forces motrices du Rhône réalise d'importants bénéfices, enfin du comportement des administrateurs de cette société. Les incertitudes concernant la productivité réelle de l'usine hydroélectrique régnant avant son entrée en exploitation n'empêchent pas ces derniers de s'octroyer des primes et de faire gonfler l'action de la société dans une démarche purement spéculative, suscitant la critique des milieux économiques parisiens²⁴⁶. Enfin la presse critique le fait que la Société lyonnaise des forces motrices du Rhône a dû financer le canal de Jonage qui coûte 50 millions de francs, investissement que les autres fournisseurs d'électricité arrivés sur le marché n'ont pas eu à supporter (les autres producteurs d'hydroélectricité ne se voient pas imposer d'ouvrage annexe de navigation, le cahier des charges de l'usine de Jonage imposant ces travaux d'utilité publique sans retour sur investissement autre que la vente d'électricité faisant office d'exception), ce qui consolide les craintes d'une mise en concurrence empêchant la Société lyonnaise des forces motrices du Rhône de rétribuer ses actionnaires²⁴⁷. Durant ces épisodes le Crédit Lyonnais soutient la société en communiquant dans les journaux dans le but de maintenir et d'élever le prix de l'action (Varaschin, 2003 (2)).

²⁴³ Le conseil d'administration décide d'effectuer plusieurs augmentations du capital de la société durant sa première décennie. Du chiffre de 12 millions en 1892, le montant des actions passe à 16 millions en 1896, 20 millions en 1898 et 25 millions en 1901. La Société touche en outre 400 000 francs de primes dans l'émission de 1896. (Le Capitaliste : journal de la banque parisienne 1904-06-16).

²⁴⁴ Paris-capital : journal financier. 5 Juillet 1899. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32832272j/date>

²⁴⁵ Paris-capital : journal financier 16 mars 1904. Forces motrices du Rhône. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32832272j/date>

²⁴⁶ Le pour et le contre, 24 octobre 1897. Disponible sur Gallica :

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5792738n/f14.image.r=cusset%20jonage>.

²⁴⁷ Paris-capital : journal financier 16 mars 1904. Forces motrices du Rhône. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb32832272j/date>

Malgré les difficultés initiales et les craintes formulées à l'encontre de l'aménagement de Jonage, l'usine de Cusset se révèle être un investissement très productif. L'expérience de l'usine de Cusset s'inscrit dans un jeu d'intérêt portant sur la mutation du secteur économique de l'énergie, et dont l'enjeu principal réside dans le contrôle des parts de marché dans la fourniture de l'électricité et du gaz de ville pour la métropole lyonnaise. La menace d'un nouveau concurrent pousse notamment la société Gaz de Lyon à s'investir dans la fourniture d'électricité tandis que la société grenobloise de Force et Lumière tente de commercialiser l'électricité produite dans les Alpes sur Lyon. Néanmoins dans cette concurrence forte entre les différents producteurs d'énergie, la Société lyonnaise des forces motrices du Rhône demeure en position de force, profitant de sa place de premier entré grâce à son investissement de départ massif et risqué. Finalement, la première décennie suivant la mise en service de l'usine témoigne d'une forte croissance (Varaschin, 2003 (2)) et à partir de 1906 le conseil d'administration de la société réussit à dégager un dividende pour les actionnaires²⁴⁸, rendant ainsi l'entreprise pérenne aux yeux des souscripteurs d'actions.

De plus, après quelques années de lancement, les impacts industrialisants de l'usine de Cusset viennent rapidement récompenser les prises de risque des investisseurs. La Société lyonnaise des forces motrices du Rhône est le premier élément déclencheur d'un processus de mutation de l'industrie lyonnaise par l'exploitation des forces motrices, comme l'analyse Lequin (1977). En particulier, l'électricité produite par l'usine de Cusset permet d'engager la mutation de l'industrie textile lyonnaise déstabilisée par la crise de 1877 (Lequin, 1977). Au niveau du canal de Jonage aussi, la mise en exploitation de l'usine de Cusset catalyse un phénomène d'implantations industrielles sur la rive gauche du Rhône durant les décennies qui suivent. L'espace de l'est lyonnais, notamment les communes de Villeurbanne, Vaux en Velin, Décimnes-Charpieu, Meyzieux, devient un territoire majeur d'expansion industrielle et urbaine. Il accueille notamment des établissements dans les filières de la chimie et du textile qui viennent s'installer le long du canal et de la voie de chemin de fer de l'est lyonnais (Gras, nd).

La considération des réalisations matérielles atteste de la force de l'idée de l'électricité comme nouveau levier de croissance économique et indique le rôle moteur de l'imaginaire lié à cette technique dans la prise d'initiative. L'architecture même de l'usine, tout comme le pavillon de Jonage présenté lors de l'exposition Universelle de 1894²⁴⁹ peuvent se lire comme des représentations dans le matériel de l'idéologie du développement par l'énergie électrique comme l'analyse Denis Varaschin :

« Impressionnante par sa masse et sa rigueur, en particulier à l'aval où la façade regarde la ville, l'usine-barrage renvoyait à l'image de puissance inébranlable, de confiance et de respect fondé

²⁴⁸ Les Assemblées générales : recueil bi-mensuel exclusivement consacré à la publication intégrale des documents produits aux assemblées d'actionnaires... : rapports des conseils d'administration et des commissaires des comptes, bilans, résolutions, etc... Paris. 10 Juillet 1906. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k57633877.texteImage>

²⁴⁹ Lyon Exposition. 9-16 septembre 1894. N°77-78. Collection Bibliothèque Municipale de Lyon. Disponible sur http://collections.bm-lyon.fr/PER00312096/ISSUE_PDFv

sur la richesse que la société entendait donner d'elle. La centrale était l'affirmation prestigieuse d'un nouvel ordre politique, économique et social. Cusset incarnait non seulement une idée (la conquête des forces motrices par l'homme) mais aussi le triomphe de cette idée à la fin du siècle dernier. En cela, le bâtiment est devenu monument » (Varaschin, 1996 : 32).

Même teintée de quelques doutes et hésitations, la force de l'initiative privée qui rend possible l'aménagement de Jonage réside à nouveau dans la confiance des entrepreneurs à s'engager dans les techniques innovantes du moment pour renouveler l'appareil productif à partir de l'espace fluvial. On peut dès lors inscrire cette mobilisation du fleuve dans la continuité des pratiques qui ont opéré jusque-là : dans l'origine du projet on retrouve le schéma d'une prise d'initiative privée, libérale sous la forme associationniste déclenchée par un imaginaire moteur. Cependant l'initiative privée ne dispose pas du fleuve à discrétion et l'on discerne l'instauration de nouveaux rapports entre public et privé dans le déroulement du projet.

3.3.3 Un changement de rapport public-privé advenu dans la pratique

L'aménagement de Jonage marque un précédent dans les rapports entre l'État et l'espace fluvial jusque-là presque intégralement laissé à l'initiative privée, dans un contexte de fin de XIX^e siècle où toute intervention de l'État dans l'économie reste suspecte dans la pensée dominante (Kuisel, 1984). Cet aménagement incarne dans la matérialité du fleuve un nouveau compromis institutionnalisé entre l'État et le privé dans le domaine nouveau de l'hydroélectricité. Ce compromis s'établit sur la base du régime déjà existant des concessions, régime déjà éprouvé pour les travaux du chemin de fer. Il répond notamment à l'enjeu toujours présent pour la puissance publique de dégager des financements pour développer davantage la navigation sur le Rhône. Si à partir des années 1880, le trafic fluvial ne fait qu'augmenter au niveau français, se spécialisant dans le pondéreux et notamment les houilles, tandis que le trafic ferroviaire accuse un ralentissement, les tendances vont à sa concentration dans la Seine autour de Paris, l'Oise, et la Marne et la basse Seine (Merger, 1990).

L'expérience de Jonage est à la première à agréger les différentes vocations du fleuve au sein d'un même projet concernant le même espace fluvial. On retrouve en effet les thèmes de la navigation et de l'hydroélectricité, mais aussi de l'irrigation dans certains discours sur les buts de cette initiative : « créer une chute d'eau pour la production de la force motrice, force qui est destinée à être transportée et distribuée par l'électricité, à Lyon, mais il doit en outre fournir, sur 18 kilomètres de longueur, un chenal navigable et servir d'origine à un canal capable d'irriguer 6000 hectares »²⁵⁰. Le thème de l'irrigation ne survit pas au passage du projet à la réalisation matérielle qui ne concerne que la production d'électricité et la navigation. Ainsi, la réalisation de l'usine de Cusset s'accompagne d'un canal de navigation dit canal de Jonage, elle débute en 1894. Le canal de Jonage mesure 18 850 m, il est équipé

²⁵⁰ Le Génie civil : revue générale des industries françaises et étrangères. 28 mars 1896. A. Dumas, ingénieur arts et manufactures.

d'un ouvrage de garde, d'un déversoir, d'un compensateur²⁵¹ et d'une usine-barrage. L'entrée en service de l'usine survient en 1899 et son équipement total surviennent en 1902. Les travaux sont globalement malaisés du fait de la nature inondable du terrain (Varashin, 1996).

L'aménagement de Jonage incarne un nouveau compromis entre l'État et le privé dont l'innovation réside dans l'application du modèle de concession ferroviaire à une usine hydroélectrique sur un cours d'eau domanial et dans l'établissement de règles soumettant la partie privée à des travaux d'intérêt général en l'échange de la concession. Ce compromis est incarné dans le cahier des charges de la loi du 9 juillet 1892 promulguée spécialement pour l'aménagement de Jonage. Ainsi pour la section de la navigation du gouvernement, l'initiative de Jonage représente une opportunité pour mobiliser de l'investissement privé afin de résoudre le problème de la navigation à l'amont de Lyon. Les revues techniques de l'époque vantent les avantages d'un tel agencement de différentes fonctions dans un aménagement unique. Elles louent notamment le moindre investissement financier de l'État dans la réalisation des ouvrages publics de navigation et d'irrigation²⁵², celle-ci étant prise en charge par les investisseurs privés, dans un montage financier faisant contribuer à la fois les parties publiques et privées, en échange de la concession de l'exploitation hydroélectrique. Aux yeux des ingénieurs contribuant à ces revues, cet arrangement constitue ainsi une solution au problème de l'insuffisance de capitaux publics dans l'aménagement des cours d'eau. Le service de navigation est intéressé par l'amélioration du secteur de Miribel-Jonage qui a déjà fait l'objet des travaux antérieurs (construction du canal de Miribel par le gouvernement dès 1848 notamment pour y améliorer la navigation dans ce tronçon réputé dangereux (Dumontier, 2009)). Le compromis satisfait à la fois les exigences du gouvernement en matière de navigation et les intérêts des investisseurs en matière de production de force motrice. De cette manière, les différentes vocations de l'aménagement sont inscrites dans le même document dans le champ légal.

Le fait que l'aménagement de Jonage ait nécessité la production d'une nouvelle loi est suffisamment significatif pour que l'on s'y attarde. Tout d'abord, c'est la première fois qu'une installation de production hydroélectrique sur un cours d'eau domanial fait l'objet d'un cahier des charges et d'une concession. Si l'État se révèle très généreux pour la durée de la concession (99 ans), il prend des prérogatives importantes dans la fixation des prix de revient en prévoyant une révision décennale du prix de la chose vendue en fonction des éventuelles améliorations techniques opérant une diminution de la structure des coûts (article 35 du cahier des charges). Ensuite, il faut noter l'empressement de l'État à avoir le contrôle sur les grandes infrastructures hydroélectriques fluviales pour assurer l'amélioration de la navigation au moment de l'expérience de Jonage. L'État envisage déjà une réplique du modèle

²⁵¹ Il s'agit d'un réservoir compensateur de 150 ha aménagé dans la commune de Meyzieu. Il sert à réguler les débits par stockage de l'eau selon les besoins en électricité.

²⁵² Le Génie civil : revue générale des industries françaises et étrangères. 28 mars 1896. A. Dumas, ingénieur arts et manufactures. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34348662d/date>

apparu avec la rédaction du cahier des charges. La loi du 9 juillet 1892 envisage comme une possibilité la promulgation future de décrets permettant la construction de nouvelles dérivations sur le même mode que celle de Jonage par décret du Conseil d'État (article 5 de la loi). En effet l'article 3 du cahier des charges prévoit la construction d'une nouvelle dérivation (canal de navigation et chute d'eau pour l'hydroélectricité) en amont direct de Jons si l'alimentation des usagers de l'électricité à Lyon et Villeurbanne s'avère insuffisante. Un autre enjeu qui se cristallise dans cette loi est l'affirmation de la possibilité pour l'État de contrevenir aux décisions municipales concernant les travaux des usines hydroélectriques. A un moment où la pose de réseaux de distribution d'électricité à partir de centrale hydrauliques constitue un domaine technique nouveau et non légiféré, la loi du 9 juillet 1892 affirme l'autorité du Ministère des Travaux Publics sur les décisions communales concernant le passage des canalisations électriques sur les territoires des communes. Aussi, la concession de Jonage induit un contrôle de l'État sur la détermination des prix de l'énergie produite et sur les investissements réalisés. Pour finir, il faut remarquer l'octroi du statut d'utilité publique²⁵³ à l'usine hydroélectrique de Jonage, statut d'usine publique qui s'applique jusque-là qu'à des usines réservées strictement à l'alimentation de services publics comme c'est le cas des usines de Servoz et Chavants qui alimentent le chemin de fer électrique de Fayet – Saint-Gervais à Chamonix. Or celle de Jonage constitue une exception puisque desservant une variété d'usagers publics et privés dans la métropole lyonnaise. Ces éléments attestent d'une implication de l'État croissante dans la régulation du fleuve.

L'aménagement de Jonage fait jurisprudence et introduit un nouveau type de rapports qui oblige à la passation de concessions avec l'État pour la construction d'aménagements hydroélectriques sur le fleuve. Outre la première matérialisation géographique d'un modèle conciliant différents usages productifs du fleuve dans une seule rationalité technique, l'aménagement de Jonage induit une première codification dans le champ légal de cette rationalité même qui va dorénavant s'imposer dans la construction du rapport au fleuve.

L'aménagement de Jonage, loin d'être une anecdote dans la chronologie des transformations du fleuve, constitue un moment de basculement dans la pratique où s'accomplit dans les formes matérielles d'un tronçon local un nouvel agencement des rapports entre public et privé. En cela il préfigure et rend possible l'émergence d'un système de régulation impliquant une codification croissante de l'espace fluvial (productif) par l'État. Dit autrement, l'expérience de Jonage rend pensable, donc possible un

²⁵³ Le statut d'usine publique implique le droit d'expropriation des riverains selon la forme de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

changement des rapports entre l'État et le fleuve, ouvrant la voie pour l'institutionnalisation de l'aménagement du second dans le champ légal du premier.

4 Conclusion

Ce chapitre montre la constitution et la singularisation d'un système de représentation lié au Rhône par rapport à d'autres fleuves. D'un point de vue géographique, le débouché méditerranéen forge un horizon maritime à la vie longue dans les représentations du fleuve. D'un point de vue technique, les caractéristiques physiques spécifiques à ce fleuve (forte pente, etc.) contraignent les preneurs d'initiative à de lourds investissements et innovations.

Des premiers essais et tâtonnements techniques du début des années 1800 aux investissements financiers conséquents de la seconde moitié du siècle, il faut remarquer la continuité des pratiques et des horizons imaginaires dont le fleuve est l'objet. Les nombreux projets qu'ils soient réalisés ou non visent tous à faire du Rhône une infrastructure productive pour répondre aux exigences de l'industrialisme du XIX^e siècle. Chacun contribue à actualiser la combinaison d'un ensemble d'espaces proches et lointains rattachés et formant le contenu implicite du syntagme de la « liaison rhodanienne » souvent usé par les acteurs de l'époque. La maturation de cet imaginaire trouve dans l'embouchure du Rhône un espace clé dont la transformation revêt à elle toute seule l'ensemble de ces espaces articulés dans un projet qui donne sa cohérence à la navigation rhodanienne.

De manière générale, le fleuve est l'objet d'une quantité importante de discours d'acteurs renvoyant aux intérêts localisés d'une région mais prétendant à faire reconnaître le statut d'intérêt général des transformations du fleuve revendiquées par ces acteurs. Les développements qui structurent ce chapitre : premiers essais, puis cristallisation sur l'embouchure du fleuve, conflits d'acteurs, spéculations et enfin engagement de travaux et premières transformations, rendent compte de la maturation d'un imaginaire au travers d'expériences successives, processus n'excluant pas des conflits de contenus.

L'élaboration symbolique à partir du Rhône participe pleinement de la construction de l'État au XIX^e siècle. Ce siècle représente en effet un moment important de ce processus, notamment l'établissement de ses formes d'action sur son territoire. Cette période caractérisée par plusieurs logiques, notamment l'apparition de la classe ouvrière, les révolutions techniques, la production industrielle et la mutation de l'économie avec l'avènement du capitalisme libéral, pose le problème de la forme spatiale de l'accompagnement de ces logiques par l'État. Comme l'a montré Georges Gay (2001) dans le cas du

bassin stéphanois, il est manifeste que les différents projets proposés tout le long du XIX^e siècle pour aménager le Rhône soient pensés par les ingénieurs ou particuliers en articulation avec l'espace national et raisonnés à l'échelle de l'État, qu'il s'agisse des artisans du plan Bequey, de la transformation de l'embouchure du Rhône (canal Saint-Louis) ou du canal de navigation latéral au Rhône du Commandant Louis Pech. Le Rhône de par sa singularité (horizons économiques différents de la Seine) prend une place importante dans la définition de cette structuration spatiale, définition qui doit s'aborder comme un processus relationnel, donc nécessairement conflictuel.

Les discours, les pratiques et les représentations portant sur le Rhône durant toute cette période participent pleinement d'une lutte pour la maîtrise des modalités techniques de la spatialisation du capitalisme libéral, problème majeur de l'État rattaché en dernière analyse à une mise en ordre du social. Comme moteur de cette lutte il faut voir dans l'aspiration des porteurs de projets à la reconnaissance de l'intérêt général de l'œuvre qu'ils défendent (qu'il s'agisse de projets de canaux, ou même d'essais de navigation à vapeur sur le Rhône) autant de stratégies d'accumulation de capital symbolique (c'est dans ce sens précis que nous parlons d'élaboration symbolique à partir de l'espace fluvial). Le cas du canal Saint-Louis, du fait des énormes difficultés rencontrées par ses promoteurs à faire reconnaître l'intérêt public de leur entreprise au sein de l'État malgré la mobilisation de nombreux soutiens politiques, est particulièrement illustratif du caractère conflictuel de ce processus. Aux intérêts strictement matériels et économiques derrière la spéculation menée par les promoteurs du canal Saint-Louis, les pratiques visent aussi la maximisation d'un capital symbolique. On peut faire l'hypothèse d'une continuité dans ce mode de participation des espaces fluviaux à la lutte pour la distribution du pouvoir symbolique de la monarchie à l'État de droit naissant du XIX^e siècle. Cette continuité s'illustre par la demande du promoteur du canal Saint-Louis, Hyppolyte Peut, à l'empereur Napoléon III de donner son nom (celui de l'empereur) au canal, pratique stratégique qui résonne directement avec les anoblissements rétribuant les travaux de creusement de canaux pratiqués sous la monarchie.

Le dégagement de profits symboliques n'est plus cependant uniquement une affaire de reconnaissance par le souverain, quel qu'il soit, dans un moment où la construction d'une capacité d'action fonde sa légitimité sur la propension à satisfaire l'intérêt général. Ainsi, une autre dimension de cette lutte réside dans la capacité des acteurs à proposer un système technique capable de satisfaire à un problème majeur de l'État, celui de la diffusion de la fiscalité et de l'unification du marché national dans le contexte d'industrialisation de la production. Ceci à partir de systèmes techniques permettant à l'État de contrôler les flux de biens et de personnes, le commerce, tout en prélevant un impôt sur ces flux, argument qui rentre systématiquement dans les propositions des porteurs de projet pour obtenir les déclarations d'intérêt général et l'obtention de crédits (obligations) de l'État. Cet enjeu structure le développement des conflits liés à la localisation des bureaux de perception de taxes opposant la voie d'eau au le rail, conflits derrière lesquels transparaissent des espaces imaginés comme le soulève Marcel Roncayolo. En atteste l'installation des bureaux de douanes à Port-Saint-Louis-du-Rhône par l'État, reconnaissance

officielle et symbolique de la légitimité des promoteurs d'un tel port à contribuer au commerce, à un moment où le décollage du port n'est absolument pas une évidence. La compétition entre fleuve et rail n'est en cela pas qu'une affaire de performances techniques mais relève bien de codifications symboliques concurrentes d'un même espace.

Ainsi, les nombreux investissements (au sens psychologique et au sens économique) techniques et discursifs à cette période enrôlent l'espace fluvial dans la construction d'une forme instituée, imaginaire, participant à la codification de plusieurs champs de l'État: informationnel, économique, symbolique. Les objectivations cartographiques, l'accumulation de données et de connaissances écrites sur le fleuve et sa participation à l'économie du pays (comme en témoignent les nombreux rapports de chambres de commerce, d'ingénieurs ou de particuliers, mais aussi les premières statistiques officielles de la navigation rhodanienne établies par les ingénieurs au milieu du siècle), donc ce qui s'écrit, mais aussi les séances plénières des conseils généraux ou des chambres de commerce, donc ce qui se dit, témoignent de ce processus d'intégration des connaissances de l'espace fluvial dans les luttes définitionnelles de la codification étatique.

DEUXIEME PARTIE : LE REGIME IMAGINAIRE DU FLEUVE

Chapitre 3 : 1890-1939. Les enjeux de l'institutionnalisation de l'imaginaire productif du fleuve

A partir du XX^e siècle, le trafic fluvial sur le Rhône connaît plusieurs changements notoires. Le changement technique provoqué par l'adoption de la péniche Freycinet provoque une augmentation de trafic de manière générale jusqu'en 1913 (Le Sueur, 1989). Le remorqueur, apparu tardivement sur le Rhône avec son amélioration grâce à la technique d'expansion multiple en 1892 (Combe *et al.*, 1991), connaît son Age d'Or sur le réseau français durant l'entre-deux-guerres ; son introduction massive sur le Rhône est favorisée par la remonte réussie effectuée de Beaucaire à Lyon en 1913 par le remorqueur France. Ainsi, en 1935 plus de 600 remorqueurs transitent sur les axes fluviaux principaux. Autre changement technique conséquent, l'apparition du moteur diesel initie le remplacement de la flotte de remorqueurs par des automoteurs à partir des années 1930. La structure des opérateurs de navigation change également. Le parc de bateaux est détenu pour la majorité par l'État avec l'Office de navigation, la compagnie HPLM n'arrive qu'au second rang (Le Sueur, 1989). Sur le Rhône jusqu'en 1912, la Compagnie Générale de Navigation dispose du monopole de la navigation entre Lyon et Saint-Louis-du-Rhône par remorqueur à roue et entre Saint-Louis et Marseille par remorqueur à hélice (Lestra, 1928). A partir de 1912 elle est concurrencée par la compagnie lyonnaise de navigation et de remorquage (Alix, 1930), cependant que la concurrence avec la PLM semble moins forcenée à partir des années 1930 (Combe et al 1991). La nouvelle compagnie lyonnaise de navigation sur le Rhône constitue en effet une flotte de 34 chalands et remorqueurs pour éviter d'employer le touage dans la partie rapide du fleuve située entre Lyon et la mer²⁵⁴.

Malgré ces changements, durant l'entre-deux-guerres le trafic commercial sur le Rhône de Lyon à la mer demeure restreint et ne retrouve pas son niveau antérieur : « aussi, après un maximum de 634 000 tonnes en 1855 (à une époque où le chemin de fer de la vallée ne faisait pas un million), le tonnage moyen de la navigation du Rhône entre Lyon et Arles est tombé à 219 000 en 1895. Il n'est remonté qu'à 340 000 en 1928 ; le chemin de fer fait plus de cent fois autant » (Allix 1930 : 86). Sur le Haut Rhône le trafic est totalement éteint à partir de 1886 ; au moment de la Grande Guerre les aménagements sont laissés à l'abandon (Schiff, 1936). Les conditions physiques de navigabilité sur le fleuve continuent à rendre la navigation hasardeuse ; les contemporains relèvent la forte pente, la puissance du courant

²⁵⁴ Les projets sur le Rhône de Lyon à Genève. La Houille Blanche n°5, septembre-octobre 1917.

(augmentée par les travaux Girardon en 1878), la variation saisonnière des hauteurs d'eau et les mouillages réduits en eaux basses (Lestra, 1928 ; Allix, 1930) parmi les contraintes les plus saillantes.

Géographiquement parlant, la batellerie rhodanienne demeure dans un état d'enclavement relatif, l'ouverture maritime étant strictement restreinte à Port-Saint-Louis, empêchant toute nouvelle captation de marchandises (Bethemont, 1972). Cependant il faut noter l'actualité de l'amélioration de la navigation dans l'embouchure du Rhône avec d'une part les travaux du canal de Marseille au Rhône que Port-Saint-Louis-du-Rhône continue à regarder d'un mauvais œil²⁵⁵ et d'autre part les travaux de la chambre de commerce de Cette²⁵⁶ engageant la liaison du port de Cette au Rhône. Durant la première moitié du XX^e siècle, Port-Saint-Louis-du-Rhône connaît un développement modeste et stable, passant de 20 000 tonnes à ses débuts en 1881 à 600 000 tonnes de mouvement annuel de marchandises en 1925. Il connaît une progression forte par la suite et monte à 1 200 000 tonnes en 1931 dont la moitié vient du trafic de navigation intérieure²⁵⁷. Les liaisons de Port-Saint-Louis comprennent les ports algériens et tunisiens desservis par la Compagnie Générale Transatlantique et l'Asie et le pétrole du Caucase étant importé par la maison André de Paris. Ces éléments alimentent une déception des promoteurs navigation intérieure face aux espoirs portés sur la mise en navigation du Rhône. Cela justifie de nouveaux appels à améliorer la navigation dans le réseau intérieur de la France du sud, notamment la Loire et le Rhône lors du Congrès national de navigation intérieure le 18 juillet 1907, congrès qui atteste de l'actualité forte de l'enjeu de la structuration du réseau de transport par le développement des voies intérieures de navigation²⁵⁸.

Le XIX^e siècle et l'Entre-deux guerres constituent une période d'incubation d'un régime imaginaire spécifique. Le chapitre précédent montre les premiers jalons de sa construction à partir du thème de la navigation ; cet imaginaire se constitue dans une période caractérisée par la montée en puissance d'un capitalisme de nature libérale²⁵⁹. Dans cette première séquence les initiatives et les projets s'organisent autour du thème de la navigation à vapeur pour répondre à la fois aux exigences du capitalisme industriel du XIX^e siècle, aux idées saint-simoniennes des élites qui les portent et aux perspectives régionales des collectivités qui les soutiennent. L'État, que ce soit sous l'Empire ou la Troisième République, ne prend alors que très peu d'initiatives dans la régulation du fleuve. Par conséquent, au tournant du XX^e siècle, les initiatives demeurent privées, locales et fragmentées entre les collectivités rhodaniennes.

Or, au tournant du XX^e siècle, le succès d'initiatives privées d'exploitation des forces motrices, notamment dans les Alpes et sur le Haut Rhône, et le progrès technique en matière d'acheminement de l'électricité génèrent de nouveaux débats entre les collectivités. Plusieurs acteurs dont Paris, les

²⁵⁵ René tavernier. La richesse du Rhône et son utilisation. La Houille Blanche n°2, février 1908.

²⁵⁶ Nous employons l'orthographe de l'époque.

²⁵⁷ Le Nouveau Journal. 15/12/1934. Le problème du Rhône et la suisse. ADR : Chambre de commerce suisse en France 1934) cote provisoire VOI – 027-02 1847-1936 n°273.

²⁵⁸ Premier congrès international de navigation intérieure. La Houille Blanche n°2, février 1908.

²⁵⁹ Cette séquence s'étend des années 1820 et jusqu'à la Première Guerre mondiale.

industriels du nord et les villes rhodaniennes se disputent la répartition des bénéfices de la captation des forces motrices du fleuve. Perçue comme un accaparement des richesses du fleuve par la capitale, l'annonce de l'exploitation du Haut Rhône au bénéfice de la ville de Paris et des industriels du bassin parisien déclenche des réactions vives dans les collectivités rhodaniennes. Dans le même temps, le sénateur de l'Ain Léon Perrier²⁶⁰ et le Maire de Lyon Édouard Herriot²⁶¹ entreprennent (à la suite des sénateurs et députés Gorjus et Chambaud) de les rallier autour du concept d'un aménagement total et multifonctionnel du fleuve où les revenus de l'hydroélectricité financent les aménagements productifs moins rentables à court terme (navigation et irrigation). Comme résultat de ces jeux d'acteurs, une loi en 1921²⁶² reconnaît la nécessité d'un aménagement total du fleuve et donne les bases d'un programme de réalisations à effectuer. A cette loi s'ajoute une série de décrets²⁶³ une décennie suivante donnant lieu à la création d'une entité régionale au statut particulier (« société d'intérêt général ») à laquelle est octroyée la concession totale du fleuve à partir des années 1930, avec pour mission de débiter le programme d'aménagement du Rhône. Ces éléments sont la base d'un grand mouvement de transformation matérielle du fleuve durant une période qui s'étend de l'aménagement du tiers central du Bas Rhône débuté en 1945 à l'aménagement du dernier barrage sur le Haut Rhône achevé en 1986.

On peut considérer la loi du Rhône (27 mai 1921) et les décrets qui s'ensuivent portant sur la constitution de l'opérateur en charge de la concession du fleuve (la Compagnie Nationale du Rhône) comme l'instauration dans le champ légal-institutionnel d'une codification²⁶⁴ visant à la transformation et au contrôle de l'espace fluvial, assigné de par là en espace productif et organisateur de flux. Cependant cette institutionnalisation ne se réalise pas à la manière d'une prise de conscience spontanée mais résulte au contraire d'une construction dont l'impulsion est à localiser dans l'aménagement de Jonage.

A ce stade de notre séquençage, deux questionnements méritent d'être soulevés. *Qu'advient-il durant la séquence charnière de l'Entre-deux-guerres dans les relations entre l'État libéral, les investisseurs*

²⁶⁰ Léon Perrier (1873-1948) est d'abord député radical de l'Isère (1910-1919) avant d'en devenir un sénateur du même parti (1920-1940).

²⁶¹ Édouard Herriot (1872-1957) est maire de Lyon de 1905 à 1940 puis de 1944 à 1957 et assume plusieurs fonctions de ministre sous les III^{ème} et IV^{ème} Républiques.

²⁶² La loi du 27 mai 1921 donne les principes de l'aménagement total du fleuve Rhône de la frontière suisse à la mer, au triple point de vue de l'hydroélectricité, la navigation et de l'irrigation.

²⁶³ Il s'agit de la convention du 5 juin 1934 et le cahier des charges annexé lesquels sont dans le journal officiel du 14 juin 1934 (Bethemont, 1972).

²⁶⁴ Rappelons ici que nous empruntons à Claude Raffestin sa conception de la codification de l'espace. Par activité codifiante nous entendons le fait que le fleuve, espace-enjeu, est objectivé selon les systèmes sémiologiques d'un ensemble d'acteurs qui vont codifier – objectiver l'espace fleuve dans la relation de pouvoir qui les lie ; conception empruntée à Raffestin (1980). Pour ce dernier, les acteurs codifient leur espace y projetant leurs systèmes sémiologiques, et structurent leur espace et leur temps à partir de cette activité codifiante en fonction des codes à disposition. Ainsi, une capitale, centralité codificatrice, impose son interprétation de l'espace aux acteurs situés dans sa marge. L'activité codifiante est le processus qui permet l'inscription territoriale du mode de production. Claude Raffestin prend l'exemple du mode de production industriel du XIX^e siècle qui réussit à bouleverser l'espace hérité du maillage villageois par l'imposition de son propre maillage territorial.

privés et les collectivités rhodaniennes qui ont constitué les intérêts économiques autour de la navigation rhodanienne ? Et d'autre part qu'advient-il des imaginaires préexistants ?

Le présent chapitre vise à expliciter ce qu'il advient du Rhône dans la transition entre une séquence d'incubation et une séquence d'expression de l'imaginaire du fleuve historiquement délimités, à savoir l'industrialisme libéral du XIX^e siècle et le capitalisme étatique des Trente Glorieuses (quand le fleuve devient l'objet d'une spatialité abstraite engendrée et organisée par l'État, en tant que moyen de production), et le rôle joué par l'État dans cette transition. Les travaux de Kuisel (1984) sur la genèse de l'État planificateur nous permettent de mettre en perspective cette transition qui se déroule au tournant du XX^e siècle et s'achève durant l'Entre-deux-guerres avec le processus complexe de transformation de l'État (changement de logiques, de modalités d'action et d'objectifs) qui se déroule durant cette séquence. D'un espace fluvial investi comme instrument de pouvoir par et au service d'une multitude d'acteurs régionaux (villes, chambres de commerce, opérateurs économiques), on passe à une production de l'espace fluvial intégrée dans l'État planificateur, dont Kuisel (1984) situe l'advenue au sortir de la Seconde Guerre mondiale. La séquence qui va du tournant du XIX^e siècle à 1939 comprend une intégration progressive de la production du fleuve dans les logiques de l'État. Cette intégration est le résultat de deux processus se déployant successivement, de nature différente mais de même orientation : de la région vers l'État. Durant la Belle Époque et la Première Guerre mondiale nous montrons la construction d'une représentation de la région rhodanienne à partir de l'aménagement du fleuve et sa légitimation puis son institutionnalisation par l'État (première partie). En second lieu, une fois réalisé ce processus, nous observons un second mouvement caractérisé par le transfert de l'activité de codification des usages et de normalisation du fleuve depuis les acteurs régionaux vers l'État, transfert qui implique des choix et ne se passe pas sans résistance (seconde partie). Le déploiement de ce double mouvement montre que la maturation du régime imaginaire qui conduit à la production du fleuve par l'État planificateur après la Seconde Guerre mondiale est en soi un processus transitionnel et polyvalent, n'advenant pas sur le mode de la rupture brutale mais plutôt par ajustements successifs.

Cette partie débute en 1899, date du congrès²⁶⁵ des chambres de commerce du sud-est, qui, selon Bethemont (1998), marque le début d'une reconfiguration du jeu d'acteurs : déçus pour les premiers par l'absence de résultat de l'amélioration du chenal, pour les seconds par l'impossibilité d'avoir pu réaliser les dérivations, les promoteurs de la navigation et de l'irrigation commencent à réfléchir à un

²⁶⁵ Le congrès des Chambres de commerce du sud-est se déroule du 31 mai au 4 juin 1899 pour réfléchir à l'aménagement du Rhône, il est présidé par l'ingénieur des ponts et chaussées René Tavernier, spécialiste de la question de la navigation rhodanienne. C'est l'occasion de la création de l'Office des transports du sud-est, organisme constitué par les 36 chambres de commerce de cette région avec pour objet d'examiner les différents projets d'aménagement du fleuve (Bethemont, 1972). Les conclusions du Congrès sont favorables à l'aménagement total du Rhône par un canal latéral du point de vue industriel et agricole, se rangeant à l'avis de l'un de ses membres, Auguste Pavin de Lafarge, membre de la Chambre de commerce d'Aubenas et conseiller général de l'Ardèche (Rapport Velten, disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1419621/f11.item.r=souleyre%20l'am%C3%A9nagement%20industriel%20du%20rh%C3%B4ne.zoom>)

aménagement fluvial n'opposant pas les différents usages. C'est la mission octroyée à l'Office des transports des chambres de commerce du sud-est, organisme créé dans le sillage de ce congrès²⁶⁶. On assiste alors à la consolidation de la représentation d'une région rhodanienne où chaque usage du fleuve est conçu dans son intégration à un projet total et commun d'aménagement, dès lors rendu légitime par un intérêt général.

Cependant comme le souligne Pritchard (2011), la nécessité d'un aménagement total du fleuve, bien que devenue consensuelle chez les collectivités rhodaniennes, laisse irrésolue la question des contributeurs des réalisations et des bénéficiaires des richesses générées. Pour remédier aux conflits d'intérêts qui tendent à s'exacerber dans le contexte d'un attrait grandissant pour le potentiel constitué par l'exploitation motrice du fleuve, se pose un enjeu majeur pour les Rhodaniens : celui de l'institution de règles formelles et légitimes pour faire appliquer le principe d'un aménagement ne délaissant pas les parties moins rentables du fleuve, et faire reconnaître cette exploitation par l'État. La loi du 27 Mai 1921 constitue à ce titre un moment important dans l'institution d'un système de régulation de l'espace fluvial. Se profile un processus d'institution de l'objet fleuve dans un système régulateur contrôlé par l'État, qui accompagne de façon décisive la construction d'un nouveau régime imaginaire du fleuve. Nous allons voir, puis nous examinerons la construction de la représentation d'une région aux problèmes partagés par des élites rhodaniennes, représentation qui, par la conflictualité qu'elle génère, rend jouable l'institution au sein de l'État d'un système de régulation du fleuve (section 1.2.).

1 Une recomposition des imaginaires du fleuve

A partir de la fin du XIX^e siècle, suite à la première expérimentation de l'aménagement de Jonage, le système de représentations organisant la relation au fleuve présente des croisements de thématiques. La représentation d'une région rhodanienne centrée sur l'aménagement du fleuve dans une perspective productiviste se construit dans un débat entre les collectivités rhodaniennes et les instances de l'État qui débute à partir du Congrès de 1899 et donne lieu à la promulgation de la loi du Rhône de 1921. Dans la suite de l'aménagement de Jonage, nous observons une recomposition imaginaire, processus induisant que les projets ne sont plus conçus de manière isolée autour d'un seul usage du fleuve, qu'il s'agisse du canal latéral ou de l'hydroélectricité. Toutefois ce changement ne se répercute pas spontanément dans le cadre légal-institutionnel à l'échelle du fleuve Rhône tout entier. Rendre possible une reconnaissance par l'État de l'actualité d'une région rhodanienne nécessite un agencement et des conditions politiques

²⁶⁶ TAVERNIER René, « La richesse du Rhône et son utilisation », *La Houille Blanche*, n°2, février 1908 (suite et fin).

et économiques spécifiques que nous allons examiner. Nous allons montrer comment la construction politique d'un système régulateur pour l'organisation de l'espace rhodanien à l'échelle nationale est permise par la mise en cohérence de la représentation régionale de l'espace rhodanien avec les logiques de l'espace national. *De quoi est faite et comment s'élabore la représentation d'une région rhodanienne nécessitant une intervention spatiale régulatrice ?*

Comme nous l'avons vu, à partir des années 1900, le développement de nouvelles possibilités techniques avec les progrès sur la captation et le transport des forces motrices et le bourgeonnement de projets visant la transformation du fleuve dans son ensemble contribuent à la construction d'une représentation régionale du fleuve. Cette dernière s'accompagne d'une recomposition des imaginaires, processus complexe qui se situe dans l'articulation des représentations de l'espace régional et national. Cette recomposition fait émerger de nouveaux agencements d'acteurs-intérêts-enjeux par rapport à ceux qui animent l'espace fluvial au XIX^e siècle. Ce phénomène induit en effet une polarisation des représentations du fleuve avec une forte différenciation du haut-Rhône et du bas-Rhône. Sur le bas-Rhône la possibilité technique de l'aménagement hydroélectrique dynamise les controverses sur les modalités de sa mise en navigation et érode les grands projets hydroagricoles hérités. Sur le Haut Rhône, le poids de plus en plus important de la ville de Paris dans les projets d'aménagement du Rhône conduit à une cristallisation des tensions entre les groupes régionaux impliqués. La polarisation Haut-Rhône – Bas-Rhône qui en résulte pousse à l'intervention de l'État en vue de la régulation du conflit. Nous montrons aussi le revirement de la position de l'État à partir de la fin de Grande Guerre dans un contexte favorable où se consolide une coalition d'acteurs, parisiens et collectivités rhodaniennes, autour d'un projet d'aménagement intégral du Rhône dans sa partie française. Cette première partie basée principalement sur l'étude des représentations permet de mettre en exergue les conditions préalables à la codification d'abord passive (simple enregistrement) puis dans une seconde phase active (induisant un engagement dans l'action) de l'espace régional par l'État.

1.1 Le Bas Rhône (de Lyon à la mer) : une restructuration des controverses

Au tournant du XIX^e siècle, l'arrangement public-privé advenu dans la régulation du projet local d'hydroélectricité de Jonage déclenche une série de débats sur les modalités d'encadrement du privé par l'État dans un domaine technique nouveau en pleine expansion. Cela induit un investissement de l'État pour mettre à contribution la production hydroélectrique au service de l'amélioration de la navigation et d'autres aménagements d'intérêt général sur le fleuve. La réalisation de ce modèle permet une reconsidération de l'aménagement du fleuve par un changement d'échelle, sa réplique devenant envisageable de la frontière suisse à la Méditerranée. Ce changement d'échelle dans la représentation spatiale du Rhône est soutenu par la mobilisation d'élites politiques rhodaniennes et s'exprime dans la

soumission au Ministère des Travaux Publics de plusieurs projets d'aménagement ciblant le fleuve dans son ensemble dans sa partie française. En effet, plusieurs demandes de concession du fleuve ou du canal latéral pour un aménagement prenant en compte l'hydroélectricité, la navigation et l'irrigation sur l'ensemble du linéaire. Elles sont réalisées entre les années 1890 et 1910²⁶⁷ par des parties privées, mais aussi par des individus émanant des corps de l'État. Les projets intègrent, comme une forme de réponse, le principe de l'aménagement à buts multiples dans leur contenu même, comme nous allons le voir.

Encadré 1 : le grand projet de canal latéral au Rhône réactualisé par le Commandant Pech

La stagnation du trafic fluvial comparée à l'augmentation du trafic ferroviaire suivant le plan Freycinet entraîne une ré-interrogation sur le devenir de la navigation rhodanienne et un retour en force des promoteurs du projet de canal latéral (Cote, 1903). En effet, la contrainte d'adopter des chaudières puissantes du fait de l'augmentation de la vitesse de l'eau dans la section entre Valence et Pont-Saint-Esprit en conséquence des travaux d'amélioration du chenal des années 1870 (Combe *et al.*, 1991) fournit un argument supplémentaire à un canal latéral qui lui serait à eau non mouvante. L'évolution des techniques disponibles est aussi un facteur dans le retour de ce projet pharaonique sur la scène politique, le développement du chaland automoteur diminuant les exigences de ses dimensions et donc son coût total, de la même manière que le canal du Rhône à Marseille a été redimensionné à la baisse par la disparition des grands porteurs à vapeur¹. Le projet de canal latéral de grande navigation est par conséquent réactivé durant la première décennie du XX^e siècle et débattu à plusieurs reprises avant la promulgation de la loi du Rhône de 1921. Il resurgit notamment durant le congrès des Chambres de Commerce de la région du Sud-Est tenu à Lyon du 31 mai au 4 juin 1899 (Cote, 1903) ou encore lors du congrès de l'Office des Transports (1899).

Le retour du projet de canal latéral (voir encadré 1) s'accompagne des discours géographiques que l'on peut considérer comme des antennes du développement chez les collectivités intéressées par la navigation. Ainsi une grande part des arguments géographiques du moment est en filiation directe avec les imaginaires du XIX^e siècle. Tout d'abord on retrouve le thème de la jonction rhodanienne avec Marseille qui connaît une très forte stabilité dans le discours des élites phocéennes, alors même que les travaux du canal de jonction de Marseille au Rhône ne s'achèveront que très tard. En effet, l'autorisation de percement du tunnel de Rove étant obtenue en 1903²⁶⁸, les travaux du canal ne débutent qu'en 1911 (Béthemont, 1972) et le Président de la chambre de Commerce de Marseille doit encore défendre l'idée de la jonction au Rhône en 1927 alors même que les ouvrages principaux sont terminés (Roncayolo, 2014), notamment le tunnel de Rove. Le canal latéral est invariablement demandé par la Chambre de Commerce de Marseille dans la continuité de son propre canal de Marseille au Rhône (Béthemont, 1972). Pour le directeur de la Chambre de Commerce de Marseille, le sillon Rhône-Saône constitue une artère mondiale et dispose d'une situation privilégiée en Europe. Il constitue en effet un axe de pénétration naturel ne dépassant pas 500 m de dénivelé vers l'intérieur du continent. Il dote le port de Marseille d'un hinterland avec l'arrière-pays rhodanien assurant un fret de retour et corrigeant ainsi son

²⁶⁷ Le projet de canal latéral au Rhône entre Lyon et la mer, proposé à maintes reprises depuis le début du XIX^e siècle, fait finalement l'objet d'un abandon total par le gouvernement suite au rapport des Ponts et Chaussées de 1907 qui démontre son absence totale de viabilité économique (Bethemont, 1972).

²⁶⁸ Intervention de M. Brenier, directeur général de la Chambre de commerce de Marseille. Congrès de l'Union Générale des rhodaniens IV, 1929. Archives de l'Union Générale des Rhodaniens, disponible à la bibliothèque municipale de Lyon.

désavantage compétitif face aux ports de la mer du Nord. La communication assurée vers le Rhin et l'Europe Centrale permet aussi la communication du trafic intérieur de marchandises avec le Levant par le canal de Suez et l'ouest par le détroit de Gibraltar²⁶⁹.

Cependant, avec l'ouverture du nouveau champ technique de la captation des forces motrices, la représentation du Rhône change : la singularité de ce fleuve, c'est-à-dire ses pentes excessives, changent de signification dans le nouveau contexte des possibilités techniques, pour acquérir une forte charge symbolique : d'obstacle à la navigation, elles deviennent « le principal élément de richesse »²⁷⁰ du fleuve.

Cette reconfiguration de la représentation du fleuve se retrouve dans le contenu des projets accompagnant ses demandes de concession (la Figure 15 permet de situer ces projets).

Le premier projet déposé est la demande de concession du canal latéral du Rhône par le Commandant Pech. Après avoir examiné l'argumentaire géographique qui le sous-tend dans le chapitre 2 (section 3.2.1), nous retenons ici la production d'un argumentaire nouveau élaboré sur la base des relations possibles entre les différents buts de l'aménagement (encadré 2).

Encadré 2 : le projet hydraulique du Commandant Pech (Cote, 1903).

Chez le Commandant Pech, l'énergie hydroélectrique est conçue comme le moyen d'améliorer la performance technico-économique du transport fluvial et vient par conséquent renforcer le thème de la navigation. Pour ne plus dépendre des importations de charbon, l'appareil industriel français et le transport des marchandises doivent à présent puiser l'énergie nécessaire dans l'eau du fleuve, qui peut fournir une force motrice abondante et à bas prix. L'aménagement de centrales électriques le long du canal de grande navigation doit favoriser ainsi un rééquilibrage des prix de revient des marchandises produites sur le territoire face à celles produites par les nations voisines. Cette perspective fait concevoir le projet de canal latéral au Rhône comme un gigantesque outil de production industrielle intégrant le port d'entrée à son hinterland. La représentation du territoire national qui sous-tend le discours du commandant Pech place en son centre le Rhône, de par le potentiel de production hydroélectrique et de transport commercial qu'il lui accorde. En dépit de l'absence totale de faisabilité du projet, il faut souligner ici la forte motivation pour rationaliser le fleuve et l'intégrer pleinement au processus de production en suivant une représentation alors encore inédite, celle d'une évaluation du débit en chevaux.

Aux projets de canal latéral s'ajoutent des projets hybrides incluant des tronçons en canal latéral et des tronçons utilisant le chenal principal du Rhône, comme c'est le cas du projet proposé par l'ingénieur des Ponts et Chaussées Souleyre. Ce dernier est selon Bethemont (1972) le premier à proposer sur la base de l'aménagement de Jonage l'extension d'un aménagement à but multiples à l'échelle du fleuve entre la frontière suisse et Arles (encadré 3).

²⁶⁹ *Ibid.*

²⁷⁰ TAVERNIER René, « La richesse du Rhône et son utilisation », *La Houille Blanche*, n°2, février 1908, p.215.

Encadré 3 : le projet de l'ingénieur Souleyre.

Dans le système mixte proposé par l'ingénieur, un canal latéral est prescrit dans les tronçons larges, c'est à dire en aval de Valence, et le fleuve lui-même fait l'objet d'aménagements de chutes là où le lit est resserré, en amont de Valence. Pour cela l'ingénieur propose une succession de huit barrages mobiles pour utiliser l'énergie hydroélectrique et racheter la pente forte en certains endroits. Ces barrages seraient équipés de dérivations éclusées. L'auteur propose de faire du Rhône de Lyon à la mer « une longue rue d'usines et une puissante voie navigable »¹. Grâce au transport de l'énergie hydraulique il propose d'établir ces usines le long d'une bande de 40 kilomètres de large de chaque côté du fleuve. Proposé dès 1898, ce projet propose l'extension du principe du financement par les bénéfices de l'hydroélectricité, de la navigation et de l'irrigation par son application à l'ensemble du Rhône, incluant le haut Rhône alors que les améliorations menées jusqu'à présent ne concernent que le Rhône de Lyon à la mer pour la navigation et le canal de Jonage pour l'hydroélectricité et la navigation. Pour chiffrer les réalisations, son auteur utilise les budgets du canal de Jonage pour évaluer les coûts des ouvrages en aval de Lyon, ce qui atteste de l'effet de modèle de l'aménagement de Jonage. Enfin, le projet entend proposer un aménagement total du Rhône permettant de rendre possible et de regrouper les initiatives particulières des villes dispersées ; la ville de Marseille par l'étang de Berre ou la ville de Saint-Etienne par le canal de Givors, chacun de ces projets isolés aurait besoin de l'aménagement du Rhône pour produire leur effet utile.

Sources : Bethemont, 1972 et Canal latéral au Rhône, rapport présenté au nom de la commission d'initiative par M. Édouard Velten. Annexe A, projet de M. A. Souleyre. Aménagement industriel du Rhône. Page 57. Disponible sur Gallica.

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1419621/f49.item.r=souleyre%20l'am%C3%A9nagement%20industriel%20du%20rh%C3%B4ne.zoom>. Consulté le 23/06/2018.

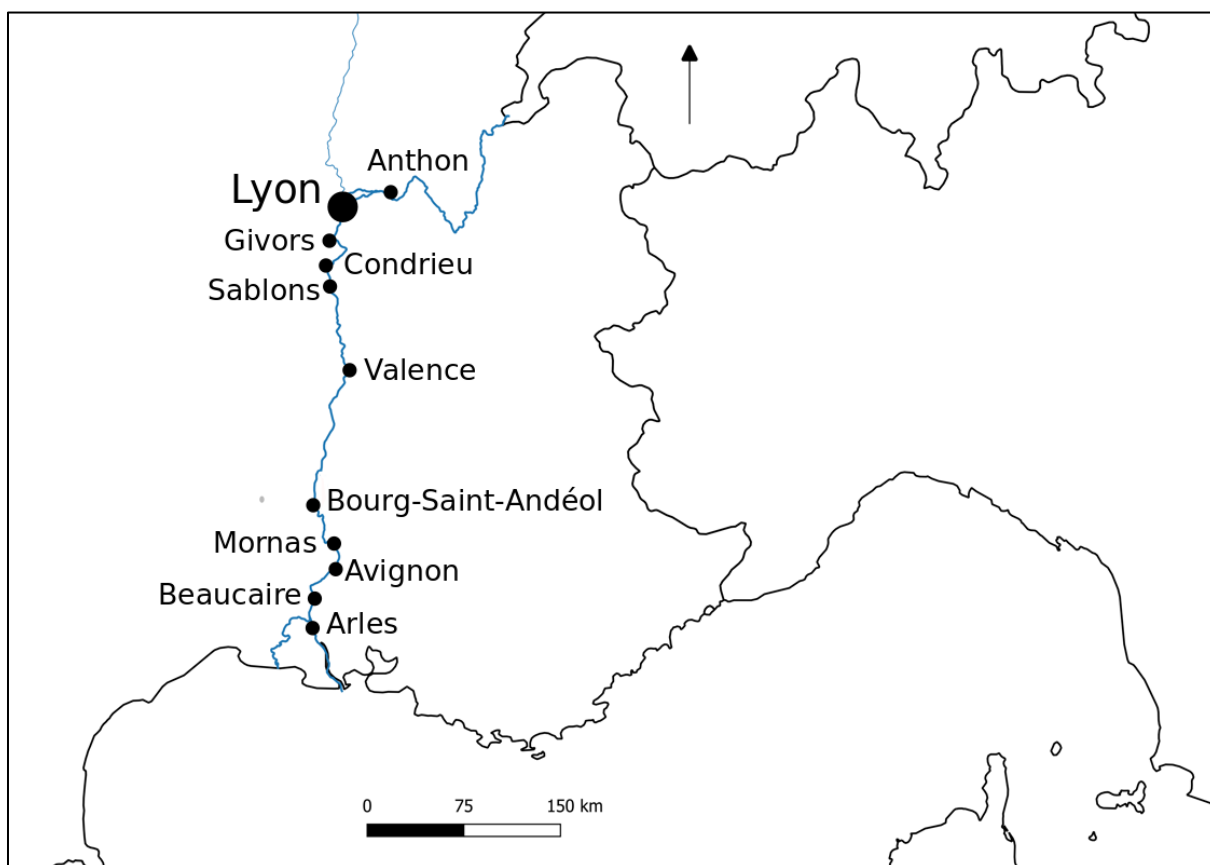


Figure 15 : carte de situation du Rhône avant les aménagements de la Compagnie Nationale du Rhône (la carte montre la localisation de certaines villes parfois d'importance mineure évoquées dans le texte). Durey, 2018.

Soumis en 1899, peu après le projet Souleyre, le projet de l'investisseur parisien Denèfle reprend les grandes lignes du projet d'irrigation Dumont (voir chapitre 2, section 3.2.3.) et demande la concession du canal latéral. Il propose en effet le projet de canal navigable dans le but de mettre en application son système de traction électrique²⁷¹ dans lequel il voit le moyen de rendre la navigation supérieure à toute concurrence. L'auteur du projet reprend les principaux arguments géographiques du Commandant Pech²⁷². La navigation, élément central du projet, n'exclut pas pour autant les autres usages, le canal devant notamment satisfaire aux besoins de l'irrigation pour les populations rurales de la région²⁷³.

On peut enfin évoquer le projet de M. Perre (1899), conseiller général du Vaucluse²⁷⁴, reposant pour sa part sur une succession de barrages et la canalisation du chenal principal du Rhône à l'aval de Lyon (Bethemont, 1972). A ce projet, se couple un projet Perre-Ricard de système de navigation par touage et remorquage dans le chenal principal du Rhône.

Les projets présentés ci-dessus focalisent sur l'aménagement du canal latéral de Lyon à Arles du point de vue de la navigation et de l'irrigation ; ils réactivent en cela une construction politique datant de plusieurs décennies. Il s'agit du groupe de départements ruraux qui digère mal l'absence de suite faite à la loi de 1881 autorisant la réalisation du canal Dumont. On voit en effet réapparaître le syndicat des dérivations du Rhône constitué des mêmes collectivités rhodaniennes qui avaient fait la promotion du projet de canal d'irrigation Dumont durant la seconde moitié du XIX^e siècle (voir chapitre 2, section 3.2.3.). Ainsi, le vœu du département Vaucluse exige que soit entrepris l'aménagement total du Rhône et que soient remis à l'étude les canaux de dérivation pour irriguer l'Isère, le Vaucluse, la Drôme, les Bouches du Rhône, l'Ardèche, le Gard et l'Hérault²⁷⁵. Les conseillers départementaux de l'Ardèche adoptent de la même manière des vœux pour faire appliquer les projets Denèfle et Souleyre dans les réunions de la Commission de Canaux Dérivés du Rhône qui regroupe ces sept départements²⁷⁶.

²⁷¹ La Société Denèfle-Michel-Gaillot de traction électrique tente d'appliquer cette innovation au touage et au halage sur la Seine et les canaux du Nord dans le tournant du XX^e siècle mais sans succès ; elle se heurte à la résistance de la batellerie traditionnelle et est gênée par l'encombrement des berges par cette batellerie (Merger, 1990).

²⁷² Voir section 3.2.1. du chapitre 2 : pour répondre aux inquiétudes sur le retrait de la France dans la structuration économique de l'Europe par l'extension de l'arrière-pays de Rotterdam et la politique agressive de l'Allemagne en matière de navigation intérieure, le Rhône, par sa situation géographique (ouverture à la Méditerranée), doit être rendu navigable pour attirer l'industrie par la diminution des coûts de transport.

²⁷³ Canal latéral au Rhône, rapport présenté au nom de la commission d'initiative par M. Édouard Velten. [- Annexe A, projet de M. A. Souleyre. Aménagement industriel du Rhône. Mémoire pour la demande en concession d'un canal de navigation latéral au Rhône. Disponible sur Gallica. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1419621/f49.item.r=souleyre%20l'am%C3%A9nagement%20industriel%20du%20rh%C3%B4ne.zoom>

²⁷⁴ Délibération du Conseil Général du Vaucluse. Séance extraordinaire de 1918. Troisième séance, mercredi 13 novembre 1918. Disponible sur Gallica.

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k61321912/f87.image.r=Perre%20barrages%20mobiles%20rh%C3%B4ne>

²⁷⁵ Conseil général du Vaucluse ; Procès-verbaux des séances de 1918. Lecture du rapport de M. Loque, pp-83-116. Gallica.

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k61321912/f101.image.r=Perre%20barrages%20mobiles%20rh%C3%B4ne>

²⁷⁶ Canal latéral au Rhône. Rapport Velten. Disponible sur Gallica:

Ces revendications sont cependant sapées par les nouvelles possibilités de captation des forces motrices. Cette technique offre en effet des alternatives à la solution de l'approvisionnement en eau d'irrigation des départements du Sud-est de la France par des ouvrages très lourds. Ainsi le projet de dérivation Dumont est définitivement enterré, présenté comme obsolète par les promoteurs de la navigation²⁷⁷. Mais plus grave pour les promoteurs des dérivation, c'est vers ce nouveau type de projet que se tourne dorénavant le Ministère de l'Agriculture à partir de 1908. Cela sanctionne une réduction forte des ambitions des promoteurs de l'aménagement agricole régional par le fleuve. En effet la question de la mise en valeur agricole est réduite à une question de mise à disposition locale de stocks pour l'irrigation à chaque barrage réalisé.

En parallèle du syndicat pour l'aménagement des dérivation du Rhône s'organise un syndicat interdépartemental dont la commission fait la promotion d'un aménagement devant satisfaire les exigences « d'une navigation constante, d'une irrigation suffisante et régulière, et de l'emploi des forces motrices appliquées aux besoins de la vallée, tant présents que futurs » (Cote 1903 : 108). Ce syndicat est l'initiative d'un conseiller départemental du Rhône²⁷⁸, et fait écho à l'initiative de regroupement des chambres de commerce de 1899. Cette commission interdépartementale se crée en 1900 et se réunit pour la première fois en 1901. Elle voit à sa tête quelques années après sa création un individu-clé de la construction politique de la région rhodanienne, le député Léon Perrier. Les premiers vœux du syndicat revendiquent l'aménagement du fleuve entre Lyon et Arles du point de vue de l'irrigation, de la navigation et de l'hydroélectricité par un canal latéral en rive gauche²⁷⁹.

Dans un premier temps, malgré ces nombreux projets soumis et les coalitions régionales qui les portent, l'aménagement intégral²⁸⁰ du Rhône, qui s'associe à la représentation d'une grande région rhodanienne aux problèmes partagés, échoue à s'imposer dans la scène politique nationale. Les attentes des élites politiques régionales ne rencontrent pas l'intérêt du gouvernement qui maintient une position libérale (encadré 4).

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1419621/f9.item.r=souleyre%20l'am%C3%A9nagement%20industriel%20du%20rh%C3%B4ne.zoom>

²⁷⁷ On trouve un argumentaire sur ce point dans Tavernier, R. La richesse du Rhône et son utilisation. La Houille Blanche n°2, février 1908 ; Tavernier, R. L'aménagement du Rhône réalisé par le groupement des intéressés. La Houille Blanche n°6, novembre-décembre 1918 Pages 326-332.

²⁷⁸ Il s'agit du conseiller du département du Rhône (et conseiller municipal de Lyon) Gourju, lequel est le défenseur de l'aménagement total du fleuve et du canal latéral de navigation de la suisse à la méditerranée avec son collègue Chambaud de la Bruyère au début du siècle. Ces deux individus président la commission départementale du Rhône. Journal officiel de la République française. Débats parlementaires. Sénat : compte rendu in-extenso. Séance du 24 mai 1921. Disponible sur Gallica :

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k64669157/f2.item.r=vote+loi+27+mai+1921+am%C3%A9nagement+Rh%C3%B4ne.zoom>

²⁷⁹ Journal officiel de la République française. Débats parlementaires. Sénat : compte rendu in-extenso. Séance du 24 mai 1921. Pages 1174-1188. Disponible sur Gallica :

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k64669157/f16.item.r=vote+loi+27+mai+1921+am%C3%A9nagement+Rh%C3%B4ne.zoom>

²⁸⁰ A noter que cette formule est utilisée par souci de commodité, mais demeure inexacte en tant que cet aménagement ne prend pas en compte les dimensions paysagères ni écologiques du fleuve.

Encadré 4 : un refus du gouvernement de l'avant-guerre d'adopter l'aménagement à buts multiples

Dès 1901, les initiatives interdépartementales font face au refus du gouvernement de considérer un aménagement à buts multiples. Cette dernière invoque que les différents usages de l'aménagement du fleuve gagnent à être envisagés séparément les uns des autres. De cette manière le gouvernement entend maintenir son champ d'action réduit : laisser l'hydroélectricité à l'initiative privée, conserver les prérogatives sur la navigation (Béthemont, 1972). Ainsi, à la suite du rejet par le gouvernement d'un aménagement à buts multiples, les ingénieurs du service spécial du Rhône (Girardon et Armand) sont chargés par la commission interministérielle de réaliser le devis du canal latéral de navigation entre Lyon et Arles en 1907 (Béthemont, 1972) sans l'intégrer dans un projet d'ensemble. C'est l'occasion de nouveaux débats sur la faisabilité économique du canal latéral de navigation de Lyon à Arles, les devis officiels des ingénieurs du service de la navigation montrant le caractère trop lourd de l'investissement à réaliser (plus de 500 millions de francs), s'opposant ainsi aux nombreux devis des promoteurs du canal hors du gouvernement, par exemple celui de l'ingénieur Barlatier de Mas (320 millions de francs).

Sources : Rapport de la commission des voies navigables, constituée pour l'étude des questions posées par la lettre ministérielle du 2 avril 1908. ADR. Cote S3293. Journal officiel de la République française. Débats parlementaires. Sénat : compte rendu in-extenso. Séance du 24 mai 1921. Pages 1174-1188. Disponible sur Gallica :

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k64669157/f16.item.r=vote+loi+27+mai+1921+am%C3%A9nagement+Rh%C3%B4ne.zoom>

Ces études monosectorielles sur la navigation n'empêchent pas un glissement, comme l'illustre l'encadré 5, durant la première décennie du XX^e siècle : nous pouvons ainsi observer que les projets d'aménagement du fleuve, par canal latéral ou non, intègrent graduellement les autres usages plutôt que de s'y opposer, comme l'illustrent les projets d'aménagement du triple point de vue présentés précédemment. Leur spécificité par rapport aux nombreux projets portés sur le fleuve au siècle précédent est de prendre en considération la relation entre les différents usages du fleuve, à la manière de l'aménagement de Jonage mais cette fois à l'échelle du fleuve pris dans son ensemble²⁸¹.

²⁸¹ Par exemple : « on peut concevoir (...) la répétition sur tout le cours du Rhône de l'opération qui a été réalisée à Jonage et qui consiste dans une dérivation éclusée, laquelle, tout d'abord, donne naissance à une captation de 20 000 HP [chevaux-vapeur, ou *Horse Power*] environ, et, en outre, permettra une navigation des plus commodes dans la section aménagée ». Aménagement du Rhône. Proposition de M. Chalamel, député. Rapport présenté au nom de la commission des voies et moyens de communication par M. Mallet, adopté et converti en délibération de la Chambre de commerce de Paris, dans sa séance du 17 décembre 1912. Disponible sur Gallica. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5714572d/f6.image.r=am%C3%A9nagement%20rh%C3%B4ne%20loi%20chalamel>. Page 1811.

Encadré 5: le concours de l'Office des Transports des Chambres de Commerce du Sud-Est, cas particulier du glissement vers une représentation intégrale de l'aménagement fluvial

En réaction à l'abandon du canal latéral de navigation de Lyon à la mer proclamé par la commission des voies navigables, l'Office des transports organise un concours en 1910-1911 pour susciter de nouvelles propositions pour l'aménagement du fleuve dans son ensemble. Le but est de faire émerger par l'initiative privée des projets moins onéreux et définitifs que le canal latéral de navigation tout en « réservant l'avenir ».

Plusieurs éléments montrent que c'est le thème de la navigation qui domine les perspectives de ce concours. Tout d'abord ce dernier est présidé par un ingénieur des Ponts des Chaussées retraité spécialiste de la navigation intérieure ayant travaillé notamment à l'amélioration de la navigation de la Moscova et de divers cours d'eau français, et ayant réalisé des recherches techniques au service de la Compagnie HPLM, M. Barlatier de Mas. Ensuite, le concours est présenté sous la rubrique « amélioration de la navigation » dans la revue technique qui en fait la chronique, même si son objet est bien l'examen de projets intégrant les usages agricoles et d'exploitation des forces motrices à la navigation. Mais là aussi, l'examen des conclusions et recommandations du jury montre que dans ce contexte d'avant-guerre, l'aménagement hydroélectrique du Rhône en soi ne fait pas sens, le gisement de forces motrice des Alpes étant vu comme amplement suffisant pour les besoins du pays. Ce n'est qu'indexé et utilisé dans le but du financement des travaux importants de mise en navigation du Rhône que l'usage hydroélectrique trouve sa cohérence. Le vainqueur du concours est un projet favorisant la navigation aux autres usages du fleuve tandis qu'un projet équilibrant les usages ne remporte que le deuxième prix. Enfin, l'examen de la composition du jury vérifie cette structure des imaginaires. D'une part, on note la prédominance des individus liés aux intérêts régionalisés de la navigation, comme plusieurs représentants des chambres de commerce rhodaniennes (Marseille, Roanne), l'ingénieur Armand du service spécial du Rhône ou encore le directeur de la société de touage et de remorquage de la Seine M. Lavaud. D'autre part on ne recense que quelques individus émanant du milieu des industriels de l'hydroélectricité, à savoir le directeur de la revue La Houille Blanche (nous avons vu l'importance des industriels des alpes dans la composition de ce comité dans la section 2.1.2.) M. Cote, ou encore un ingénieur électricien de Paris. On retrouve enfin des personnalités mixtes associées aux deux milieux, comme le Président de la chambre de Commerce de Lyon Jean Coignet (mandat de 1897 à 1922). L'agriculture est la grande absente dans la composition du jury.

Enfin, malgré la prédominance du thème de la navigation dans les imaginaires, les contenus des projets et les profils des participants dénotent l'intégration des différents usages productifs du fleuve, même si l'on ne laisse que peu de place à l'irrigation. Ce concours constitue donc une nouvelle étape dans la construction de la représentation légitime de l'aménagement du Bas-Rhône.

Source : L'amélioration de la navigation du Rhône. Le Génie Civil n°23. Revue générale des industries françaises et étrangères. 5 octobre 1912. Page 458. Disponible sur Gallica :

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6490450x/f6.item.r=am%C3%A9nagement%20du%20rh%C3%B4ne%20mollard.zoom>; Cote, E. Le concours d'aménagement du Rhône. La Houille Blanche n°4, Avril 1912. Pages 100-110. DOI <https://doi.org/10.1051/lhb/1912021>. L'amélioration de la navigation du Rhône. Le Génie Civil n°23. Revue générale des industries françaises et étrangères. 5 octobre 1912. Page 458. Disponible sur Gallica :

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6490450x/f6.item.r=am%C3%A9nagement%20du%20rh%C3%B4ne%20mollard.zoom>

Dans les négociations des élites politiques rhodaniennes avec le gouvernement, les imaginaires ne sont pas encore stabilisés autour d'une alternative technique qui fasse consensus pour la mise en navigation du bas-Rhône. Mais le changement technique qui renouvelle la manière de penser le fleuve induit une recomposition des imaginaires du fleuve entre Lyon et la mer, érodant la légitimité de certaines coalitions tout en catalysant d'autres. On peut y voir l'une des conséquences de l'aménagement de Jonage, rendant possible de penser l'aménagement du fleuve dans son ensemble par la combinaison des différents « points de vue » renvoyant aux trois activités productives (forces motrices, navigation, irrigation). Cette recomposition s'exprime selon des modalités et des agencements d'acteurs différents

sur le haut Rhône du fait de ses caractéristiques physiques (fortes pentes) et de sa spécificité géographique, en particulier sa situation transfrontalière.

1.2 *Le Haut Rhône et l'horizon suisse*

L'advenue d'un horizon suisse dans la configuration du système de représentations du fleuve navigable constitue l'un des facteurs de redistribution des composantes spatiales des intérêts et des attentes des acteurs rhodaniens. Les projets jamais effectués de canal latéral de navigation parallèle au Rhône et de mise en navigation du Rhône vers la Suisse à grand gabarit mobilisent tous les deux le même procédé d'intégration de l'espace fluvial dans un projet patriotique de réorganisation de l'espace national, représentation développée plus tôt par le Commandant Pech (voir chapitre 2 section 3.2.1.).

La construction d'une représentation de l'horizon suisse procède d'une dialectique entre échelle régionale et nationale. L'horizon suisse imprègne la théorisation de l'espace national chez plusieurs géographes à la fin de la Grande Guerre. Cet horizon se renforce avec le contexte politique de cette période, le discours économique dominant les années 1920 étant celui d'une inévitable course commerciale avec l'Allemagne sous peine de voir la Nation marginalisée dans le monde des affaires (Kuisel, 1984). Cette représentation est réactivée avec la Grande Guerre, comme l'illustre le discours du géographe beauvaisien, progressiste, socialiste et contributeur de la revue *La Houille Blanche*, Gaston Cahen (Cahen, 1918) dans l'encadré 6.

Encadré 6 : la géographie de Gaston Cahen, archétype de la représentation d'un territoire national économiquement menacé à la sortie de la Grande Guerre

Les projets européens de jonction du Rhin avec le Danube sont présentés par ce géographe comme la menace d'un « péril national », par un « encerclement par l'eau » (Cahen, 1918 :169) en précipitant l'isolement commercial de l'espace national français par le réseau de canaux européen. Ce réseau doit en effet assurer à l'Allemagne une expansion territoriale commerciale agressive : « L'Allemagne aura perdu des colonies lointaines et pauvres. Qu'importe si elle y gagne des colonies voisines et riches, les pays méditerranéens, le bassin de la mer Noire ! » (Cahen, 1918 : 170). Pour renforcer son propos, l'auteur présente l'initiative suisse de réalisation de la voie navigable du Rhône au Rhin comme un choix de rapprochement vers l'Allemagne plutôt que vers la France. Pour riposter à la menace allemande, l'auteur recommande un programme simple : « raccorder l'intérieur du pays à la mer » (Cahen, 1918 : 171), et prolonger le dynamisme économique des ports principaux français, Bordeaux, Dunkerque, Le Havre, Nantes, Marseille, vers l'intérieur du pays par un projet similaire de canalisation fluviale. Dans cette pensée, le Rhône, voie de pénétration prolongeant l'hinterland de Marseille, doit à la fois structurer l'espace national intérieur (l'auteur recommandant fortement de commencer par la réalisation d'un axe Marseille-Lille), et connecter l'économie nationale à l'Europe du Nord par la liaison à la Suisse.

1.2.1 La perspective suisse

D'un point de vue purement français, l'horizon suisse consiste à contrecarrer l'influence de l'Allemagne en mettant Genève dans l'orbite rhodanienne (Béthemont, 1972). Cependant, la construction d'un horizon suisse dans le système de représentations n'est pas une œuvre uniquement française et procède aussi de la production de discours et de projets du côté helvète. Elle accompagne la constitution d'un groupe d'industriels, d'ingénieurs, de négociants, d'élites politiques et économiques formant plusieurs associations d'intérêt. Ces acteurs se regroupent dans une association d'intérêt qui obtient rapidement une capacité importante de lobby auprès de la Confédération suisse ; il s'agit de l'association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin (encadré 7).

Encadré 7 : l'association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin

Fondée en 1908 par des industriels, négociants et ingénieurs genevois, cette association constitue le syndicat suisse pour la navigation du Rhône au Rhin en 1909 et se divise en plusieurs sections basées dans les différents cantons du pays. La section du Rhône est chargée d'étudier la navigation du Rhône au Léman, d'Entreroches et de l'Aar (voir Figure 16), branche rhodanienne du Transhélvétique, grand projet suisse de liaison navigable que nous décrivons par la suite. L'association regroupe un total de 24 corporations publiques et privées et de 185 adhérents en 1910 et plus de 2700 membres en 1919, ce qui permet la création d'une Commission nationale de navigation en 1920. Le syndicat suisse pour la navigation du Rhône au Rhin emporte le soutien de plusieurs cantons suisses et de la Confédération dans ses études.

Les discours sur la navigation du côté suisse concernent d'abord la structuration interne de l'espace national suisse. L'association suisse pour la navigation du Rhin au Rhône cherche à développer la navigation intérieure en Suisse en profitant de l'aménagement électrique du réseau hydraulique du pays. La rapide structuration de l'association et l'accueil favorable qu'elle obtient dans un premier temps auprès des autorités entraînent un conflit durable avec les promoteurs du rail qui voient dans cette association un lobby concurrent²⁸². Les promoteurs de la navigation intérieure suisse obtiennent notamment la traduction du principe d'un aménagement satisfaisant à la fois la production d'énergie hydroélectrique et la navigation dans l'article 24 bis de la constitution fédérale de 1908. L'association réclame la constitution d'une compagnie suisse de navigation intérieure afin d'exécuter les travaux et réguler la navigation²⁸³. Les impératifs de sécurisation du ravitaillement du pays durant la Grande Guerre accroissent davantage l'intérêt du gouvernement pour la navigation.

Cependant, la question de la structuration intérieure des voies navigables suisses n'en reste pas à la question du territoire interne et se lie fermement à celle des échanges avec l'extérieur du pays dans le

²⁸² André Vacheron. *Origine et développement de l'association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin, dans Fleuve et mer*, Basel, août 1958. ADR. Cote S3293.

²⁸³ *Ibid.*

système de représentations suisse comme le montre l'étude économique commanditée par la commission fédérale suisse²⁸⁴ (encadré 8).

Encadré 8: la représentation du rôle de la voie d'eau dans la structuration du territoire suisse

Dans cette étude, la Suisse, pays enclavé et dont le sol est pauvre en matières premières, dépend fortement des importations pour son développement économique. Pour améliorer sa balance commerciale, la Suisse doit s'aménager des liaisons navigables avec l'extérieur. Ce système de voies navigables repose sur différentes caractéristiques fondamentales. D'une part sur le plan technique, il est rendu possible par la présence de cours d'eau aux débits d'étiage important car renforcés par des grands lacs. D'autre part il s'associe à une mise en valeur économique de ces cours d'eau de plaine par l'engagement d'aménagements d'hydroélectricité par le gouvernement, la valorisation surtout de la voie du Rhin pour le transport de pondéreux notamment par le port de Bâle (lieu d'importation d'une grande part des marchandises du pays). Cette structuration des voies économiques mobilise notamment la croyance dans les effets d'un jeu de concurrence entre les voies de la Mer du Nord et de la Méditerranée. La liaison au Rhône est dès lors intégrée dans un projet de construction de la Nation : « l'aménagement de voies navigables est d'une très grande importance pour les conditions d'existence et même pour l'indépendance de la Suisse ».

Source : Rapport officiel de la commission fédérale d'études. Document œuvre de 32 ingénieurs suisses. ADR. Cote S 3293.

L'intérêt suisse pour l'horizon rhodanien déclenche le projet de canal Transhelvétique, projet formulé par l'association romande de navigation intérieure en 1908 avec le dessein de relier le Rhône au Lac Léman et au Rhin par l'Aar et Bâle (voir Figure 16). Ce projet trouve un soutien fort auprès des élites genevoises ; ces dernières cherchent à désenclaver leur ville en la transformant en un centre d'échanges et de trafics bénéficiant de la voie commerciale rhodanienne : « la réalisation de projets que nous soumettons au public serait une œuvre utile pour Genève et toute la Suisse. Elle contribuerait au développement économique absolument nécessaire de la ville et du canton. En effet, en devenant tête de ligne d'une grande voie fluviale dont les racines s'enfonceront profondément dans les régions si riches de la Méditerranée, de l'Afrique, et même de l'Orient, Genève sortirait de son isolement »²⁸⁵. Les acteurs genevois voient en outre dans le projet de nouveau port industriel²⁸⁶ à Lyon un fort potentiel d'accroissement des échanges commerciaux. En témoigne l'intérêt de l'État de Genève manifesté envers l'établissement d'une zone franche à Lyon afin d'y constituer des stocks en vue du ravitaillement de la Suisse²⁸⁷. Ainsi, le projet de canal transhelvétique et la liaison rhodanienne génèrent des démarches spéculatives du côté des élites genevoises, ce qui se traduit par des essais et des projets pour permettre la traversée de Genève. Du point de vue suisse, la traversée de Genève constitue un goulot d'étranglement dans la mise à gabarit des péniches automotrices projetées pour la liaison du Rhin au

²⁸⁴ Rapport officiel de la commission fédérale d'études. Document œuvre de 32 ingénieurs suisses. ADR. Cote S 3293.

²⁸⁵ Aménagement d'une voie navigable à travers Genève et d'un port sur le lac Léman. Par le Bureau Maillart, Genève, L. Meisser, ingénieur, successeur, en collaboration avec E. Wantz, ingénieur. Lausanne. Edition de la société du bulletin technique de la suisse romande. 1942. ADR cote S3293.

²⁸⁶ Le port industriel de Lyon n'est réalisé qu'en 1935-1938.

²⁸⁷ Délibération de la Chambre de commerce de Lyon. Séance 20 juin 1928. ADR. Non indexé.

Rhône par la Suisse. L'enjeu est de maintenir la même capacité de rendement tout le long de cette voie internationale. Plusieurs projets de traversée de Genève par la voie navigable sont proposés entre 1909 et 1911 en rive droite et en rive gauche, incluant des canaux souterrains et tunnels, notamment par le groupe Blondel, Harlé et Mahl. Ces projets sont examinés par le conseil d'État du canton de Genève en 1919 ; des controverses apparaissent entre promoteurs de solution à ciel ouvert face aux promoteurs des canaux souterrains²⁸⁸. Reprenant ces études, les ingénieurs Meissier et Wantz formulent un projet d'aménagement comprenant la maîtrise des eaux du lac Léman, la création d'un port sur ce lac, la mise en navigation du Haut Rhône et la traversée de Genève. La mise en navigation du Haut Rhône stimule ainsi en miroir les initiatives et les projets des deux métropoles lyonnaise et genevoise.

Dans un contexte favorable à la navigation, ces acteurs suisses militent pour l'aménagement du Haut Rhône ; la représentation sous-jacente à leur discours rejoint en tous points les inquiétudes françaises concernant la structuration économique de l'Europe. La représentation structurante est celle d'un pays qui cherche à se libérer de l'emprise économique de l'Allemagne avec laquelle il est obligé de traiter. Cela génère une attente forte côté suisse pour que les français entreprennent la mise en navigation à grand gabarit du Rhône et particulièrement du Haut-Rhône. Par exemple, lors du comité pour l'aménagement du Haut Rhône du 12 janvier 1918 à Lyon, une délégation suisse vient demander la mise en navigation de la partie française du Haut Rhône au plus vite. Elle argue de l'importance de cette voie pour éviter l'absorption commerciale d'une partie de la Suisse par l'Allemagne dans le contexte de l'aménagement du Rhin (Zimmermann, 1918). Autre exemple signifiant de cet attrait suisse pour le Rhône, la Chambre de Commerce Suisse en France est intéressée par le projet de création d'un port franc suisse à Port-Saint-Louis-du-Rhône, projet proposé par l'association des usagers de Port-Saint-Louis-du-Rhône dans l'anticipation de la mise en navigation du haut Rhône vers la Suisse. Les attentes suisses se tournent sur les 3000 hectares qui restent disponibles au bord du canal Saint-Louis. A terme ces acteurs visent à faire de Port-Saint-Louis le débouché naturel à la fois de la Suisse et de Lyon²⁸⁹. Ce mouvement répète à l'échelle suisse et à 50 ans d'intervalles les attentes lyonnaises formulées pour Port-Saint-Louis-du-Rhône (voir chapitre 2 section 2.1.2.).

1.2.2 Effets sur la maturation de projets sur le Haut Rhône français

La montée en puissance de cet horizon suisse dans la représentation du Rhône influe sur la maturation de projets sur le Haut Rhône dans les années 1910-1920, notamment le barrage de Génissiat (dont la réalisation n'intervient qu'à la veille de la Seconde Guerre mondiale en 1937)²⁹⁰. Dans les conceptions

²⁸⁸ Aménagement d'une voie navigable à travers Genève et d'un port sur le lac Léman. Par le Bureau Maillart, Genève, L. Meissier, ingénieur, successeur, en collaboration avec E. Wantz, ingénieur. Lausanne. Edition de la société du bulletin technique de la Suisse romande. 1942. ADR cote S3293.

²⁸⁹ Le Nouveau Journal. 15 décembre 1934. Le problème du Rhône et la suisse. Chambre de commerce suisse en France, 1934. ADR. Cote provisoire VOI – 027-02 1847-1936 n°273.

²⁹⁰ Les intérêts lyonnais se cristallisent sur les ressources électriques de Génissiat à partir des années 1910 ; on rappelle aussi le mémoire rendu par Jean Coignet montrant l'intérêt de la chambre de Commerce vers l'hydroélectricité des Alpes. Chambre de commerce de Lyon, séance du 22 janvier 1903. Législation des chutes

des ingénieurs Harlé Blondel et Mahl, dépositaires d'un premier projet de barrage dans les années 1910, celui-ci doit permettre d'effacer le problème du passage des gorges par la création d'un lac artificiel de 24 km, rendant navigable tout un tronçon du Rhône à l'état torrentiel en aval du lac de Genève. Le thème de la navigation est ainsi fortement mobilisé dans l'argumentaire des promoteurs de ce projet de captation des forces motrices²⁹¹ ; l'ingénieur Mahl escompte étendre l'hinterland rhodanien marseillais jusqu'à la Suisse, notamment par l'export de produits industriels et alimentaires²⁹². Cela permet à l'ingénieur d'acquiescer le soutien du Service de la Navigation face aux projets concurrents celui du barrage unique à Génissiat. A terme, les ingénieurs de la navigation veulent aussi rendre possible le franchissement du futur barrage de Génissiat en le dotant d'un gigantesque ascenseur à bateaux à fonctionnement hélicoïdal²⁹³. Les attentes françaises envers l'horizon suisse ont la vie longue, on les retrouve revigorées lors des congrès de l'Union Générale des Rhodaniens de Marseille et Lausanne en 1934. Le lien symbolique entre le barrage de Génissiat et l'horizon commercial Suisse est enfin réactivé à la fin de l'entre-deux guerres lors des débuts des travaux du barrage²⁹⁴.

Ainsi, des nouvelles demandes de concession pour le canal latéral de grande navigation aux discours annonçant la loi de 1921, on constate une reconfiguration du système de représentations aboutissant à une nouvelle agrégation autour du thème de la navigation. A une époque où la représentation de la région est encore celle d'un ensemble participant à la cohérence de l'espace national (Gay, 2001), le nouveau système de représentations en place fait changer les dynamiques de projet. Dès 1918 le service spécial du Rhône établit un programme de navigation de la partie du Haut Rhône classée comme navigable à l'époque entre le Château du Parc et Lyon (90km). Un autre projet est présenté en 1920 par la Société d'aménagement du Rhône pour aménager le fleuve de Lyon à Génissiat (Schiff, 1936). Ces projets s'inscrivent dans le cadre d'un rapprochement avec la Suisse avec laquelle un dialogue s'établit. La création du comité franco-suisse²⁹⁵ pour l'aménagement du Haut Rhône en 1911-1912 illustre la

d'eau. Rapport de M. J. Coignet (1855-1947), Lyon. 1903. Chambre de commerce de Lyon, séance du 22 janvier 1903. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k57858377.texteImage>

²⁹¹ Bulletin de la Chambre de commerce de Paris, 17ème année n°17, 23 avril 1910. Travaux de la Chambre de commerce : transport d'énergie du Haut Rhône à Paris (projet de MM. Blondel, Harlé, Mahl). Rapport présenté, au nom de la commission des voies et moyens de communication, par M. Mallet, adopté et converti en délibération par la Chambre de commerce de Paris, dans sa séance du 13 avril 1910. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb327221210/date>

²⁹² Mahl, cité dans E. A. Martel. 1914. La perte et le canon du Rhône. Société de géographie (Paris) La Géographie : bulletin de la Société de géographie. Volume XXIII, n°3. 15 Mars 1914. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9640412z/f169.image.r=canon%20du%20rh%C3%B4ne?rk=85837;2>

²⁹³ L'aménagement du Haut Rhône français. Le Génie Civil n°1570. Samedi 13 Juillet 1912. Tome LXI n°11. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34348662d/date.r=>

²⁹⁴ Aubert, M. Aménagement du Haut Rhône français. La chute de Génissiat. Revue Technica n°47, Janvier 1937. Organe de l'association des anciens élèves de l'école centrale lyonnaise. Consultable à la bibliothèque municipale de Lyon.

²⁹⁵ Le comité franco-suisse pour l'aménagement du haut-Rhône est constitué en 1912 à l'initiative de la Chambre de commerce de française de Genève dans le but de mettre en navigation le haut-Rhône jusqu'à la Suisse. Ce comité est présidé par Jean Coignet, président de la Chambre de commerce de Lyon. Voir Les projets sur le Rhône de Lyon à Genève. La Houille Blanche, n°5 (Septembre-Octobre 1917), pp. 44-48. DOI <https://doi.org/10.1051/lhb/1917011>

consolidation des attentes suisses et françaises pour le développement de la navigation. De plus, une convention est rédigée en 1918, engageant les deux pays à terminer la mise en navigation des deux côtés à une date fixée²⁹⁶.

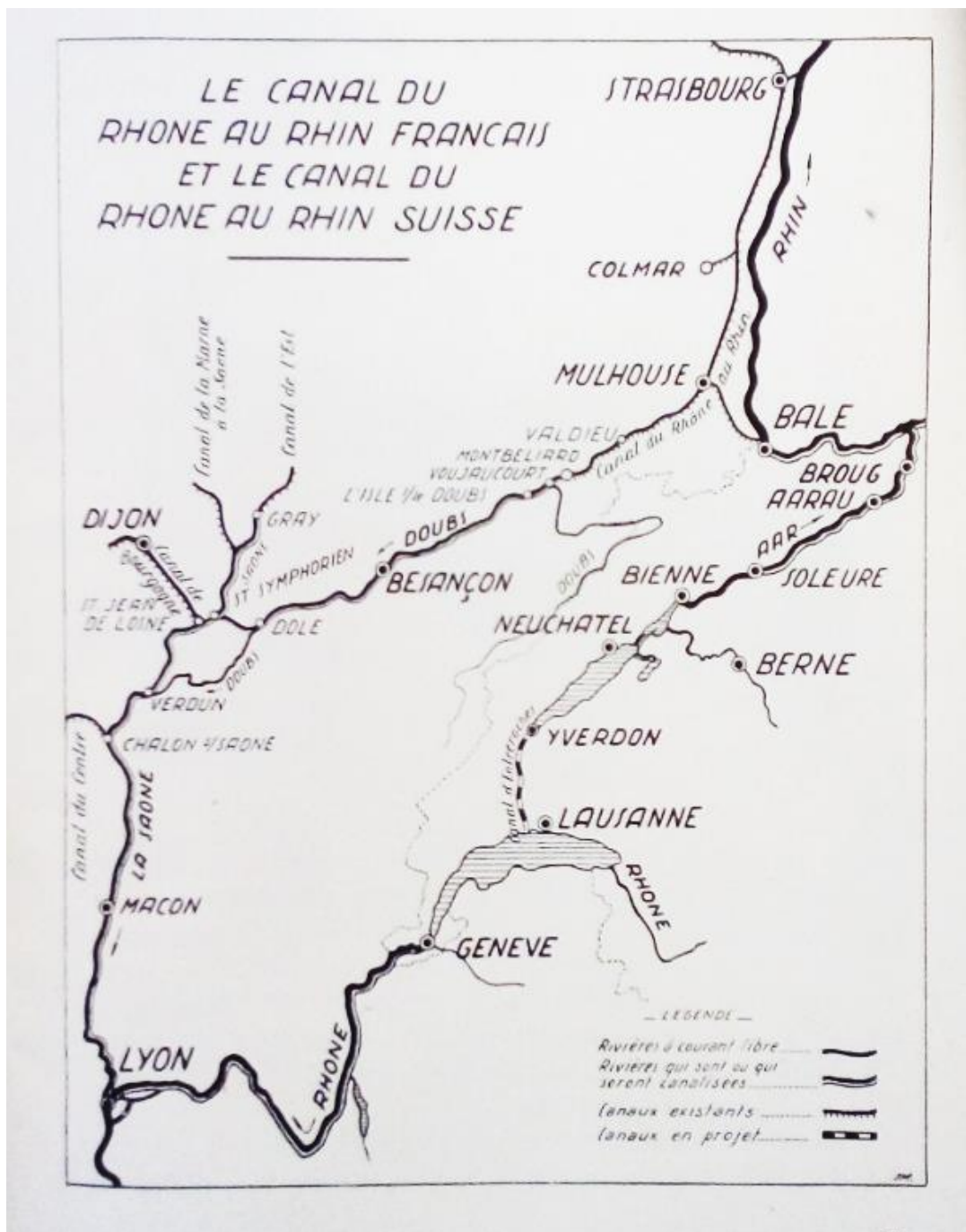


Figure 16 : projet d'aménagement de la voie navigable du Rhône au Rhin par la Suisse. Source : Léman-Rhin. Un grand pas vers la réalisation du canal Transhelvétique. Rapport officiel de la commission fédérale d'études. Document œuvre de 32 ingénieurs suisses. ADR. Cote S 3293.

²⁹⁶ Délibérations de la Chambre de commerce de Lyon. Séance du 1 juillet 1918. ADR. Non indexé.

1.2.3 Un nouveau système qui s'impose à la loi de 1921 : les implications de « l'horizon suisse » sur l'aménagement du Rhône

Construite de part et d'autres de la frontière, la représentation de la liaison navigable franco-suisse vient dans le même temps s'imposer dans la construction de l'espace national. En témoigne d'abord son actualité dans les congrès de navigation intérieure de portée nationale. Ainsi, la jonction du Haut-Rhône avec la Suisse est l'un des vœux concernant la navigation prononcés à l'issue du congrès national des Travaux Publics du 9 au 12 octobre 1907 à Bordeaux²⁹⁷. Ensuite, la liaison vers la Suisse s'impose comme une évidence et ne fait pas débat durant la genèse de la loi de 1921. On retrouve l'horizon suisse dans le discours des artisans de cette loi, notamment celui du conseiller général du Haut-Rhin Jean Maitre. La position géographique de Jean Maitre, engagé pour le développement économique d'un territoire situé sur l'une des jonctions du Rhin au Rhône, explique le niveau élevé de ses attentes envers la navigation. En outre, l'examen des débats parlementaires préalables à la promulgation de la loi montre aussi que la perspective de l'ouverture à la Suisse est bien centrale dans le thème de la navigation rhodanienne²⁹⁸. Seules quelques discussions ont lieu sur le gabarit à donner au Haut-Rhône et sur le potentiel de mouvement économique qu'offrirait l'industrie suisse (Anonyme, 1918). Comme résultat, la loi du 28 Mai 1921, qui institue l'aménagement de la région rhodanienne en œuvre nationale, stipule un aménagement du fleuve du triple point de vue de la force motrice, de la navigation, et de l'irrigation de la frontière suisse à la mer, et se prononce notamment en faveur de la mise au gabarit de chalands de 1200 tonnes de toute la voie navigable jusqu'à la Suisse.

L'horizon suisse apparaît durant l'entre-deux-guerres dans la représentation du fleuve. Nous retrouvons le partage d'une même vision de la mise en navigation du fleuve entre l'union générale des rhodaniens et les groupes d'intérêt suisses. D'une part suivant la promulgation de la loi de 1921²⁹⁹ des débats animent les Congrès sur les modalités souhaitables de la gestion du Lac Léman pour satisfaire les différents usages productifs du fleuve, consolidant ainsi l'idée d'une vision du fleuve intégrant les différents usages dans l'ensemble de sa géographie³⁰⁰. D'autre part la proximité entre les promoteurs de la navigation rhodanienne des côtés suisse et français est entretenue avec la participation des associations suisses de navigation aux événements français : congrès de l'Union générale des rhodaniens, descentes

²⁹⁷ Premier congrès international de navigation intérieure. La Houille Blanche, N°2 (Février 1908), pp. 34-40. DOI <https://doi.org/10.1051/lhb/1908015>

²⁹⁸ Journal officiel de la République française. Débats parlementaires. Sénat : compte rendu in-extenso. Séance du 24 mai 1921. Pages 1174-1188. Disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k64669157/f16.item.r=vote+loi+27+mai+1921+am%C3%A9nagement+Rh%C3%B4ne.zoom>

²⁹⁹ La loi du 27 mai 1921 conditionne l'amélioration de la navigation sur le Haut Rhône à un accord avec la Suisse sur la gestion des eaux du lac Léman (article 10).

³⁰⁰ Un exemple illustrant cela se trouve dans l'intervention de Léon Perrier en 1929. Léon Perrier sénateur président de la commission pour l'aménagement du Rhône. Compte rendu des travaux de cette commission. Congrès IV de l'Union Générale des Rhodaniens, 1929. Consultable à la bibliothèque municipale de Lyon.

du Rhône, inauguration de la Compagnie Nationale du Rhône, et fêtes du Rhône durant les congrès successifs de l'union générale des rhodaniens de l'entre-deux guerres.

Ces éléments montrent que la construction d'un horizon suisse, élaborée par des acteurs régionaux des deux côtés du lac Léman et inscrite dans les discours sur l'espace national, contribue à recomposer les imaginaires du fleuve. Nous avons vu comment il devient structurant (à côté bien sûr de l'hydroélectricité) dans l'aménagement du barrage de Génissiat. Le panorama des représentations impliquant le haut Rhône reste cependant incomplet tant que l'on n'aura pas abordé en détail un autre projet mobilisant l'horizon suisse, celui du port industriel de Lyon.

1.3 La genèse du port industriel de Lyon et la construction d'une représentation du carrefour lyonnais

La reconfiguration du système de représentations de l'espace fluvial rhodanien déclenche la maturation de plusieurs projets répondant à des attentes nouvelles des acteurs économiques de la ville de Lyon. On assiste à l'émergence de deux projets concomitants au cours de la Première Guerre mondiale ; le premier étant de réaliser un port fluvial industriel en aval immédiat de Lyon, rive gauche du fleuve et le second consistant à relier le Haut Rhône au Bas Rhône par un canal de ceinture évitant la traversée de Lyon. L'idée d'un tel port industriel est pour la première fois énoncée dans l'un des projets soumis durant le Concours organisé par la Commission des Transports du Sud-est en 1910³⁰¹. Plusieurs sources permettent de bien cerner les représentations animant les discours de la Chambre de Commerce et de la Ville de Lyon et qui jouent un rôle fondamental dans la maturation de ces projets à cette période. La genèse de ce projet (encadré 9) permet d'éclairer l'une des facettes de la construction des nouveaux enjeux relatifs à l'aménagement du Haut-Rhône pour Lyon. La maturation de ce nouveau projet économique s'inscrit aussi dans un faisceau d'horizons croisés anciens et nouveaux, dans la lignée de la reconfiguration du système de représentations exposée précédemment.

³⁰¹ L'amélioration de la navigation du Rhône. Le Génie Civil n°23. Revue générale des industries françaises et étrangères. 5 octobre 1912. Page 458. Disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6490450x/f6.item.r=am%C3%A9nagement%20du%20rh%C3%B4ne%20mollard.zoom>

Encadré 9: un nouveau port industriel appelé à renforcer la part du trafic fluvial captée par la métropole

Au tournant du XX^e siècle, Lyon réussit à bénéficier d'une augmentation inattendue du trafic fluvial en construisant le port Rambaud au bord de la Saône (quartier Perrache). Ce projet réalisé durant les années 1919-1926 est le fruit de l'initiative conjointe de la Municipalité et de la Chambre de Commerce ; il s'établit sur les décombres de l'ancienne gare d'eau des frères Seguin (Rivet, 1946). Mais dès sa conception les preneurs d'initiative voient l'insuffisance d'un port aux réserves foncières trop limitées pour soutenir le développement du trafic rhodanien. De plus, sa localisation oblige au franchissement de l'écluse de la Mulatière, contrainte supplémentaire au trafic fluvial pour accéder au Rhône. En outre, l'intérêt lyonnais pour la navigation rhodanienne grandit pendant la Grande Guerre du fait des services rendus par l'industrie privée en lui ramenant du charbon anglais (Blanchard 1919 (2)). De cette manière, mûrit dès cette époque un autre projet plus ambitieux de création d'un port industriel en rive gauche du Rhône en aval direct de la ville, il s'agit du futur Port Édouard Herriot (que nous dénommons ici « port industriel de Lyon » le nom actuel étant officiellement attribué en quelques années après son inauguration). Le succès économique du port Rambaud ne peut qu'émousser les attentes des élites lyonnaises envers la navigation, renforçant la croyance selon laquelle l'équipement générerait la fonction (Roncayolo, 2014), ou autrement dit la création de nouvelles infrastructures portuaires induirait par elle-même le trafic commercial et le développement industriel. Le projet de port industriel devient central dans la politique de croissance lyonnaise : « L'œuvre qui sera à réaliser dans ce domaine transformera Lyon et fera de notre ville un port comparable à celui de Strasbourg et sans doute avec une sphère d'action plus considérable » (Délibération de la Chambre de commerce de Lyon du 6 janvier 1931, page 14. ADR, non indexé).

Sources : Intervention de Louis Pradel, président de la Chambre de commerce de Lyon. Lyon, carrefour fluvial. Congrès IV de l'Union Générale des Rhodaniens, 1929. Consultable à la bibliothèque municipale de Lyon ; Maillet, G.A. Le port de Lyon. Revue Technica n°47 Janvier 1937. Organe de l'association des anciens élèves de l'école centrale lyonnaise. Consultable à la bibliothèque municipale de Lyon.

1.3.1 La conservation de l'horizon méditerranéen : Marseille vs Port-Saint-Louis

Les élites lyonnaises se représentent comme jouable l'établissement d'un port nouveau en anticipation de la liaison de Marseille au Rhône : Il faut en effet rappeler que le canal de jonction de Marseille au Rhône est encore en travaux au sortir de la Grande Guerre (l'ouverture du tunnel du Rove n'arrive qu'en 1926). Les élites lyonnaises escomptent avec l'achèvement du canal l'établissement d'une voie fluviale commerciale entre deux pôles économiques importants et comptent sur les sociétés pétrolières qui s'installent autour de l'étang de Berre pour développer à Lyon des fonctions de stockage et d'approvisionnement destinées à desservir toute la région. Selon le président de la Chambre de Commerce de Lyon, « Dans l'exécution de ce vaste plan, Marseille et Lyon atteindront des résultats connexes, sous des formes diverses : Marseille étant le réceptacle des marchandises de l'Orient, et Lyon,

leur entrepositaire »³⁰². Ainsi, la Chambre de Commerce de Lyon salue les initiatives de Marseille pour équiper et industrialiser l'étang de Berre, le port Mirabeau et Port de Bouc : « la Chambre de Commerce de Lyon a toujours été persuadée que, pour répondre à son rôle de grand port de la région du Sud-Est, Marseille devait avoir toutes les installations nécessaires, soit comme étendue de quais, soit comme outillage »³⁰³. On note ici le changement d'attitude déjà amorcé durant le XIX^e siècle des élites lyonnaises par rapport au conflit Marseille–Port-Saint-Louis-du-Rhône (voir Chapitre 2). Port-Saint-Louis-du-Rhône malgré son succès relatif connaît une stabilisation de son trafic au début du XX^e siècle. On trouve cependant quelques revendications d'industriels désireux de sortir le port de l'oubli face aux élites lyonnaises, par exemple pour demander des fonds pour mieux entretenir le port : « alors que de gros efforts sont tentés à Lyon pour développer le port fluvial de transit entre la Méditerranée d'une part et les États centraux de l'autre, il semble naturel que la Chambre de Commerce de notre région ne se désintéresse pas de la situation spéciale de Port-Saint-Louis-du-Rhône qui est le débouché naturel de la navigation fluviale sur la Méditerranée »³⁰⁴. Ces revendications n'ont que peu d'impact sur les représentations lyonnaises comme le montre l'absence de réaction dans les registres de la Chambre de Commerce.

³⁰² Intervention de Louis Pradel, président de la Chambre de commerce de Lyon. Lyon, carrefour fluvial. Congrès IV de l'Union Générale des Rhodaniens, 1929. Consultable à la bibliothèque municipale de Lyon.

³⁰³ Délibération de la Chambre de commerce de Lyon. Séance du 1 juillet 1918, page 14. ADR, non indexé.

³⁰⁴ Notice, extrait du bulletin mensuel des fabricants de produits chimiques de Lyon et de la région. 12 janvier 1928. ADR. Cote S3293.

du point de vue de la navigation³⁰⁶. De plus, l'horizon suisse a droit à un traitement de faveur dans l'imaginaire lyonnais, ce que traduit un projet spécial : pour faire de Lyon un centre industriel et portuaire privilégié par ses échanges avec l'Europe continentale, pour relier le Haut Rhône au Bas Rhône et en faire une voie navigable complète sans contrainte de transbordement, la traversée de Lyon constitue un obstacle du fait d'un manque de tirant d'air sous certains ponts. De ce fait naît durant la Première Guerre mondiale le projet de contourner cette traversée de la ville par un grand canal de ceinture (voir Figure 18) ; la Chambre de Commerce de Lyon décide à cet effet de la création en 1918 d'un bureau d'étude du canal de ceinture avec la contribution financière de la Municipalité³⁰⁷.

Ce canal induirait une réalisation assez lourde : d'une longueur de 11 kilomètres, il comprendrait quatre écluses et un tunnel sous la colline de Bron³⁰⁸. Il semblerait que ce canal de ceinture ait précédé l'idée du Port Édouard Herriot dans un temps assez court, le canal étant conçu au départ pour accompagner le port Rambaud³⁰⁹. De fortes attentes sont projetées sur ce canal de ceinture pour relancer la région industrielle lyonnaise : « ce canal de ceinture, outre son caractère d'intérêt national et international de canal de jonction, aura une utilité de premier ordre pour toute l'industrie de la région lyonnaise située sur la rive gauche du Rhône, industrie qui s'est considérablement développée pendant la guerre et se développera encore à la suite de la mise en exploitation du nouveau bassin houiller³¹⁰ de cette région [la région lyonnaise] »³¹¹. Une fois le projet de port industriel de Lyon formulé, le canal de ceinture est conçu d'une part comme partie intégrante du programme à venir de mise en navigation du Rhône vers la Suisse (Figure 18): « la construction de ce canal de ceinture doit non seulement être achevée au moment où le Haut Rhône sera devenu navigable pour que cette nouvelle navigation puisse immédiatement avoir son débouché sur le Rhône » ; et en même temps comme une extension des ports de Lyon : « (...) mais que, même si elle précède la terminaison des travaux du Haut Rhône, les dépenses faites sur le canal de ceinture auront immédiatement leur utilité comme extension des ports de Lyon »³¹². Les attentes lyonnaises autour des effets industrialisants du canal de ceinture se retrouvent dans les avant-projets. A l'extrémité du canal de Jonage l'ingénieur des ponts et chaussées du service spécial du Rhône prévoit un port public raccordé au chemin de fer de l'Est de Lyon, point terminal d'une industrialisation linéaire le long du canal ; une emprise de 125 m de large est prévue dans le tracé à cet

³⁰⁶ Délibération de la Chambre de commerce de Lyon. Séance du 29 avril 1937, page 14. ADR, non indexé.

³⁰⁷ Délibération de la Chambre de commerce de Lyon. Séance du 1 juillet 1918, page 14. ADR, non indexé.

³⁰⁸ Avant-projet d'un port industriel à construire sur la rive gauche du Rhône à Lyon, et d'un canal de ceinture destiné à relier ce port au canal de Jonage. Procès-verbal de conférence au premier degré. 15 mai 1933

³⁰⁹ Comptes rendus des travaux de la Chambre de Commerce de Lyon. 1919. ADR. Non indexé.

³¹⁰ Il s'agit sûrement ici du gisement de Communay. Ce dernier, qui constitue le prolongement oriental du bassin de la Loire, n'a pas répondu aux espérances qu'il avait suscitées.

³¹¹ Séance du 1 juillet 1918 : compte rendus des travaux de la Chambre de commerce de Lyon. Page 114. ADR. Non indexé.

³¹² Délibération de la Chambre de commerce de Lyon. Séance du 1 juillet 1918, page 14. ADR, non indexé.

effet sur la rive Est³¹³. Finalement, l'enjeu lié à la navigation du Haut-Rhône génère de la demande politique du côté lyonnais ; ainsi la chambre de commerce de Lyon fait pression pour accélérer la mise en navigation du haut Rhône dans le but de valoriser son projet de port industriel. Pour cela elle fait étudier une solution partielle et transitoire de mise en navigation par la création d'un chenal dans le lit du Rhône par le moyen de dragages en attendant la solution définitive adoptée par les ponts et chaussées d'aménagement en dérivations sur le modèle de Jonage³¹⁴.

1.3.3 Une intégration de ce double horizon dans la représentation dominante de l'espace national

L'étude des discours sur la genèse du port industriel de Lyon montre bien la synthèse lyonnaise et son rôle dans la construction d'une représentation du carrefour lyonnais, passage obligé de l'Europe. Le nouveau port industriel de Lyon doit bénéficier de la position centrale de Lyon entre Genève et Marseille, devenant ainsi carrefour des horizons suisse et maritime : « Lyon, situé entre Strasbourg et Marseille, est admirablement placé pour recevoir le trafic qui vient de la Méditerranée et se dirige vers le Nord, soit en sens inverse. Trois directions s'ouvrent devant nous : la région parisienne, Strasbourg, Genève. C'est aussi sur notre port que viendront converger les marchandises venues de ces trois directions. Soit qu'elles doivent être distribuées immédiatement dans la région du sud-est, où se trouvent des centres industriels si importants, soit qu'elles doivent descendre le fleuve jusqu'à Marseille, pour transiter dans l'Orient méditerranéen ou au-delà, Lyon est un point de passage obligé, un carrefour, non seulement des routes et des voies ferrées, mais aussi et surtout des voies fluviales»³¹⁵. Cette représentation est consacrée dans les revues techniques lors de la réalisation du port³¹⁶. On peut ajouter à cela que les projets d'aménagement lyonnais sont pleinement intégrés et trouvent une légitimité renforcée dans une cohérence avec le système de représentations dominant à la sortie de la Grande Guerre. La comparaison patriotique aux installations allemandes accroît la force des regards sur Lyon : « Quel entrepôt, même en Allemagne, peut être comparé à Lyon situé au croisement de quatre branches cardinales, l'une nord-sud des régions parisiennes et lorraines aux rivages de la Méditerranée, l'autre ouest-est de l'Atlantique à la Suisse, à l'Italie, à l'Orient ? »³¹⁷. On retrouve le même discours sur le canal de ceinture qui doit doter Lyon d'entrepôts industriels comparables aux installations allemandes dans l'argumentaire du professeur Gaston Cahen faisant de l'aménagement du Rhône la solution à un problème national (Cahen, 1918).

³¹³ Avant-projet d'un port industriel à construire sur la rive gauche du Rhône à Lyon, et d'un canal de ceinture destiné à relier ce port au canal de Jonage. Procès-verbal de conférence au premier degré. 15 mai 1933. Archives de la Compagnie Nationale du Rhône. cote PL III bA-2.

³¹⁴ La question du haut-Rhône, son état actuel. Réunion du bureau du comité franco-suisse du haut-Rhône. A Genève, les 26 et 27 septembre 1917. ADR. Cote S3243.

³¹⁵ Intervention de Louis Pradel, président de la Chambre de commerce de Lyon. Lyon, carrefour fluvial. Congrès IV de l'Union Générale des Rhodaniens, 1929. Consultable à la bibliothèque municipale de Lyon.

³¹⁶ Maillat, G.A. Le port de Lyon. Revue Technica. N°47 Janvier 1937. Organe de l'association des anciens élèves de l'école centrale lyonnaise. Consultable à la bibliothèque municipale de Lyon.

³¹⁷ Maillat, G.A. Le port de Lyon. Revue Technica n°47 Janvier 1937. Organe de l'association des anciens élèves de l'école centrale lyonnaise. p171. Consultable à la bibliothèque municipale de Lyon.



Figure 18: l'aménagement du haut Rhône théorisé par l'ingénieur Armand du service de la navigation. A partir de Armand, ingénieur en chef des ponts et chaussées. Chargé du service spécial du Rhône et de la Saône. Conseil supérieur des travaux publics. Comité pour l'aménagement du Rhône. Aménagement du Rhône, avant-projet. ADR. Cote S3243.

En s'appropriant un système de représentations reconfiguré plaçant Lyon au centre d'un projet de restructuration économique de l'espace national par la navigation fluviale, les élites politiques lyonnaises parviennent à donner une orientation nouvelle au projet politique de la ville au sortir de la Grande Guerre.

1.4 Une polarisation haut Rhône - bas Rhône à l'origine d'une construction politique régionale

Pour terminer cette analyse de la formation d'une représentation régionale du Rhône il nous reste à examiner une dernière facette de la recomposition des imaginaires du fleuve, reposant cette fois sur la

production d'électricité. C'est en effet l'importance que prend le gisement d'hydroélectricité du haut Rhône à partir des années 1900, déclenchant l'entrée en jeu des acteurs industriels et publics parisiens, (encadré 10) qui est déterminante dans la demande des acteurs rhodaniens pour une régulation par l'État de la mise en valeur du fleuve.

Encadré 10 : l'intérêt nouveau des acteurs parisiens pour l'énergie hydroélectrique du Rhône : contexte et projets

L'importance du potentiel hydroélectrique du secteur de Bellegarde (haut-Rhône) est remarquée durant le Congrès de la Houille Blanche à Grenoble en 1902, c'est ici que surgit l'idée de la captation des forces motrices de Génissiat pour leur acheminement vers Paris (1). Si le projet d'une captation du haut potentiel de force motrice à Génissiat n'est pas original (un groupe de canadiens formulent déjà ce projet en 1871, constatant les facilités qu'offre la configuration du lieu), en revanche l'approvisionnement de Paris est nouveau. La ville de Paris, à partir de 1907, date de l'unification des sociétés des concessions parisiennes de distribution d'électricité, connaît une période marquée par un besoin de rationalisation de son réseau électrique et par une augmentation de la consommation électrique (Beltran, 1995). C'est dans cette période qu'elle commence à s'intéresser aux potentiels hydrauliques du sud de la France, le nord en étant plutôt dépourvu (Clozier, 1934). L'aménagement de centrales hydrauliques sur la Seine est en effet une question très récente. On peut aussi mentionner l'aménagement des centrales de la Cure (Morvan) qui se déroule dans les années 1930 mais ces dernières ne représentent qu'une production marginale (voir B. (anonyme), 1936). Aux ressources du Haut Rhône il faut ajouter celles du Massif Central, notamment le projet de barrage d'Eguzon (Creuse), lequel éveille l'attention de la Chambre de commerce de Paris à partir de 1924 (2).

Le projet d'une alimentation de la région parisienne en électricité par un barrage hydroélectrique à Génissiat (3) est porté par un groupe de trois ingénieurs des Ponts et Chaussées, Harlé et Blondel, et des mines, Mahl, qui réalise les premières études en 1902 et dépose une première demande de concession sur cette chute à partir de 1903. Le projet des trois ingénieurs subit la concurrence locale de plusieurs projets. Le premier consiste en la captation des forces motrices destiné à une distribution d'électricité limitée à la région des Alpes (projet Malperthuis-Bellegarde) (4) et le second est une proposition de mise en navigation du haut Rhône évitant la construction d'un ascenseur à bateaux à Génissiat par la construction de dérivations (projet Crolard et Maillot) (5). Avant la Grande Guerre, l'intérêt de Paris pour l'hydroélectricité est déjà manifeste, reposant sur la fourniture d'une énergie bon marché aux petits ateliers et sur des nouveaux usages dans l'industrie chimique et la métallurgie : « On peut affirmer, sans témérité, ni optimisme enthousiaste, que si toute la puissance captée n'est pas utilisée immédiatement avec profit, elle trouvera un jour à être employée quelle qu'en soit la quantité disponible » (6).

Sources : (1) L'aménagement du Haut Rhône français. Le Génie Civil. Revue générale hebdomadaire des industries françaises et étrangères. N°1570. Samedi 13 Juillet 1912. Tome LXI n°11. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34348662d/date>; (2) Concession de transport d'énergie électrique à haute tension. Délibération de la Chambre de commerce de Paris. 1924. Page 630. Disponible sur Gallica :

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5719871k/f34.image.r=Eguzon?rk=42918;4>; (3) L'aménagement du Haut Rhône français. Le Génie Civil. Revue générale hebdomadaire des industries françaises et étrangères n°1570. Samedi 13 Juillet 1912. Tome LXI n°11. Disponible sur Gallica :

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34348662d/date>

(4) Bulletin de la Chambre de commerce de Paris, 17^{ème} année, n°17. 23 avril 1910. Travaux de la Chambre de commerce : transport d'énergie du Haut Rhône à Paris (projet de MM. Blondel, Harlé, Mahl). Rapport présenté, au nom de la commission des voies et moyens de communication, par M. Mallet, adopté et converti en délibération par la Chambre de commerce de Paris, séance du 13 avril 1910. Disponible sur Gallica : <ark:/12148/cb327221210/date>

(5) Journal officiel de la République française. Débats parlementaires. Sénat : compte rendu in-extenso. Séance du 24 mai 1921. Pages 1174-1188. Disponible sur Gallica :

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k64669157/f16.item.r=vote+loi+27+mai+1921+am%C3%A9nagement+Rh%C3%B4ne.zoom>

(6) Bulletin de la Chambre de commerce de Paris, 17^{ème} année n°17, 23 avril 1910. Disponible sur Gallica. Travaux de la Chambre de commerce : transport d'énergie du Haut Rhône à Paris (projet de MM. Blondel, Harlé, Mahl). Rapport présenté, au nom de la commission des voies et moyens de communication, par M. Mallet, adopté et converti en délibération par la Chambre de commerce de Paris, dans sa séance du 13 avril 1910.

En 1908, la ville de Paris commence à se pencher sur le projet Harlé Blondel Mahl (voir encadré) en soumettant à l'examen du Ministère des Travaux Publics avec l'accord du Préfet de la Seine³¹⁸. Elle obtient l'aval des Ponts et Chaussées en 1911 (Béthemont, 1972)³¹⁹. L'intérêt de Paris pour l'électricité du Haut-Rhône fait surgir des tensions avec les acteurs rhodaniens au sujet de la répartition des richesses du Rhône, tensions qui dès lors se cristallisent sur ce tronçon du fleuve. La ville de Paris annonce son désir de demander sa concession lors du comité interdépartemental de l'aménagement du Haut Rhône de 1918 (Zimmermann, 1918).

Ces attentes parisiennes pour l'électricité de Génissiat rencontrent celles de la ville de Lyon en pleine redéfinition de ses enjeux vis-à-vis du haut-Rhône. A l'axe de circulation privilégié (voir section 1.1.) s'associe dorénavant le gisement d'énergie pour la métropole. Ainsi, un premier enjeu pour Lyon est de diversifier ses sources d'alimentation énergétiques ; en effet il lui importe de conserver dans la région toutes les forces hydrauliques possibles afin de parer à la hausse excessive des prix du charbon dans la cité, les mines du bassin de la Loire et Saône et Loire ne suffisant pas aux besoins des industriels³²⁰. Cependant la perspective d'un grand barrage-réservoir à l'amont de la ville de Lyon fait peur un moment, ses élus voyant un risque d'inondation au cas où le barrage présenterait des failles. C'est l'occasion d'un court épisode de controverse technique³²¹.

Les premières réactions rhodaniennes à l'entrée en jeu de la ville de Paris illustrent la manière dont la polarisation de la représentation du haut Rhône et du bas Rhône influe sur les choix politiques. La division de la partie française du fleuve en deux concessions séparées constitue à ce moment-là un horizon politique à forte potentialité. Ainsi, l'initiative parisienne déclenche l'opposition des représentants de la ville de Lyon et du département de l'Ain qui condamnent le monopole de Paris sur les ressources hydroélectriques de Génissiat en passe de se constituer (Zimmermann, 1918). Les élites lyonnaises notamment dénoncent une marginalisation de la navigation sur le haut Rhône face au projet hydroélectrique : « il semble que l'on ait voulu ainsi commencer par satisfaire les besoins de Paris en laissant au second plan la navigation du Haut Rhône »³²². En réponse, Paris propose des compensations à la concession de Génissiat notamment le partage de la force hydraulique produite par la future centrale

³¹⁸L'aménagement du Haut Rhône français. Le Génie Civil. Revue générale hebdomadaire des industries françaises et étrangères. N°1570. Samedi 13 Juillet 1912. Tome LXI n°11. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34348662d/date>

³¹⁹ La concession restreinte du barrage de Génissiat n'est jamais octroyée par le gouvernement à Paris, celle-ci étant intégrée à une concession unique du fleuve dans son ensemble qui voit le jour durant les décennies suivantes, voir section 1.4. Le barrage de Génissiat pour sa part est effectivement réalisé durant la Seconde Guerre mondiale.

³²⁰ Vœu relatif au maintien dans la région des forces relatives au haut Rhône. Rapports et délibérations du Conseil général du Rhône, 28 avril 1908. Page 221. Disponible sur Gallica :

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5808745d/f435.image.r=cusset%20jonage>

³²¹ Journal officiel de la République française. Débats parlementaires. Séance du 24 mai 1921. Pages 1174-1188. Disponible sur Gallica :

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k64669157/f16.item.r=vote+loi+27+mai+1921+am%C3%A9nagement+Rh%C3%B4ne.zoom>

³²² Comptes rendus des travaux de la Chambre de commerce de Lyon, 1919. ADR. Non indexé.

avec la ville de Lyon³²³, elle aussi intéressée. De son côté, la Chambre de Commerce de Lyon, représentée par son président Jean Coignet, veut faire une proposition pour que Lyon et Paris associent leurs intérêts communs dans une concession partagée, avec le soutien du maire de Lyon Édouard Herriot³²⁴. L'accord qui semble se passer entre les acteurs intéressés par l'aménagement du Haut Rhône, y compris le comité franco-suisse (voir section 1.2.), met de côté toutes les constructions politiques impliquant les collectivités du Bas-Rhône, par exemple le syndicat pour l'aménagement des dérivations agricoles du Rhône, pour privilégier les projets des acteurs dominants mis en cohérence dans l'imaginaire productif du Haut Rhône, à savoir le port industriel de Lyon et le barrage de Génissiat. Ainsi le maire de Lyon, Édouard Herriot, défend l'adéquation des visées locales et nationales de l'aménagement du Haut-Rhône à la conférence de Genève en Novembre 1916 (Zimmermann 1918).

On se souvient néanmoins de la position lyonnaise, regardant à la fois vers le haut Rhône et vers le bas Rhône, pour postuler de la difficulté des acteurs politiques lyonnais à dégager un positionnement devant l'imminence de la privatisation de Génissiat pour Paris. Ainsi, l'intérêt du département du Rhône est difficile à définir et les débats internes montrent qu'il oscille entre le parti pris du débat bilatéral avec Paris et la négation en bloc du projet au nom de l'intérêt régional. D'un côté, certains conseillers plaident l'opposition et revendiquent pour les conseils généraux des départements riverains des fleuves objets de travaux d'aménagement un droit de veto sur les projets de concessions déposés. Une autre de ces revendications est d'instaurer une clause particulière dans la loi en débat sur la régulation des concessions hydroélectriques réservant un impôt de 10% de l'énergie produite par les concessionnaires à l'État³²⁵. « Nous ne voulons pas que la houille blanche, propriété nationale, soit accaparée au profit de quelques capitalistes et que la législation à intervenir autorise cette exploitation au profit exclusif de quelques particuliers, comme il a été fait pour les mines »³²⁶. Ce discours exprime le besoin d'un arbitrage de l'État devant la crainte d'un accaparement des richesses du fleuve face à la construction politique d'une région rhodanienne où l'exploitation du fleuve deviendrait (en principe) une richesse partagée.

L'accumulation des regards sur Génissiat et ses promesses implique un délaissement des parties du fleuve situées en aval de Lyon à la fois dans les projets et la distribution des bénéfices. La cristallisation des tensions entre acteurs sur les richesses du Haut Rhône renforce de cette manière la représentation duale d'un aménagement du fleuve « à deux vitesses », et de par-là la construction d'un intérêt général localisé dans la région conditionné à l'aménagement intégral du fleuve. L'opposition rentable/peu rentable, productif/peu productif coïncide avec l'opposition géographique nord-sud qui devient

³²³ Bulletin municipal officiel de la Ville de Paris. 27 janvier 1930. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb343512457/date>

³²⁴ Comptes rendus des travaux de la Chambre de commerce de Lyon. 1918. Navigation du Rhône de Genève à Lyon et canal de ceinture. ADR. Non indexé.

³²⁵ Vœu relatif au maintien dans la région des forces relatives au haut Rhône. Rapports et délibérations du Conseil général du Rhône, 28 avril 1908. Page 221. Disponible sur Gallica :

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5808745d/f435.image.r=cusset%20jonage>

³²⁶ *Ibid.*

structurante dans la représentation régionale de l'espace fluvial. Au Haut Rhône, fort de ses richesses électriques, s'oppose le Bas Rhône aux travaux de navigation et d'irrigation dispendieux : « En réalité, nous serions arrivés, si nous avions consenti à la demande qui nous était présentée, à concéder la partie productive du Rhône au profit d'intérêts privés, tandis que les autres seraient restées inertes ; avec la certitude que l'État, manquant d'argent, on les aurait laissées non aménagées et nous aurions ainsi tout à fait perdu l'espoir de voir réaliser l'aménagement total du Rhône »³²⁷. Le sénateur de l'Ain Léon Perrier fait allusion à Génissiat lorsqu'il évoque la « partie productive du Rhône » dans ce discours prononcé a posteriori devant les élus rhodaniens. Il est aussi significatif de voir que les réflexions sur un aménagement total du fleuve se déroulent notamment à l'occasion du comité d'étude de l'aménagement du Haut Rhône organisé par le Ministère des Travaux Publics (à la fin de la Première Guerre mondiale).

C'est la représentation régionale du fleuve qui l'emporte dans la définition de la position lyonnaise. Les tensions qui s'accumulent sur la captation des richesses du Haut-Rhône catalysent en effet la demande politique pour une région rhodanienne partageant et les coûts de l'aménagement total du fleuve et les bénéfices socioéconomiques, quelle que soit la rentabilité des usages. Cette demande est une construction politique progressive dont l'origine véritable est difficile à localiser, mais dont on peut trouver une prémisse dans l'accueil favorable donné à la proposition du conseiller du département du Rhône Gourju durant le débat interne au département du Rhône sur la position à adopter face à l'imminence de l'octroi à Paris de la concession de Génissiat. Ce dernier demande à rassembler l'ensemble des départements et collectivités intéressés et engager le dialogue avec le gouvernement pour que « rien [ne soit] fait d'irréversible en contradiction avec les intérêts locaux »³²⁸.

La volonté de légitimer cette nouvelle construction politique fait surgir la nécessité de l'obtention d'une reconnaissance par l'État ; les élites rhodaniennes se mobilisent dans ce sens. Le discours d'Édouard Herriot durant la Première Guerre mondiale l'illustre pleinement : « le meilleur moyen de satisfaire à ces intérêts [relatifs à l'aménagement du Rhône] consisterait, selon Édouard Herriot, à concéder les projets d'aménagement des forces motrices unies à la navigation, de préférence aux grandes collectivités qui en feraient la demande, telles que les départements ou les grandes villes. En cas d'opposition d'intérêts entre elles, l'entente pourrait s'établir en recourant à un arbitre, qui serait naturellement l'État »³²⁹. Cela donne lieu à plusieurs tentatives d'investissement du débat national.

Face à ce que les élites rhodaniennes perçoivent comme un accaparement du potentiel productif le plus important du fleuve par la capitale au détriment de la région rhodanienne, le député Chalamel soumet une proposition de loi de concession unique (aménagement intégral du Rhône du triple point de vue

³²⁷ Discours de Léon Perrier, sénateur - président de la commission pour l'aménagement du Rhône. Compte rendu des travaux de cette commission. Congrès de l'Union Générale des Rhodaniens IV – 1929.

³²⁸ Vœu relatif au maintien dans la région des forces relatives au haut Rhône. Rapports et délibérations du Conseil général du Rhône. 28 avril 1908. Disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5808745d/f435.image.r=cusset%20jonage>. Page 425.

³²⁹ Discours rapporté de Édouard Herriot par Zimmermann, 1918.

portant sur toute la partie française) devant l'assemblée nationale en 1912 (proposition de loi de Chalamel déposée le 11 juillet 1912, encadré 11).

Encadré 11: une tentative avortée de loi régionale avant la guerre, la proposition du député Chalamel

La proposition de loi d'aménagement du Rhône du député Chalamel reprend le contenu programmatique validé par le jury du concours organisé par l'Office des transports des Chambres de Commerce du Sud-Est, notamment l'aménagement d'un grand port industriel en aval direct de Lyon avec canal de jonction entre ce port et Jonage et l'aménagement de dérivations pour la production hydroélectrique et la navigation entre Lyon et Arles. Malgré le soutien que la loi rencontre auprès de la Chambre de commerce de Paris (1), la proposition de loi n'est jamais examinée. On ne trouve quasiment aucune trace ni de la proposition de loi du député Chalamel en 1912 ni des suites du rapport qu'il dépose portant déclaration d'utilité publique de l'exécution des travaux du Rhône en 1914 (2), rapport qui reste sans suite à cause de la guerre. On peut supposer comme le fait Jacques Béthemont (1972) que le projet Chalamel rencontre l'indifférence au gouvernement faute de soutiens politiques rhodaniens.

Sources :

(1) Aménagement du Rhône. Proposition de M. Chalamel, député. Rapport présenté au nom de la commission des voies et moyens de communication par M. Mallet, adopté et converti en délibération de la Chambre de commerce de Paris, dans sa séance du 17 décembre 1912. Disponible sur Gallica:

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5714572d/f6.image.r=am%C3%A9nagement%20rh%C3%B4ne%20loi%20chalamel>

(2) Journal officiel de la République française. Débats parlementaires. Chambre des députés. Chambre des députés – 2ème séance du 19 mars 1914. Page 1770. Disponible sur Gallica :

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6307972p/f24.item.r=11+juillet+1912+am%C3%A9nagement+rh%C3%B4ne+proposition+loi+chalamel>

C'est finalement la Grande Guerre qui, en changeant les priorités du gouvernement, met en adéquation les attentes régionales avec les logiques de structuration de l'espace national de l'État. Plusieurs facteurs dès lors rendent l'agencement entre la revendication régionale et la logique nationale propice à une institutionnalisation.

Nous observons que les élites rhodaniennes s'accommodent des intérêts parisiens. Le rapprochement des positions parisiennes avec les promoteurs de l'aménagement régional du fleuve est d'abord l'objet de production de nouveaux discours. Les défenseurs de la concession unique du Rhône développent ainsi des arguments pour convaincre les intérêts parisiens ; ils arguent d'un entrainement économique de Paris généré par le développement de la navigation rhodanienne et la prospérité générale du territoire national³³⁰. Ensuite, ce rapprochement est aussi réalisé dans une négociation. Face à l'enjeu d'acquérir une énergie à bas coût, la ville de Paris exige et obtient la garantie de la tarification de l'énergie produite sur le fleuve à moindre prix par rapport à celle produite par les usines thermiques autour de Paris, en même temps que la possibilité de faire financer par la compagnie concessionnaire la ligne d'alimentation

³³⁰ Commission des transports. Adhésion du département à la Compagnie du Rhône. Bulletin municipal officiel de la Ville de Paris 27 janvier 1930. Pages 684-687. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6440624r/f14.item.r=rh%C3%B4ne>

de haute tension de Génissiat à la capitale³³¹. De plus, le groupe Harlé Blondel Mahl³³² a été contraint de se retirer durant la Grande Guerre du projet de Génissiat (Béthemont, 1972), après avoir absorbé financièrement son concurrent principal (Malperthuis-Bellegarde)³³³. La Ville de Paris renonce à demander seule la concession du barrage de Génissiat lors du congrès de la commission interdépartementale tenu en février 1919 dans la capitale. Cela laisse la voie libre au comité d'étude pour adopter le principe d'un aménagement total et multi-usage du fleuve où les revenus de l'hydroélectricité doivent financer le développement d'infrastructures de navigation et d'irrigation. De cette manière, en renonçant à la possibilité d'une concession particulière sur le barrage de Génissiat, la ville de Paris adhère au schéma d'une concession plus large portant sur l'ensemble du fleuve. Ce renoncement de Paris à la concession unique de Génissiat rend possible un compromis autour de la concession d'un aménagement total, du point de vue des usages productifs et de la géographie du fleuve (dans sa partie française).

C'est bien ici la construction de la représentation d'une région rhodanienne motivée par l'aménagement du fleuve, construction catalysée par la densification des enjeux et générant de la conflictualité dans le partage des richesses du Haut Rhône, qui est à l'origine de l'institution d'un système de régulation organisant les rapports entre la région rhodanienne et l'État dans la production du fleuve. Il nous faut à présent étudier la construction de ce système régulateur articulant espace régional et national. Il nous faut notamment examiner plus en détail le contenu du nouvel arrangement dans les relations entre public et privé.

³³¹ *Ibid.* Voir aussi la loi du 27 Mai 1921 qui prévoit « la construction des collecteurs de courant électrique assurant la liaison de toutes les usines génératrices entre elles et la jonction entre le réseau ainsi constitué et Paris » (article 2). Loi approuvant le programme des travaux d'aménagement du Rhône, de la frontière suisse à la mer, au triple point de vue des forces motrices, de la navigation et des irrigations et autres utilisations agricoles, et créant les ressources financières correspondantes. Journal officiel du 28 mai 1921, page 6210. Disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k65428850/f2.item.zoom>

³³² Ce dernier était unique compétiteur après l'intégration d'un projet concurrent (projet Malperthuis-Bellegarde). Voir section 1.4.

³³³ Journal officiel, séance du 24 mai 1921. Pages 1174-1188. Disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k64669157/f16.item.r=vote+loi+27+mai+1921+am%C3%A9nagement+Rh%C3%B4ne.zoom>

2 Codifier un nouveau champ technique. Une construction politique résultant d'une dialectique régional-national

Nous avons pu vérifier le rôle exercé par l'aménagement de Jonage dans la recomposition des imaginaires du fleuve qui a lieu dans le tournant des deux siècles. Cependant, ce n'est pas là épuiser l'explication du changement politique induit par cet aménagement ponctuel.

L'ordonnement des éléments donnant lieu à une transformation locale du fleuve s'inscrit pleinement dans la continuité des pratiques jusque-là observées : dans une conjoncture difficile, un groupe de spéculateurs privés s'approprie une technique innovante pour déclencher des investissements productifs à partir de l'espace fluvial. Cependant un changement léger se produit dans les pratiques qui donnent lieu à l'aménagement de Jonage (voir chapitre 2 section 3.3.), la conjonction fortuite des intérêts de la navigation et de l'hydroélectricité appelant à une régulation des transformations de l'espace fluvial local par l'État. La réussite économique de ce projet rend dès lors possible un mouvement d'élargissement de l'échelle d'action considérée (*upscaling*) et la consolidation de la représentation d'une région rhodanienne par ses élites politiques.

L'aménagement de Jonage pose alors des problèmes épineux qui, loin de se limiter à la controverse sur le contenu de l'aménagement du fleuve (intégral ou fragmenté) comme c'est souvent avancé dans les histoires du Rhône, porte aussi sur la régulation de l'espace fluvial. L'aménagement de Jonage constitue en effet, et ce pendant plusieurs décennies, le premier et seul aménagement hydroélectrique réalisé sur un cours d'eau domanial en France et constitue de ce point de vue un précédent juridique. De plus cet épisode local vient très tôt dans l'ouverture du nouveau champ technique de la captation des forces motrices des cours d'eau. Se pose alors, à une double échelle, régionale et nationale, la question de l'intervention de l'État dans la régulation de cette nouvelle activité économique.

Nous considérons ainsi dans cette partie la question épineuse des modalités de la définition des règles et des opérateurs dans la transformation et la mise en valeur des nouvelles ressources hydrauliques d'une part de l'espace national et d'autre part de l'espace rhodanien. Cette préoccupation se retrouve dans certains écrits des ingénieurs de l'avant-guerre, écrits illustratifs selon nous. Par exemple on trouve des propositions de constitution d'une Société d'Étude regroupant les différents intérêts (collectivités et industriels) pour déterminer les moyens de les intégrer à l'entreprise, notamment les capitaux privés³³⁴.

³³⁴ il s'agit d'une proposition de l'ingénieur Barlatier de Mas, président du jury du concours de l'Office des transports des chambres de commerce du Sud-Est. L'amélioration de la navigation du Rhône. Le Génie Civil n°23. Revue générale des industries françaises et étrangères. 5 octobre 1912. Page 458. Disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6490450x/f6.item.r=am%C3%A9nagement%20du%20rh%C3%B4ne%20mollard.zoom>

Ce type de contribution montre bien que tout est à inventer dans la régulation du nouveau champ productif.

La nouveauté institutionnelle résidant dans le cahier des charges de l'aménagement de l'usine de Jonage (qui présente un ensemble de choix des relations entre public et privé) déclenche de vifs débats sur la régulation plus générale de la production hydroélectrique en France, opposant d'un côté des législateurs, désireux de faire primer l'intérêt général, et de l'autre les représentants des intérêts privés, portant une vision libérale de l'exploitation des forces motrices. Ce débat porte un enjeu régional et national ; devant l'importance de l'énergie potentiellement exploitable dans les Alpes, suite aux essais d'Aristide Bergès (années 1880)³³⁵, et aux innovations en matière de transport de l'électricité, rendant possible une dissociation à l'échelle nationale des espaces producteurs avec les bassins de consommation de forces hydrauliques (années 1890 grâce aux travaux de Marcel Desprez), un nouveau champ technique est ouvert et se pose la question de son insertion dans l'économie. La recomposition des enjeux qui en découle enjoint le gouvernement à légiférer, processus que nous étudions ci-dessous.

Partant de cela, cette partie du chapitre vise à interroger les logiques qui prévalent à l'institution d'un régime de régulation d'un espace spécifique. *Comment s'institue le régime de régulation de l'espace rhodanien ?*

Nous proposons de repartir de l'aménagement de Jonage et des problèmes qu'il pose dans la codification du nouveau champ technique dans les espaces fluviaux du territoire national.

La démonstration ici revêt un double mouvement, celui tout d'abord de l'étude de l'implication du régional dans la codification de l'espace national, ensuite le cas particulier de la loi de 1921 pour comprendre la spécificité de la codification nationale de l'espace fluvial régional.

2.1 Implication du régional dans la définition d'un cadre légal national

Il est surprenant de constater le parallélisme des genèses des deux textes de loi majeurs du début du siècle sur la régulation de l'aménagement régional du Rhône d'un côté (loi du 27 mai 1921) et sur le statut juridique des exploitations de force motrice des cours d'eau navigables et non navigables de l'autre (loi du 16 octobre 1919). Derrière ce double produit on repère aisément la logique dominante à l'œuvre, celle d'un l'État qui s'efforce d'aménager son cadre juridique pour rationaliser le nouveau champ productif dans son espace de référence, et la logique sous-jacente, celle d'une participation de la construction régionale à la construction nationale. Ces développements ont lieu dans un contexte de

³³⁵ Aristide Bergès est le pionnier de la production hydroélectrique dans cette région dans les années 1880, c'est à lui que l'on doit l'expression largement diffusée de la Houille Blanche pour désigner l'énergie hydroélectrique.

fortes inquiétudes face aux conflits potentiellement générés par l'accélération des initiatives privées de production hydroélectrique dans un champ encore peu légiféré (encadré 12).

Encadré 12 : Un enjeu capital dans le développement des forces motrices des Alpes : remédier aux conflits générés par les « barreaux de chutes »

Suite au développement des initiatives privées de captation de chutes dans les Alpes dans les années 1890 se fait le constat d'un vide institutionnel et juridique saillant dans la régulation des projets et des ouvrages existants. Cela aboutit à une demande forte du privé pour que l'État légifère et facilite le développement de nouveaux projets tout en évitant la génération de situations conflictuelles. Des conflits d'intérêts locaux apparaissent d'une part entre les porteurs de projets et les communes et riverains accueillant sur leur domaine les projets hydrauliques ou les infrastructures de distribution. La législation existante permet en effet aux riverains, soit établis de longue date, soit des spéculateurs anticipant le projet hydroélectrique venus s'enrichir par la revente à prix fort du terrain visé, d'empêcher tout projet hydroélectrique sur leur propriété, invoquant le droit privé. On attribue à ces derniers le nom de « barreaux de chutes », constituant des obstacles au développement des barrages hydroélectriques, autant de situations qu'il faudrait empêcher au nom de l'intérêt public (dans le contexte où l'énergie constitue un enjeu déjà national même avant la pénurie de charbon de la Première Guerre mondiale).

Sources : Léon Perrier. Le nouveau projet de loi sur les forges hydrauliques. La Houille Blanche, N°4 (Juillet 1917), pp. 2-5. DOI : <https://doi.org/10.1051/lhb/1917002>

Les nombreux échanges au sein du gouvernement et entre les représentants du gouvernement et du secteur privé constituent un matériel de choix pour examiner les nombreux tâtonnements effectués avant la promulgation des deux lois. L'examen des contenus des débats permet de mettre en évidence la forte intégration des deux processus ; le déploiement du nouveau champ productif et sa codification par l'État mettent en dialectique la région avec l'espace national dans un rapport entre acteurs régionaux et nationaux.

Dans les différents projets de législation sur les chutes d'eau du territoire national, ce sont particulièrement ceux s'appliquant aux cours d'eau domaniaux qui nous intéressent. La dérivation de ces cours d'eau se fait par l'obtention auprès de l'administration d'une autorisation, précaire et révocable du fait du statut domanial du cours d'eau en vertu de la loi du 8 avril 1898³³⁶. Du point de vue du législateur, la portée et les modalités de la régulation que doit exercer l'État sur les projets hydrauliques privés concernant les cours d'eau navigables est l'objet d'un large débat dans le processus législatif. Les choix de législation générale sur l'encadrement des initiatives privées sur les cours d'eau domaniaux sont lourds de conséquences dans l'aménagement futur de ces cours d'eau ; le législateur craint d'hypothéquer la possibilité future de grands travaux (par exemple de navigation) en donnant le feu vert

³³⁶ Léon Perrier. Le nouveau projet de loi sur les forges hydrauliques. La Houille Blanche, N°4 (Juillet 1917), pp. 2-5. DOI : <https://doi.org/10.1051/lhb/1917002>

à des petites industries privées³³⁷. L'aménagement de Jonage marque ici une borne importante, en tant que c'est la première fois (1892) que des promoteurs privés demandent une concession à l'État pour exploiter l'hydroélectricité sur un cours d'eau navigable. Cet aménagement constitue l'un des rares cas où l'initiative privée s'intéresse aux cours d'eau domaniaux dans le tournant du siècle, il n'est suivi que par des réalisations sur la Durance³³⁸, la grande majorité du développement des usines se faisant dans les cours d'eau non navigables relevant du droit privé³³⁹. D'un point de vue légal c'est le seul aménagement existant faisant l'objet d'une concession, les autres installations hydroélectriques étant soumises au régime de l'autorisation. Les demandeurs d'un cadre légal facilitant l'exploitation des ressources hydrauliques des cours d'eau domaniaux prennent appui sur l'aménagement de Jonage pour changer le régime d'autorisation (induisant précarité de l'exploitation pour le promoteur privé): « Cette précarité gêne la création de grands établissements industriels ; elle ne peut être levée actuellement que par une loi spéciale, comme celle qui a autorisé la dérivation de Jonage. On aperçoit de suite l'intérêt qu'il y aurait à ce qu'une loi générale vienne autoriser, une fois pour toutes, l'administration à concéder, dans des conditions déterminées, le droit de dériver les eaux des rivières du domaine public »³⁴⁰.

2.1.1 Réguler l'exploitation des ressources hydrauliques du territoire national : un rapide historique des tentatives de légiférer

Avant d'étudier l'implication des acteurs régionaux dans le processus de codification de l'exploitation des ressources hydrauliques comme nouveau champ d'action de l'État, il convient de poser les bases du développement de ce processus au niveau national, processus aboutissant à une loi nationale après la première guerre mondiale. Nous nous intéressons ainsi à la genèse historique de cette loi, genèse qui contient selon nous les bases de la consolidation des enjeux principaux de la codification nationale de la production hydroélectrique. Nous nous attachons ainsi à circonscrire les contours de la fenêtre historique dans laquelle ce processus de codification trouve son origine, reportant notre attention sur les débats d'avant-guerre.

Les premiers projets de législation portant sur les cours d'eau domaniaux et non domaniaux cherchent surtout à poser les bases légales pour contourner ou accommoder les droits privés des riverains pour sécuriser l'enclave foncière des projets hydrauliques d'envergure. Ainsi, rapidement, on assiste à l'inflation de projets de lois proposant un contrôle strict de l'État sur la production et la distribution

³³⁷ Projet de loi sur les usines hydrauliques établies sur les canaux et les cours d'eau du domaine public La Houille Blanche, N°10 (Octobre 1909), pp. 249-258. DOI : <https://doi.org/10.1051/lhb/1909071>

³³⁸ A savoir les usines de Brillane-Villeneuve et Ventavon

³³⁹ Législation des usines hydrauliques sur les cours d'eau et canaux du domaine public. Contributions de Cordier, président de la chambre syndicale des forces hydrauliques. La Houille Blanche, N°8 (Août 1913), pp. 245-249. DOI : <https://doi.org/10.1051/lhb/1913059>.

³⁴⁰ Législation des chutes d'eau, rapport présenté à la Société d'économie politique et d'économie sociale de Lyon. par M. Charles Pinat. Lyon, 1902 page 8. Disponible sur Gallica : <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb31113891z>

d'énergie hydroélectrique (encadré 13). Ces premières tentatives illustrent des velléités de l'État d'ériger l'exploitation des force motrices des cours d'eau du territoire comme un service public et de s'imposer comme figure dominante de cette exploitation.

Encadré 13 : les tentatives précoces d'institution d'un cadre de régulation de l'exploitation de l'hydroélectricité

Plusieurs premiers projets de lois se succèdent au début du XX^e siècle reposant sur l'argument que la force motrice n'appartient à personne et est chose publique, il s'agit des projets de loi Jouard (3 mars 1898), Baudin et Dupuy (6 juillet 1900), Baudin et Millerand (6 juillet 1903) (1).

On peut aussi mentionner le projet Berthelot (Marcel Berthelot est député de la Seine de 1898 à 1902) du 14 juin 1898 sur les distributions d'énergie : ce projet de loi réplique à l'échelle nationale l'affirmation de l'autorité du pouvoir exécutif via le Ministère des Travaux Publics pour valider tout projet de production électrique (de tout type, y compris l'hydroélectricité) incluant une distribution d'énergie hors des limites territoriales de la commune réceptrice.

Plus central dans notre propos, il faut enfin présenter le projet de loi Baudin (Pierre Baudin est député de l'Ain (1900-1909)), lequel accorde une forte place à l'interventionnisme d'État dans le système proposé. Ce projet supprime au point de vue des usines hydrauliques la distinction entre les cours d'eau navigables et non navigables (et la distinction domanial – non domanial qui y est associée). Il déclare publiques et d'utilité publique toutes les usines de plus de 100 chevaux, même desservant en électricité des entités privées. Le concessionnaire est soumis dans cette loi à un régime d'obligations vis-à-vis de l'État: la loi accorde le privilège des services publics sur l'utilisation de la force motrice produite, le concessionnaire peut aussi se voir imposer le concours financier pour des travaux publics dans sa région et l'usine fait partie du domaine de l'État et lui retourne donc à la fin de la période prévue dans le cahier des charges de la concession. Les propositions du député Baudin sont fortement orientées pour une étatisation du nouveau champ technique : « A tout bien considérer, en effet, qu'est-ce qu'une dérivation de force motrice faite sur une rivière du domaine public ? C'est l'attribution primitivement faite à un particulier d'une portion, plus ou moins grande, mais bien définie, de l'énergie virtuellement contenue dans ce cours d'eau. Le caractère juridique, social, pourrait-on dire, de l'opération, est-il influencé par l'importance du volume concédé, par la destination que la force doit ultérieurement recevoir ? En aucune façon. Dans quelque hypothèse que l'on se place, il y a toujours — et c'est ce qu'il importe de noter — un prélèvement effectué dans l'intérêt d'un seul sur le bien qui appartient à tous » (1).

Sources : (1) A. Merignhac. Législation sur la houille blanche. La Houille Blanche, N°6 (Juin 1904), pp. 201-205. DOI <https://doi.org/10.1051/lhb/1904035>. (2) Projet de loi sur les usines hydrauliques établies sur les cours d'eau et canaux du domaine public (rapport Baudin). La Houille Blanche, n°10 (Octobre 1909), pp. 249-258. DOI <https://doi.org/10.1051/lhb/1909071>.

Sans surprise, ces premières tentatives de légiférer déclenchent l'ire du secteur privé, industriels de la production hydroélectrique et représentants de ces industriels. Le rapport de la Chambre de Commerce

de Lyon constitue en cela un archétype de la critique libérale du processus de législation sur les chutes d'eau d'avant-guerre. Les arguments de son président vont tous contre une trop grande mainmise de l'État sur la production hydroélectrique et concernent plusieurs modalités de l'activité, qu'il s'agisse de la distribution, de la propriété ou de la vente de l'énergie hydroélectrique. Les arguments se résument à accommoder l'initiative et la propriété privée des exploitations, empêcher toute concurrence faussée entre usines publiques et privées, améliorer l'efficacité du nouveau secteur, ne pas entraver les initiatives venant potentiellement des riverains, ne pas entraver l'investissement privé par des rachats d'équipement par l'État, ne pas privilégier le secteur public dans la répartition des bénéfices liés à la vente de l'énergie³⁴¹. Ces critiques libérales ne signifient pas cependant un rejet pur et simple de l'État dans les positions libérales du secteur privé, les acteurs privés réclamant en effet son intervention pour clarifier les différentes sources de droit et éviter les potentiels conflits, notamment le problème des barreurs de chute. Le processus de maturation de textes de lois au sein de l'organe législatif se trouve ainsi infléchi par la tension entre différentes visions de la codification du nouveau champ technique confrontant partisans d'un service public étatisé avec défenseurs de l'initiative privée. Le contenu des projets de lois suivants vérifie un nombre important de concessions faites aux lobbys privés (encadré 14).

³⁴¹ Législation des chutes d'eau. Rapport de M. J. Coignet (1855-1947), Lyon. 1903. Chambre de commerce de Lyon, séance du 22 janvier 1903. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k57858377.texteImage>

Encadré 14: face à la critique des représentants du privé, l'apparition de règles plus libérales dans les premières propositions de loi

Le projet Berthelot est suivi du projet de loi Guillaïn (le sénateur Florent Antoine Guillaïn est ancien ministre des colonies, inspecteur général des Ponts et Chaussées, vice-président de la Chambre des Députés) du 23 juin 1903 avec le même objet mais quelques adoucissements face aux critiques du secteur privé. Celui-ci porte tout d'abord à 200 chevaux la définition de la capacité maximale des usines privées avant de passer dans le statut public. Son originalité est qu'il ne prend pas le modèle de concession emprunté aux chemins de fer mais plutôt aux mines en accordant au concédé la propriété immobilière (mais non perpétuelle) de l'usine hydraulique et lui permettant d'engager des appels de capitaux et des investissements. Ce nouveau système impose au concessionnaire la vente aux services publics d'une partie de sa production selon des tarifs fixés (et non pas de manière gratuite comme dans le projet de loi Baudin), maintenant tout de même l'idée de privilège de l'intérêt public. La perspective d'une propriété perpétuelle est écartée par un système de rachat de la concession par l'État à la valeur actuelle à partir d'un délai de 15 ans au motif d'intérêt public. Le sénateur Guillaïn, pour adoucir les critiques d'un contrôle accru de l'État sur la gestion financière des entreprises de production hydroélectrique (pratiqué dans les cas de l'usine de Jonage et des concessions ferroviaires fonctionnant sur le principe de l'estimation du bénéfice moyen), promeut un système de rachat à la valeur actuelle (lors de l'expiration de la concession). Pour finir, la dernière version du projet de loi Guillaïn défendue lors du Congrès de la Houille Blanche à Grenoble (1902) étend la durée légale avant le rachat possible par l'État à 30 ans pour sécuriser le propriétaire privé et prévoit une catégorie spécifique pour les usines établies sur les cours d'eau navigables et flottables : la concession hydroélectrique est la stricte prérogative de l'État, elle est octroyée par le Conseil d'État sur le rapport du Ministère des Travaux Publics.

Ce premier angle de lecture des tensions animant le processus de législation, basé sur la détermination des rapports entre public et privé, ne doit pas escamoter un second basé pour sa part sur les compétitions entre administrations de l'État pour le contrôle de l'espace. Les députés et sénateurs isolés ne sont pas les seuls à prendre l'initiative dans le champ législatif et des propositions de lois émanent en effet des administrations techniques de l'État. Les projets de lois qui suivent montrent en effet que l'apparition du nouveau champ technique bouscule des découpages institutionnels, des équilibres et des manières de travailler spécifiques, générant de la conflictualité dans sa juridiction entre les administrations de l'État. L'enjeu principal est la fixation des catégories légales à partir desquelles l'État peut codifier le nouveau champ technique (encadré 15).

Encadré 15 : une inflation des prétentions des administrations de l'État à légiférer sur les chutes d'eau avant-guerre

Plusieurs projets de loi sont présentés durant les années 1900 à l'assemblée nationale avant la guerre, reflétant une concurrence des ministères de l'agriculture et des travaux publics à étendre leur autorité sur la production hydroélectrique. D'une part, la proposition du ministre de l'agriculture Léon Mougeot voit dans l'exploitation hydroélectrique le moyen de développer les zones rurales. Ce ministre soumet le projet de loi du 15 janvier 1904 sur les cours d'eau non domaniaux ; avec pour objet la facilitation du développement des usines sur les cours d'eau mineurs (1). D'autre part, le projet du Ministère des Travaux Publics (projet de loi déposé le 8 juillet 1908 par le ministre des Travaux Publics Bathoux et le ministre des finances M. Caillaux) propose un découpage des juridictions basé sur la division des cours d'eau du territoire national entre régime domanial (proposé pour revenir au Ministère des Travaux Publics) et non domanial (laissé au ministère de l'Agriculture). Il conserve le statut de l'autorisation (où la partie privée n'a de propriété que précaire et révocable, protégeant ainsi la propriété de l'État) en lui appliquant une durée limitée à 30 ans pour réguler les projets hydrauliques privés sur les cours d'eau domaniaux. La loi Bathoux établit aussi une classification entre les usines privées, destinées à l'alimentation d'une industrie particulière privée, et les usines publiques, définies comme des générateurs d'électricité pour l'approvisionnement régional de services publics. Ainsi cette classification prend deux critères principaux : la destination de l'énergie produite et le rayonnement de l'usine (2). Il faut enfin noter une tentative de promulgation d'une loi faisant la synthèse des deux positions avant la fin de la guerre, il s'agit de la proposition des parlementaires Margaine, Bedouce, Mistral, Deléglise déposée le 11 juillet 1916 (3).

Sources : (1) A. Merignhac. Législation sur la houille blanche. La Houille Blanche, N°6 (Juin 1904), pp. 201-205. DOI <https://doi.org/10.1051/lhb/1904035> (2) Projet de loi sur les usines hydrauliques établies sur les canaux et les cours d'eau du domaine public La Houille Blanche, N°10 (Octobre 1909), pp. 249-258. DOI : <https://doi.org/10.1051/lhb/1909071> (3) Une étape dans l'établissement des chutes d'eau. La Houille Blanche, N°6 (Novembre-Décembre 1919), pp. 228-239. DOI <https://doi.org/10.1051/lhb/1919047>

L'avant-guerre se caractérise par un début de stabilisation des tensions et des négociations autour du double enjeu de régulation du secteur privé et d'adaptation des formes de l'État. Malgré l'échec des tentatives de promulgation d'une législation nationale sur le sujet³⁴², la solution de la concession au secteur privé des ressources hydrauliques de cours d'eau domaniaux commence à se traduire en pratique durant la guerre. En 1914 le Ministère des Travaux Publics fait admettre au conseil d'État qu'il peut réguler les projets d'usines sur cours d'eau navigables non pas sur la simple autorisation³⁴³, dont le caractère révocable demeure une virtualité car jamais appliqué, mais sur le modèle de concession de travaux publics. C'est ce qui advient en pratique ; le décret du 25 octobre 1914 octroie une concession à l'usine de Beaumont-Montoux sur la basse Isère sous ce régime. A cela s'ajoutent les concessions en

³⁴² Le projet de loi du ministère de l'agriculture des années 1900 ne passe pas l'examen par les chambres, tandis que celui du Ministère des Travaux Publics des années 1910 ne passe pas le sénat. La Houille Blanche n°4 (Juillet 1917) Commission extraparlamentaire séance du 23 mai 1917, p.21.

³⁴³ Le régime de l'autorisation se départit de celui la concession en tant qu'il n'implique pas le droit d'exproprier.

dérivation sont attribuées sur le Drac inférieur (16 avril 1916) et la Vienne (concession à la papeterie de la Haye-Descartes du 2 avril 1917)³⁴⁴. Cela atteste de la consolidation d'un compromis autour de la formule de la concession du domaine public permettant à l'État d'obtenir divers redevances et à l'industriel d'avoir recours à des expropriations en vertu de la loi du 27 juillet 1870³⁴⁵. En atteste les réactions favorables de la chambre syndicale des forces hydrauliques aux projets de loi prenant pour base la concession de travaux publics à cette période³⁴⁶.

En outre, la recherche de compromis se trouve accélérée par l'exacerbation des enjeux énergétiques dans le contexte nouveau apporté par la guerre. C'est en effet en pleine guerre mondiale que, devant l'urgence constituée par la menace d'une pénurie de charbon et d'approvisionnement des usines de guerre, le gouvernement relance le processus parlementaire pour faciliter l'exploitation des chutes d'eau. Le ministère de l'Armement (créé en décembre 1916) joue un rôle important dans cette relance en se constituant demandeur d'un cadre légal efficace pour répondre à ces problèmes pressants (il demande en fait l'état de siège pour exproprier plus rapidement les propriétaires)³⁴⁷. Un autre élément contextuel incitant à hâter les parlementaires à légiférer est la réception de nouvelles demandes de concessions très importantes portant sur le Rhône et la Dordogne dans les années 1910³⁴⁸. On assiste alors à une nouvelle tentative de consensus par la constitution en 1917 d'une commission extraparlamentaire autour d'un texte de la loi régulant l'ensemble des ressources hydrauliques du territoire des cours d'eau domaniaux et non domaniaux. La préparation d'une loi pour l'aménagement total et complet des forces hydrauliques du territoire lui est confiée.

Cette commission, formée par l'arrêté interministériel du 11 mai 1917, est présidée par le ministre du budget et comprend des représentants du parlement, des administrations intéressées susdites et des industriels, ce à quoi il faut ajouter quelques juristes³⁴⁹. La commission du budget demande ainsi aux ministères de s'entendre, devant le bilan d'une incapacité du gouvernement à légiférer sur le champ hydraulique depuis 23 ans, 1894 étant la date de première réception d'un projet hydroélectrique par le Ministère des Travaux Publics³⁵⁰. Parmi les représentants du secteur privé on note la présence de

³⁴⁴ Léon Perrier. Le nouveau projet de loi sur les forges hydrauliques. La Houille Blanche, N°4 (Juillet 1917), pp. 2-5. DOI : <https://doi.org/10.1051/lhb/1917002>

³⁴⁵ *Ibid.*

³⁴⁶ Législation des usines hydrauliques sur les cours d'eau et canaux du domaine public. Contributions de Cordier, président de la chambre syndicale des forces hydrauliques. La Houille Blanche, N°8 (Août 1913), pp. 245-249. DOI : <https://doi.org/10.1051/lhb/1913059>.

³⁴⁷ Commission extraparlamentaire 3^{ème} séance du 29 mai 1917. La Houille Blanche, N°4 (Juillet 1917), pp. 21-31. DOI <https://doi.org/10.1051/lhb/1917004>

³⁴⁸ Commission extraparlamentaire, séance du 6 juin 1917. La Houille Blanche, N°5 (Septembre-Octobre 1917), pp. 68-80. <https://doi.org/10.1051/lhb/1917015>

³⁴⁹ Léon Perrier. Le nouveau projet de loi sur les forges hydrauliques. La Houille Blanche, N°4 (Juillet 1917), pp. 2-5. DOI : <https://doi.org/10.1051/lhb/1917002>

³⁵⁰ Commission extraparlamentaire 3^{ème} séance du 23 mai 1917. La Houille Blanche, N°4 (Juillet 1917), pp. 21-31. DOI <https://doi.org/10.1051/lhb/1917004>

représentants de la batellerie à vapeur et d'usines hydrauliques ainsi que plusieurs délégués aux questions agricoles parmi les représentants du gouvernement³⁵¹.

Devant les aspirations conflictuelles des ministères intéressés par la juridiction du nouveau champ technique (ministères des travaux publics, de l'agriculture, de la guerre et du commerce³⁵², conflits d'autorité que l'on a vu se profiler dans l'encadré 15) et les vues opposées des partisans d'un régime libéral face à ceux d'une étatisation de l'exploitation hydraulique, la commission extraparlamentaire arrive à s'entendre sur un projet de loi proposant un arbitrage entre les différents acteurs présentés précédemment. On note ici l'intransigeance du président de la commission de présenter obligatoirement un projet de loi emportant l'unanimité des membres de cette commission extraparlamentaire durant les séances. D'une part le nouveau projet de loi laisse inchangée la division juridique acquise octroyant les cours d'eau non domaniaux à la juridiction du ministère de l'Agriculture et l'aménagement pour la navigation des cours d'eau domaniaux à celle du Ministère des Travaux Publics, élément attestant de la stabilisation d'une forme institutionnelle dans l'État pour réguler le nouveau champ technique. D'autre part il introduit une innovation institutionnelle: l'ensemble des décisions sur les concessions à attribuer et la gestion de leur exploitation doit désormais relever non plus des administrations classiques de l'État (Ministère des Travaux Publics, etc.) mais d'un sous-secrétariat des forces hydrauliques rattaché au conseil des ministres. Comme le notent certains participants, cette idée correspond en fait à la création d'un organisme de décision et d'action spécialisé dans la régulation du champ de la production de forces motrices équivalent à un ministère des forces hydrauliques à part entière³⁵³.

Cet historique des tentatives du gouvernement (corps législatif et administrations de l'État) pour établir les règles afférant au nouveau champ technique montre que cette normalisation relève d'une construction négociée. Cette négociation apparaît dans le changement de contenu des législations proposées, passant de l'ambition d'une quasi-étatisation de la nouvelle chose à gouverner au statut intermédiaire de la concession, compromis qui réhabilite le précédent de la solution appliquée à l'aménagement de Jonage. L'autre facette de ce compromis est bien entendu la répartition des juridictions des différentes administrations du gouvernement intéressées par l'exploitation des forces motrices, notamment ministères de l'Agriculture et des Travaux Publics. Nous proposons à présent d'analyser en détail les ressorts de la construction de ce compromis dans les parties qui suivent en proposant une nouvelle lecture scalaire de ce processus, en revenant pour cela aux rapports entre acteurs régionaux et nationaux.

³⁵¹ Léon Perrier. Le nouveau projet de loi sur les forges hydrauliques. *La Houille Blanche*, N°4 (Juillet 1917), pp. 2-5. DOI : <https://doi.org/10.1051/lhb/1917002>

³⁵² Commission extraparlamentaire 3^{ème} séance du 23 mai 1917. *La Houille Blanche*, N°4 (Juillet 1917), pp. 21-31. DOI <https://doi.org/10.1051/lhb/1917004>

³⁵³ Commission extraparlamentaire. Séance du 6 juillet 1917. *La Houille Blanche* n°3, Mai-Juin 1919. DOI <https://doi.org/10.1051/lhb/1919025>

2.1.2 Une contribution active des acteurs rhodaniens aux débats nationaux

Comme nous l'avons suggéré, l'ensemble de ces premiers projets de loi rencontre de fortes réactions auprès des acteurs rhodaniens.

Une première preuve de l'intrication des constructions nationales et régionales réside dans la contribution des personnages-clé et artisans de la loi régionale de l'aménagement du Rhône de 1921 à ces débats nationaux. On retrouve d'une part le député de l'Isère Léon Perrier lequel prend une part très importante dans la rédaction de la loi finale sur le statut des usines hydrauliques (loi du 16 octobre 1919). En plus de participer activement à la discussion de son contenu durant les séances de la commission extraparlamentaire de 1917, le député est le rapporteur du texte final devant la commission de l'énergie hydraulique³⁵⁴ et devant la Chambre des Députés³⁵⁵. Il faut d'autre part noter la présence d'Édouard Herriot alors sénateur du Rhône (1912-1919) aux projets de lois précédents³⁵⁶.

Ensuite, le syndicat des propriétaires et exploitants d'usines des Alpes constitue un acteur important prenant part aux débats sur la régulation du nouveau champ technique en défendant la même vision libérale que celle de la Chambre de commerce de Lyon³⁵⁷ (examinée dans la section 2.1.1.). Ce syndicat développe la revue technique *La Houille Blanche*, revue d'initiative privée dont l'objectif originel est la mutualisation technique et le recensement de toutes les chutes d'eau potentielles sur le territoire français en vue de promouvoir leur exploitation hydroélectrique. Cette initiative s'assume comme un substitut à l'État jugé trop inefficace pour accomplir cette tâche³⁵⁸. Les adhérents du syndicat de la Houille Blanche sont des industriels utilisateurs de l'hydroélectricité des Alpes notamment dans l'électrochimie, mais on compte aussi des industriels de la vallée du Rhône³⁵⁹. Les rédacteurs de la revue technique *La Houille Blanche* communiquent chaque mois l'ensemble des débats parlementaires nationaux à ces acteurs privés régionaux.

Les industriels privés des Alpes ne sont pas les uniques acteurs régionaux à avoir un poids important dans les débats nationaux. On trouve aussi la chambre de commerce de Lyon ; son président Jean Coignet jouant un rôle clé dans la scène nationale. Comme nous l'avons vu précédemment, ce dernier

³⁵⁴ Une étape dans l'établissement des chutes d'eau. *La Houille Blanche*, N°6 (Novembre-Décembre 1919), pp. 228-239. DOI : <https://doi.org/10.1051/lhb/1919047>

³⁵⁵ *Ibid.*

³⁵⁶ Ce dernier propose en effet un amendement pour faciliter le renouvellement des autorisations par possibilité de prolongation en cours d'autorisation, adopté dans la discussion du projet de loi portant sur l'exploitation hydraulique des cours d'eau domaniaux. Paul Bougault. Délibération au sénat sur le projet de loi relatif aux usines hydrauliques du domaine public. *La Houille Blanche*, N°5 (Mai 1913), pp. 129-134. DOI : <https://doi.org/10.1051/lhb/1913032>

³⁵⁷ Voir les vœux de la section économique des actes du Congrès de Grenoble. *La Houille Blanche*, N°10 (Octobre 1904), pp. 332-335. DOI : <https://doi.org/10.1051/lhb/1904068>

³⁵⁸ Commandant Audebrand. Un moyen de dresser le catalogue des chutes d'eau de France. *La Houille Blanche*, N°3 (Juillet 1902), pp. 41-44. DOI : <https://doi.org/10.1051/lhb/1902014>

³⁵⁹ On recense deux représentants de la compagnie des produits chimiques d'Alais et de la Camargue à Salindres dans le conseil d'administration du syndicat de la houille blanche. Voir Congrès de la houille blanche : syndicat des propriétaires et industriels possédant ou exploitant des forces motrices hydrauliques. *La Houille Blanche*, N°4 (Août 1902), pp. 61-64. DOI : <https://doi.org/10.1051/lhb/1902020>.

défend une vision libérale de l'exploitation hydraulique et commence par s'élever contre les premières propositions de loi : critique de l'obligation du recours à une nouvelle loi et non pas un simple décret pour délivrer une concession sur cours d'eau domaniaux, ajustement de la durée de la concession aux charges imposées à l'entreprise concessionnaire³⁶⁰. Pour cela, la chambre de commerce de Lyon élabore deux délibérations sur le projet de loi sur les usines hydrauliques en 1903 et 1906³⁶¹ pour réclamer l'adoption d'un régime libéral de concession des usines et de remédier rapidement au problème des barreurs de chute dans les Alpes. Dans son rapport de 1903³⁶², Jean Coignet se fait le relai des intérêts privés d'industriels rhodaniens, notamment la Chambre Syndicale de l'Association métallurgique du Rhône. Outre le rôle important joué par sa chambre de commerce, Lyon constitue aussi un lieu clé de la construction discursive nationale avec la Société d'économie politique et d'économie sociale de Lyon. Cette dernière s'investit en effet dans le débat sur le contenu de la législation nationale et invite à cet effet plusieurs ingénieurs défendant différentes visions du modèle de développement des forces motrices et de la navigation sur les cours d'eau domaniaux³⁶³.

Outre les publications et vœux épars, l'ensemble de ces acteurs régionaux dispose de plusieurs moyens pour se faire reconnaître dans la scène nationale.

Tout d'abord, la revue technique de La Houille Blanche constitue aussi un terrain privilégié d'expression des acteurs rhodaniens pour participer aux débats nationaux. Par exemple on note la dénonciation par un représentant des intérêts rhodaniens³⁶⁴ des dysfonctionnements potentiels du système en vigueur régissant les concessions hydroélectriques. Notamment, le système n'implique pas le gouvernement ni les collectivités locales dans les études programmatiques préalables à l'aménagement des centrales, et favorise la captation du dimensionnement technique des projets hydroélectriques par le privé tout en diminuant la capacité des autorités à pratiquer des appels d'offre³⁶⁵.

Ensuite, les congrès de la Houille Blanche organisés par le syndicat des forces hydrauliques sont d'autres scènes importantes réunissant les espaces nationaux et régionaux. On doit ici développer à titre illustratif

³⁶⁰ Rapport Jean Coignet à la Chambre de commerce de Lyon. Projet de loi relatif aux usines hydrauliques établies sur les cours d'eau navigables et les canaux. La Houille Blanche, n°12 (Décembre 1909), pp. 307-310. DOI : <https://doi.org/10.1051/lhb/1909086>

³⁶¹ *Ibid.*

³⁶² Législation des chutes d'eau. Rapport de M. J. Coignet (1855-1947), Lyon. 1903. Chambre de commerce de Lyon, séance du 22 janvier 1903. Disponible sur Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k57858377.texteImage>

³⁶³ Voir par exemple : Législation des chutes d'eau, rapport présenté à la Société d'économie politique et d'économie sociale de Lyon par M. Charles Pinat. Lyon. 1902. page 8. Disponible sur Gallica : <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb31113891z>.

³⁶⁴ Il s'agit de l'ingénieur des Ponts et Chaussées René Tavernier lequel est directeur de l'Office des Transports des chambres de commerce du sud-est. Il présente un rapport qu'il publie dans La Houille Blanche et présente dans différents congrès et associations à Clermont-Ferrand et Lyon en 1908. Voir aussi Tavernier, R. La richesse du Rhône et son utilisation. La Houille Blanche, N°11 (Novembre 1908), pp. 246-251. DOI : <https://doi.org/10.1051/lhb/1908071>

³⁶⁵ René Tavernier. L'aménagement du Rhône réalisé par le groupement des intéressés. Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, en retraite. La Houille Blanche n° 6, Novembre-Décembre 1918. Pages 326 – 332 DOI : <https://doi.org/10.1051/La Houille Blanche/1918048>.

le contenu du premier congrès de la Houille Blanche tenu à Grenoble les premiers jours du mois de septembre 1902, période de conflictualité importante entre le gouvernement et le secteur privé dans la genèse de la législation. Il accueille en plus des membres du syndicat, la PLM, la ville de Grenoble, la Société franco-suisse pour l'industrie électrique³⁶⁶, des ingénieurs du corps des Ponts et Chaussées et représentants de l'État (le préfet de l'Isère). Ce congrès a pour objet la discussion des modalités de la législation, de la mise en œuvre et de l'utilisation industrielle des forces hydrauliques. Les discours du congrès de Grenoble et les articles de la revue la Houille Blanche de la même année (1902) contiennent la vision libérale de la production hydroélectrique : crainte d'une nationalisation par l'État, croyance dans l'efficacité du marché et de l'initiative privée réduisant l'intervention étatique à la facilitation de l'expropriation pour faciliter les projets. Cependant, et c'est un élément significatif de l'imbrication des scènes nationales et régionales dans la codification du nouveau champ technique, le congrès est aussi le lieu où les parlementaires cherchent l'appui de représentants de la région rhodanienne pour soutenir leurs projets de lois nationaux³⁶⁷. Le débat occasionné reprend l'ensemble des caractéristiques des points de conflit générés: notamment le niveau d'indemnités au riverain, le caractère temporaire ou perpétuel de la concession, la pertinence de devoir financer des travaux de navigation à partir des revenus de l'hydroélectricité, les modalités et délais légaux de renouvellement de la concession, la fixation des prix de vente, la répartition des bénéfices de l'hydroélectricité et le degré auquel les bénéfices doivent desservir les services publics. Un autre congrès de la houille blanche est organisé à Lyon les 7, 8 et 9 septembre 1914 mais jamais tenu. L'analyse du comité de patronage prévu montre cependant l'intrication des acteurs régionaux et nationaux dans la tenue de ce congrès³⁶⁸.

Ces éléments attestent d'une contribution active des acteurs rhodaniens aux débats nationaux sur la régulation de la production hydroélectrique. Reste à examiner la manière dont cette contribution infléchit le contenu et le résultat du processus d'institutionnalisation.

2.1.3 Un alignement des problèmes à résoudre

L'intrication des échelles nationale et régionale dans la construction du système de régulation du nouveau champ technique n'est pas sans implication dans les contenus des débats. Leur analyse montre en effet une communication des conflits d'imaginaires depuis la scène régionale vers l'espace national.

³⁶⁶ Cette société constitue avec la société générale des forces et lumières les deux plus importantes sociétés de production électrique avant la Seconde Guerre mondiale (d'Angio, 1995)

³⁶⁷ Notamment, le Sénateur Guillain y défend son projet de loi avec l'appui de l'ingénieur des Ponts et Chaussées René Tavernier qui se fait l'apôtre du système de concessions.

³⁶⁸ On recense notamment dans le programme des interventions le sénateur Édouard Herriot, les représentants de la chambre syndicale des forces hydrauliques, les artisans des projets de loi sur les usines hydrauliques Guillain, Baudin, le directeur de la PLM, l'ingénieur Blondel porteur du projet de Génissiat, Jean Coignet (président de la chambre de commerce de Lyon) et M. Piaton, président de la société d'économie politique de Lyon. Le projet de loi relatif à l'utilisation des forces hydrauliques. La Houille Blanche, N°4 (Juillet 1917), pp. 6-21. DOI : <https://doi.org/10.1051/lhb/1917003>.

Durant les débats sur les législations nationales, le représentant de la chambre de commerce de Lyon revendique de prioriser le développement de la navigation parmi les œuvres imposées aux concessionnaires privés face à d'autres contributions proposées, notamment la constitution de réserves d'eau pour l'irrigation, la protection contre les inondations, la salubrité publique, l'alimentation des populations riveraines, la conservation et la libre circulation du poisson, la protection des paysages, les réserves en eau ou en force stipulées au profit des services publics (article 9 du projet de loi des cours d'eau sur les domaines publics)³⁶⁹. Le président de la chambre défend d'ailleurs le modèle de Jonage pour étayer son argument, où l'État a uniquement imposé des améliorations pour la navigation aux concessionnaires sans mettre en péril la stabilité économique de l'entreprise³⁷⁰. Cette revendication s'inscrit face aux remises en doute de la généralisation du modèle de Jonage notamment énoncée par un ingénieur des ponts et chaussées³⁷¹ au début du siècle ; ce dernier en effet se prononce pour éviter que le gouvernement impose aux concessionnaires la réalisation d'aménagements d'intérêts général notamment pour la navigation dans les concessions hydroélectriques pour pouvoir faciliter l'initiative privée³⁷². Le Rhône est aussi au centre des discussions nationales pour réfléchir aux implications de l'aménagement hydraulique des cours d'eau navigables sur la navigation, notamment en matière de dérégulation des hauteurs d'eau en aval des usines ; ainsi la commission extraparlamentaire de 1917 a recours à un ingénieur du conseil général des ponts et chaussées spécialiste de la navigation pour présenter les impacts de la construction de barrages sur la navigation en aval de Lyon ; ce dernier s'appuie sur le seul exemple existant à ce jour de l'aménagement de Jonage³⁷³. En cela, les acteurs régionaux télescopent sur le plan national un débat largement développé dans la région rhodanienne.

En revanche, on note que les plaidoyers en faveur d'une affectation des recettes de l'hydroélectricité en faveur de l'agriculture sont plus rares. Il faut mentionner les débats de la commission extraparlamentaire de 1917 où l'on retrouve les conflits entre partisans de l'irrigation et des intérêts agricoles d'un côté, et ingénieurs des travaux publics qui sont accusés de privilégier les questions hydroélectriques et de navigation sur l'agriculture de l'autre. La représentation des intérêts agricoles et de la navigation n'est pas non plus oubliée aux côtés des représentants des consommateurs d'hydroélectricité dans le nouveau sous-secrétariat aux forces hydrauliques voté par la commission extraparlamentaire de 1917³⁷⁴. De

³⁶⁹ Rapport Jean Coignet à la Chambre de commerce de Lyon. Projet de loi relatif aux usines hydrauliques établies sur les cours d'eau navigables et les canaux. *La Houille Blanche*, n°12 (Décembre 1909), pp. 307-310. DOI : <https://doi.org/10.1051/lhb/1909086>

³⁷⁰ *Ibid.*

³⁷¹ Il s'agit de Charles Pinat, un ingénieur des Ponts et Chaussées impliqué dans plusieurs projets de captation des forces motrices dans les Alpes et directeur de la société des forges et hauts fourneaux d'Alleverd (Hager, 2014).

³⁷² Législation des chutes d'eau, rapport présenté à la Société d'économie politique et d'économie sociale de Lyon par M. Charles Pinat. Lyon, 1902, page 8. Disponible sur Gallica : <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb31113891z>.

³⁷³ Commission extraparlamentaire séance du 23 mai 1917. *La Houille Blanche*, n°4 (Juillet 1917), pp. 21-31. DOI : <https://doi.org/10.1051/lhb/1917004>.

³⁷⁴ Commission extraparlamentaire. Séance du 6 juillet 1917. *La Houille Blanche*, N°3 (Mai-Juin 1919), pp. 115-138. DOI : <https://doi.org/10.1051/lhb/1919025>

manière générale on retient le rôle toujours prépondérant de personnages clé comme le député de l'Isère Léon Perrier pour équilibrer et concilier les revendications conflictuelles³⁷⁵.

Les débats des séances de la commission extraparlementaire de 1917 montrent de fortes résonances avec les problèmes qui se posent au même moment pour l'aménagement du Rhône en tant que le projet de loi sur le statut national des forces hydrauliques s'attache à définir au mieux les relations entre l'État et les concessionnaires de ces chutes. Plus particulièrement sont discutées les questions des charges à imposer au concessionnaire, des prélèvements à prévoir en faveur des collectivités, départements et communes, des modalités dans lesquelles doit s'effectuer le retour des installations et du foncier à l'État à l'expiration de la concession³⁷⁶ et la question de la contribution financière de l'État aux réalisations³⁷⁷. Ces questions s'ajoutent bien entendu aux problèmes touchant les cours d'eau non navigables relevant du droit privé des riverains³⁷⁸. Dans le même temps, la proposition Castelnau suggère la division de la France en régions hydrauliques et l'engagement de la garantie de l'intérêt des titres émis par l'État en créant des compagnies mêlant dans leur capital-actions et obligations. Ce texte est pris en compte à la finalisation du projet de loi sur le statut des usines hydrauliques succédant à la commission extraparlementaire de 1917³⁷⁹.

Cette première section nous a permis de reconsidérer l'histoire de l'aménagement du Rhône en la confrontant à l'histoire technique et juridique de l'hydroélectricité sur un plan national. L'étude des contenus et des controverses ne doit pas être considérée comme une historiographie d'un pan quelque peu ardu de l'histoire des techniques, mais bien comme la mise en lumière d'un emboîtement de processus. La genèse d'une loi nationale sur l'aménagement des chutes hydrauliques consiste ainsi en un processus socialement participable faisant intervenir des agrégats d'acteurs et d'imaginaires (conceptions des rapports entre public et privé, des formes d'intervention de l'État). Ces agrégats mixtes mettent en dialectique la région rhodanienne, représentation en cours d'élaboration, avec l'espace national, espace largement institué mais travaillé par le changement technique. Après avoir examiné le rôle du régional dans la codification du champ technique national lié à l'hydroélectricité, nous

³⁷⁵ Ce dernier insiste notamment pour inclure des clauses mettant les entrepreneurs hydroélectriques à contribution du développement des petites communes rurales de régions montagneuses et se prononce plus généralement pour ne pas omettre les collectivités locales dans les montages financiers. Commission extraparlementaire. Séance du 5 juin 1917. *La Houille Blanche*, N°5 (Septembre-Octobre 1917), pp. 68-80. <https://doi.org/10.1051/lhb/1917015>. Commission extraparlementaire des forces hydrauliques. Première séance du 21 juin 1917 (13ème séance). *La Houille Blanche*, N°5 (Septembre-Octobre 1918), pp. 306-313. DOI : <https://doi.org/10.1051/lhb/1918042>.

³⁷⁶ Commission extraparlementaire Séance du 19 juillet 1917. *La Houille Blanche*, N°3 (Mai-Juin 1919), pp. 115-138. DOI : <https://doi.org/10.1051/lhb/1919025>

³⁷⁷ Commission extraparlementaire séance 31 mai 1917 (4ème séance). *La Houille Blanche*, N°5 (Septembre-Octobre 1917), pp. 68-80. <https://doi.org/10.1051/lhb/1917015>

³⁷⁸ 7ème séance du 7 juin 1917. Discussion dans la commission extraparlementaire : les indemnités aux riverains expropriés.

³⁷⁹ Une étape dans l'établissement des chutes d'eau. *La Houille Blanche*, N°6 (Novembre-Décembre 1919), pp. 228-239. DOI <https://doi.org/10.1051/lhb/1919047>

examinons la genèse d'un système de régulation national donnant toute sa spécificité à la région rhodanienne dans la section qui suit.

2.2 Le système de régulation régional : un compromis politique a minima

Après avoir étudié l'intrication du national et du régional dans la définition d'un système de régulation pour la mise en valeur de la force motrice dans l'espace national, nous pouvons étudier la genèse de la loi (loi du 27 mai 1921) posant les jalons de la régulation de l'aménagement du Rhône. La genèse de la loi et des débats qui l'accompagnent montre le rôle prégnant des élites politiques rhodaniennes dans la consolidation de la légitimité du système de régulation régional proposé au corps législatif. Cependant nous montrons que cette construction demeure fébrile, sujette à une division du fait de la nouvelle représentation dominante du fleuve soumettant l'aménagement du bas Rhône à celui du haut Rhône (mise en exergue dans la section 1). Nous mettons cependant en lumière la continuité de modèle dans le système adopté avec les idées saint-simoniennes du XIX^e siècle dans l'extrapolation de la jurisprudence régulant l'aménagement de Jonage vers une formule à application régionale consacrée par la loi de 1921, premier jalon de la codification étatique de l'aménagement du fleuve.

2.2.1 La loi du 27 mai 1921 : contenu et débats d'un compromis politique a minima

Le contexte de la fin de la Grande Guerre vient offrir une fenêtre d'opportunité pour aligner les attentes de la région avec les logiques d'un État dont le problème principal est la reconstitution de son espace national marchand. Ces logiques émanent d'un contexte énergétique particulier : à une forte demande nationale en énergie s'ajoute une prise de conscience d'une dépendance énergétique en charbon vis-à-vis de l'Allemagne. Cette articulation des représentations région – nation est rendue possible par l'activisme des élites rhodaniennes dans les villes riveraines (qui proposent une nouvelle série de congrès organisés par le syndicat interdépartemental pour l'aménagement du Rhône, le syndicat des forces hydrauliques (congrès de la Houille Blanche) et le comité franco-suisse pour l'aménagement du haut Rhône en 1918-1919. Ces congrès portent sur l'aménagement du Rhône et sont animés par les mêmes individus-clé du syndicat d'avant-guerre³⁸⁰. Ainsi, dans le contexte de recherche urgente de l'énergie nécessaire au redéploiement économique national, bonne réception est faite du projet de loi de 1921 dans les débats parlementaires, ses promoteurs présentant l'aménagement des forces motrices du Rhône comme la solution pour pallier la pénurie de charbon pour alimenter les usines métallurgiques de l'Alsace de la Lorraine récupérées à la victoire. Les discours sont emprunts du patriotisme industriel qui

³⁸⁰ Les principaux sont Léon Perrier, Édouard Herriot, Gourju et Jean Coignet.

prévaut dans l'opinion publique à cette période : dans la concurrence économique européenne, la France ne doit pas avoir recours aux importations de houille des pays voisins³⁸¹.

Encadré 16 : les bases d'un système de régulation du Rhône dans la loi du 27 mai 1921

La loi du 27 mai 1921 ne fait que poser les fondations du système de régulation du fleuve, établissant les grands principes de ce que sera son aménagement. Elle établit d'abord le principe d'un aménagement intégral du fleuve de la frontière suisse à la mer du point de vue de l'hydroélectricité, de la navigation et de l'irrigation (article 1). L'ensemble des travaux dans cette optique est déclaré d'utilité publique (article 6). Elle fixe aussi le principe d'une concession unique regroupant l'ensemble des collectivités pour réaliser les travaux, mais garde tout de même l'option de concessions séparées sur les différents tronçons du fleuve « en cas d'impossibilité » de la formule unique (article 2). L'article 5, dans cet esprit, fixe à seulement trois ans le délai pour la formation de la société concessionnaire, délai au-delà duquel l'État se garde le droit de distribuer les concessions séparées. La loi pose aussi les bases du schéma financier pour l'aménagement intégral du fleuve, qui doit être pris en charge avec l'exploitation des centrales par une grande Compagnie concessionnaire soumise à un cahier des charges. Le financement du capital de cette compagnie présente l'originalité d'être mixte, mêlant trois catégories d'actionnaires séparées et disposant d'une représentation équilibrée dans la répartition du capital : acteurs privés, collectivités rhodaniennes et l'État. En effet la loi instaure aussi des garde-fous pour éviter une trop grande représentation de l'État (qu'elle empêche d'obtenir plus de deux cinquièmes du conseil d'administration) et des intérêts privés (l'État et les collectivités doivent avoir plus de deux tiers du conseil d'administration). Une attention particulière est accordée à ce que l'aménagement ne soit pas une entreprise l'État, ce dernier ne devant pas verser d'obligations excédant plus de 9/10^{ème} du capital versé. La loi mentionne la libération de cette proportion d'obligations dans le cas de la construction des canaux pour l'irrigation, activité peu rentable. Plusieurs principes sont établis pour garantir un remboursement à moyen terme des obligations de l'État notamment par des quotas de redistribution des bénéfices liés à l'exploitation des installations (article 3). Le contenu exact du programme d'aménagement n'est pas abordé et remis à la promulgation ultérieure de la concession et du cahier des charges qui l'accompagne, ces éléments devant être publié par décret.

Source : Loi approuvant le programme des travaux d'aménagement du Rhône, de la frontière suisse à la mer, au triple point de vue des forces motrices, de la navigation et des irrigations et autres utilisations agricoles, et créant les ressources financières correspondantes. Journal officiel du 28 mai 1921 page 6210. Disponible sur Gallica. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k65428850/f2.item.zoom>

³⁸¹ Par exemple cette citation : « l'on sait de reste, par ce qui se passe aujourd'hui, à quelles sortes de conditions nous devrions souscrire, et l'on ne voit que trop ce qui en résulterait ». Journal officiel de la République française. Débats parlementaires. Séance du 24 mai 1921. Pages 1174-1188. Disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k64669157/f16.item.r=vote+loi+27+mai+1921+am%C3%A9nagement+Rh%C3%B4ne.zoom>

Dans ce contexte nouveau, la promulgation d'une loi régionale instaurant les conditions d'une mise en valeur des ressources du Rhône devient une priorité au gouvernement ; son contenu qui reste laconique reflète les mêmes problèmes que ceux examinés dans le processus de législation nationale examiné dans la section 2.1., notamment la recherche de rapports stabilisés entre public et privé (encadré 16). L'analyse des séances parlementaires attire l'attention sur deux points, premièrement la manière dont les acteurs régionaux légitiment la construction d'un espace économique et hydraulique régional devant le gouvernement et deuxièmement les imaginaires sollicités pour étayer cette construction.

Légitimer la construction régionale devant le parlement

Les débats parlementaires qui accompagnent la promulgation de la loi de 1921 relèvent plus d'une mise en scène que d'un réel débat politique. Parmi les orateurs on relève la présence des artisans de la construction politique régionale³⁸². Leur contribution a une valeur symbolique et contribue à rendre légitime devant les instances parlementaires la réalité de la construction politique régionale. On note toutefois que la légitimité de cette coalition régionale est mise à défaut par certains sénateurs qui émettent des doutes quant à la satisfaction des intérêts des collectivités rurales reposant sur l'irrigation derrière l'apparence de ce front d'apparence uni³⁸³. On peut observer dans ce sens l'absence des membres de l'ex-Syndicat pour l'aménagement des dérivations du Rhône parmi les défenseurs de la loi au Sénat.

Le contenu du programme des travaux d'aménagement, s'il n'est pas inscrit et détaillé dans le texte de la loi même (encadré 16) n'en consiste pas moins l'un des enjeux des débats parlementaires. Ainsi, pour coller le mieux possible aux intérêts nationaux, les promoteurs de la loi annoncent une modification du programme d'aménagement retenu par le Ministère des Travaux Publics reprenant les grandes lignes d'un projet soumis avant-guerre³⁸⁴, modification qui va dans le sens d'une maximisation de la production hydroélectrique. Cette modification consiste en une augmentation de la taille des dérivations du bas Rhône³⁸⁵. Cette exigence de gigantisme et de perspective touche aussi la navigation ; le Sénat se manifestant pour la création du canal latéral de Lyon à la Méditerranée dans l'optique de donner à l'artère une portée internationale, l'aménagement par dérivations présentant les désavantages de ralentir

³⁸² Notamment le député de l'Isère Léon Perrier, le conseiller départemental du Rhône Gourju, ce à quoi il faut ajouter le Président de la chambre de commerce de Lyon Jean Coignet, un représentant de la ville de Paris (Paul Strauss.)

³⁸³ Journal officiel de la République française. Débats parlementaires. Intervention du sénateur André Berthelot. Séance du 24 mai 1921. Pages 1174-1188. Disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k64669157/f16.item.r=vote+loi+27+mai+1921+am%C3%A9nagement+Rh%C3%B4ne.zoom>

³⁸⁴ Il s'agit du projet de l'ingénieur Mollard, auteur du projet mixte d'une succession de dérivations de Lyon à la méditerranée pour l'hydroélectricité et la navigation remportant le deuxième prix du concours des Chambres de commerce du sud-est de 1911.

³⁸⁵ Journal officiel de la République française. Débats parlementaires. Séance du 24 mai 1921. Pages 1174-1188. Disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k64669157/f16.item.r=vote+loi+27+mai+1921+am%C3%A9nagement+Rh%C3%B4ne.zoom>

les trajets du fait des écluses à franchir³⁸⁶. Ainsi les débats parlementaires sont le terrain de l'opposition vieille de plusieurs décennies entre les promoteurs du canal latéral de navigation de la Méditerranée à Lyon voire à la Suisse, certains sénateurs se faisant ici les porte-voix du Commandant Pech (voir chapitre 2 section 3.2.1.), et les promoteurs de l'aménagement en succession de dérivations³⁸⁷.

La question générale du montage financier, et le principe associé du financement de l'aménagement pour la navigation et pour l'irrigation par les bénéfices de la force motrice, qui constitue l'un des arguments principaux des promoteurs du projet (« c'est la force motrice, enfin mise à notre disposition, qui payera ; car elle seule est capable de rembourser le travail et de le rendre fructueux » : discours de Gourju, Page 1175), font l'objet des nombreuses interventions (encadré 17). Ces arguments tentent d'atténuer les réactions de la part des sénateurs qui voient dans le montage proposé un blanc-seing donné à une compagnie privée pour engager à loisirs les fonds publics de l'État et demandent des mesures de contrôle strict.

³⁸⁶ Journal officiel de la République française. Débats parlementaires. Séance du 24 mai 1921. Pages 1174-1188. Disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k64669157/f16.item.r=vote+loi+27+mai+1921+am%C3%A9nagement+Rh%C3%B4ne.zoom>

³⁸⁷ Journal officiel de la République française. Débats parlementaires. Intervention du sénateur Dominique Delahaye. Séance du 24 mai 1921. Pages 1174-1188. Disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k64669157/f16.item.r=vote+loi+27+mai+1921+am%C3%A9nagement+Rh%C3%B4ne.zoom>

Encadré 17: défenses et critiques du concept d'aménagement intégral et régional lors des débats parlementaires

Les promoteurs de la loi, pour défendre le principe d'un aménagement intégral et justifier le financement par la garantie de l'État, insistent sur les bénéfices directs et indirects que l'aménagement offre à la collectivité, soulignant ainsi son l'intérêt général : meilleur fonctionnement des usines alimentées par l'électricité, diminution des dépenses d'éclairage dans les habitations, diminution de la dépendance énergétique à l'étranger, allègement et fluidification des transports par la diminution de leur encombrement par les combustibles et houilles (ces derniers étant remplacés par l'hydroélectricité), ce à quoi s'ajoutent tous les bénéfices indirects liés à l'intensification des cultures et l'ouverture de la voie d'eau grand gabarit en matière de développement régional (1). Il faut préciser l'enjeu toujours prégnant pour l'État de l'amélioration de la navigation dans la partie sud du territoire, ce dernier cherchant à diminuer son implication dans les concessions de chemin de fer, les compagnies ferroviaires privées accusant des crises conjoncturelles déclenchant de nombreux recours à la garantie d'intérêt de l'État (2).

Parmi les critiques du concept d'aménagement intégral sur lequel repose la loi, on peut mentionner les projets d'amendements (ces derniers sont retirés du fait d'une pression exercée en amont par le ministre des travaux publics) par la commission des finances du Sénat visant à rigidifier le contrôle de l'État sur la compagnie concessionnaire. D'une part en changeant le mode de promulgation du cahier des charges et du programme de la concession passant du simple décret, (prérogative de l'exécutif, en l'occurrence le Ministère des Travaux Publics) à la loi (impliquant un contrôle par le législateur élu démocratiquement). Cela renvoie au modèle de l'aménagement de Jonage. D'autre part en prévoyant dans la loi de 1921 la représentation de l'État dans le conseil d'administration de la compagnie (3). A cela s'ajoutent les sérieux doutes sur la capacité de l'activité hydroélectrique à rencontrer une demande suffisante dans les trois marchés pressentis (le marché parisien, de l'électrification du PLM et des industries et villes rhodaniennes) pour dégager suffisamment de revenus pour équilibrer le budget de l'entreprise.

Sources : (1) Journal officiel de la République française. Débats parlementaires. Séance du 24 mai 1921. Pages 1174-1188. Disponible sur Gallica :

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k64669157/f16.item.r=vote+loi+27+mai+1921+am%C3%A9nagement+Rh%C3%B4ne.zoom> (2) Journal officiel de la République française. Débats parlementaires. Discours du rapporteur de la commission des finances du Sénat. Séance du 24 mai 1921. Pages 1174-1188. Disponible sur Gallica :<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k64669157/f16.item.r=vote+loi+27+mai+1921+am%C3%A9nagement+Rh%C3%B4ne.zoom> (3) Journal officiel de la République française. Débats parlementaires. Discours du rapporteur de la commission des finances du Sénat. Séance du 24 mai 1921. Pages 1174-1188. Disponible sur Gallica :

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k64669157/f16.item.r=vote+loi+27+mai+1921+am%C3%A9nagement+Rh%C3%B4ne.zoom>

Les interventions des acteurs régionaux tentent montrent une construction politique qui tente par les procédés symboliques analysés précédemment de se faire reconnaître au niveau national pour institutionnaliser un système de régulation concret. Ces pratiques sont nécessaires pour faire taire les quelques critiques des sénateurs mettent à mal la légitimité de cette construction affichée, dont le montage sur lequel elle repose est présenté comme une parodie de société à capitaux destinée à faire accepter de grandes subventions à la navigation et à l'irrigation et des projets hydroélectriques à la rentabilité questionnable en aval de Lyon alourdissant le bilan de l'aménagement hydroélectrique de Génissiat³⁸⁸. Finalement, c'est l'intervention du ministre des travaux publics qui rend possible la promulgation de la loi.

³⁸⁸ Journal officiel de la République française. Débats parlementaires. Intervention du sénateur André Berthelot. Séance du 24 mai 1921. Pages 1174-1188. Disponible sur Gallica :
<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k64669157/f16.item.r=vote+loi+27+mai+1921+am%C3%A9nagement+Rh%C3%B4ne.zoom>

La concession unique du fleuve, une alternative encore fragile

Malgré les efforts pour afficher une cohésion devant les parlementaires, la construction politique régionale demeure fragilisée par la polarisation de la représentation Haut Rhône – Bas Rhône. Celle-ci continue à jouer dans les tâtonnements autour de la définition du montage juridique et financier de l'aménagement du Rhône durant la préparation de la loi de 1921. C'est cette représentation polarisée qui continue à alimenter des contre-propositions à l'alternative d'une concession unique du fleuve. Par exemple elle orchestre l'organisation proposée par des acteurs régionaux comme l'office des transports des chambres de commerce du Sud-Est (voir encadré 18).

Encadré 18 : un contre-projet à la loi de 1921, la solution partielle de l'ingénieur René Tavernier

Durant la genèse de la loi de 1921 plusieurs contre-projets viennent menacer l'adoption d'un système de régulation régional reposant sur le principe d'un aménagement intégral du fleuve. La proposition de l'ingénieur et président de la chambre de commerce du sud-est René Tavernier en est l'illustration. Ce dernier émet que l'exploitation directe des forces hydrauliques du Rhône par la compagnie nationale du Rhône générerait trop de conflits d'intérêts entre les différents tronçons et entre l'opérateur public et les opérateurs privés de l'énergie existants dans la région. Il recommande de permettre la réalisation des projets mûrs (le barrage de Génissiat et le port industriel de Lyon) et pour cela de diviser le fleuve en concessions séparées où les collectivités traiteraient avec des opérateurs privés existants. En l'absence d'un accord sur le type d'opérateur destiné à entreprendre les aménagements, l'ingénieur propose de constituer un office national du Rhône, entité aux attributions minimales réduites à la rédaction du programme d'aménagement d'ensemble et à rédiger modalités des cahiers des charges des concessions, déléguées à des entreprises semi-autonomes (marge de manœuvre budgétaire pour une exploitation hydroélectrique à logique capitaliste soumise cependant à des travaux d'intérêt général, navigation et irrigation). Ainsi ce projet mixte, s'il aurait affaibli l'unité et la cohérence de la représentation d'une région rhodanienne, ne revient pas sur le principe d'un financement de la navigation et de l'irrigation par les bénéfices de l'hydroélectricité dans la lignée du modèle de Jonage.

Source : René Tavernier, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées. L'aménagement du Rhône réalisé par le groupement des intéressés. La Houille Blanche n° 6, Novembre-Décembre 1918. Pages 326-332. DOI : <https://doi.org/10.1051/La Houille Blanche/1918048>

Ainsi, l'examen du contenu de la loi de 1921 et des débats parlementaires accompagnant sa promulgation montre que la définition du système de régulation de l'espace fluvial au sein de l'État ne laisse pas indemne le contenu et la hiérarchie des imaginaires du fleuve, elle en sanctionne au contraire sa recomposition. La loi finale n'en demeure pas moins très vague quant au modèle financier et à la définition de l'opérateur en charge des aménagements tout comme le contenu exact du programme d'aménagement, se tenant à sanctionner quelques grands principes. De plus elle n'obère pas la possibilité toujours présente d'un abandon de la formule totale au profit d'un aménagement sanctionnant la division de la région rhodanienne, rejetant ses principes de cohésion. Enfin, il faut noter les moyens symboliques

par lesquels les élites régionales parviennent à emporter l'institution de la loi de 1921 sur les plans national et régional, moyens consistant à maximiser un capital politique constitué sur la reconnaissance d'un intérêt personnel localisé sacrifié au nom d'un intérêt général régional. Il reste à examiner en quoi le concept d'aménagement intégral du Rhône reprend des modèles plus anciens, sollicités de manière opportune.

2.2.2 Un nouveau système de régulation qui reprend des modèles hérités, saint simoniens

Le système régulateur du fleuve (voir encadré 19), qui ne se met en place réellement qu'à partir des années 1930 avec les décrets d'application de la loi de 1921³⁸⁹, n'est pas une recette innovante. La détermination de ses caractéristiques et des modalités de cette régulation puise au contraire dans des modèles disponibles, modèles prônés par les ingénieurs utopistes du XIX^e siècle, en particulier celui de la grande compagnie concessionnaire.

Encadré 19: le compromis d'acteurs régissant la concession du fleuve passé dans la loi de 1921

La Compagnie Nationale du Rhône obtient la concession du fleuve pour 75 ans à partir du décret de 1934. Elle prend un statut hybride à sa création (elle est qualifiée de Société d'Intérêt Général). En effet, des règles instituent une ventilation équilibrée des actions de la société dans le but de maintenir une composition du conseil d'administration ne privilégiant aucun intérêt sur les autres. Les 240 000 actions du capital sont donc réparties entre 1/ la ville de Paris et le département de la Seine, 2/ les collectivités régionales rhodaniennes, 3/ la compagnie PLM et 4/ les sociétés privées de distribution d'électricité régionales notamment la Société Générale de Force et de Lumière, l'Union d'Électricité, la Société d'Électricité de Paris et l'Énergie Électrique du Littoral Méditerranéen. Le poids relatif de chaque actionnaire est limité aux 60 000 parts réservées à l'intérieur de chacune de ces quatre catégories.

Source : Bethemont (1972).

La remobilisation de la formule de concession unique régionale de Thomé de Gamond

Ce modèle fait référence à la pensée de Thomé de Gamond³⁹⁰. Chez ce dernier, l'État participe à l'aménagement des ressources hydrauliques du territoire national conjointement à l'initiative privée par l'intermédiaire d'une grande compagnie à statut mixte. En effet cet ingénieur revendique la constitution de grandes compagnies régionales concessionnaires en charge d'exécuter les travaux dans chaque bassin hydrographique : « Ces compagnies, investies de concessions temporaires comme celles des voies ferrées, se chargeraient de construire et d'exploiter à leurs frais, dans chaque bassin et sous le contrôle de l'État, les grands travaux d'ensemble pour les divers services hydrauliques, tels que l'irrigation, les

³⁸⁹ Convention et cahier des charges de l'aménagement du 5 juin 1934 (Bethemont, 1972).

³⁹⁰ Nous avons déjà examiné d'autres aspects de la pensée de ce personnage dans le chapitre 2, section 3.2.3.

chutes motrices, la navigation et la défense méthodique contre les inondations. » (Thomé de Gamond, 1871 : 73). Le modèle d'aménagement proposé par l'ingénieur est aussi celui qui domine durant l'entre-deux-guerres ; à savoir un aménagement systématique par dérivations latérales pour satisfaire des usages multiples. L'idée de la grande compagnie concessionnaire fait son chemin dans les projets d'aménagement du Rhône, on la retrouve aussi dans le projet du Commandant L. Pech au tournant des deux siècles. Ce dernier, pour ne pas mettre l'État en concurrence avec les producteurs privés d'hydroélectricité, recommande la constitution d'une compagnie unique pour la construction et l'exploitation des chutes hydroélectriques appliquée au Rhône français jusqu'à Genève et une gestion du système hydraulique fermement appuyée par l'État. Le modèle financier de cette compagnie qui devrait prendre en charge les usines hydroélectriques, le canal maritime de Lyon à la mer et les dérivations pour l'irrigation prendrait exemple sur le montage du canal du Rhône à Marseille : participations croisées de l'État, des villes et départements³⁹¹.

Ce modèle de grande compagnie concessionnaire reposant sur un appel à capitaux privés sécurisé par la garantie de l'État est omniprésent dans les discours des promoteurs de l'aménagement du fleuve dans les années 1900. On retrouve par exemple la croyance que l'aménagement du Rhône ne peut fonctionner qu'en intégrant des capitaux privés à l'entreprise étatique dans les premiers appels à projets de cette période³⁹². Mais surtout, le modèle est largement repris par les promoteurs de la loi de 1921³⁹³ laquelle s'inspire de la proposition du conseiller départemental du Haut-Rhin Jean Maitre³⁹⁴. Cette dernière repose sur une concession unique du Rhône dans sa partie française en entier avec financement commun (déversement des bénéfices d'une partie du fleuve sur une autre). De même que l'ont fait les utopistes du XIX^e siècle, le conseiller du Haut-Rhin Jean Maitre met sur le plan national la question de l'aménagement du Rhône³⁹⁵. La compagnie concessionnaire, dénommée à dessein par Jean Maitre la Compagnie Nationale du Rhône, doit rester nationale comme administration et comme composition de

³⁹¹ Pech, L. 1896. La sécurité nationale et Lyon port de mer. Exposé financier des entreprises hydroélectriques dans la vallée du Rhône. Annecy. ADR. VOI 026-06. Canal de Marseille au Rhône.

³⁹² Notamment le concours de l'office des transports. L'amélioration de la navigation du Rhône. Le Génie Civil n°23. Revue générale des industries françaises et étrangères. 5 octobre 1912. Page 458. Disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6490450x/f6.item.r=am%C3%A9nagement%20du%20rh%C3%B4ne%20mollard.zoom>

³⁹³ notamment par le député de l'Isère Léon Perrier. Comptes rendus des séances de travail de la Chambre de commerce de Lyon, 1919. ADR. Non indexé.

³⁹⁴ Journal officiel de la République française. Débats parlementaires. Sénat : compte rendu in-extenso. Séance du 24 Mai 1921. Pages 1174-1188. Disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k64669157/f2.item.r=vote+loi+27+mai+1921+am%C3%A9nagement+Rh%C3%B4ne.zoom>. Voir aussi Maitre, J. Conseiller général du haut Rhin. Membre correspondant de la Chambre de Commerce de Belfort. La Compagnie nationale du Rhône. Extrait de la houille blanche n°152, mai-juin 1918. Grenoble, éditions Jules Rey.

³⁹⁵ « La donnée fondamentale, qu'on ne saurait assez mettre en valeur et répéter, c'est que la question du Rhône a un caractère tout à fait exceptionnel, qu'elle est nationale par la nature et l'importance des intérêts en cause, et qu'elle doit rester nationale dans la solution qui lui sera donnée et dans la composition de l'organisme chargé de l'exécution » Maitre, J. Conseiller général du haut Rhin. Membre correspondant de la Chambre de Commerce de Belfort. La Compagnie nationale du Rhône. Extrait de la houille blanche n°152, mai Juin 1918. Grenoble, éditions Jules Rey.

son capital, idée avancée pour éviter toute influence d'un monopole privé ou collectivité sur cette compagnie. Nous avons vu dans la section précédente le contre-modèle proposé par l'ingénieur Tavernier impliquant un système similaire, cependant éclaté pour se baser non pas sur le Rhône français dans une concession totale mais sur les différents tronçons du fleuve (voir section 2.2.1). La formule de Jean Maitre s'impose rapidement dans le paysage des propositions de l'après-guerre³⁹⁶. Il présente enfin sa formule à l'occasion des différents congrès de la Houille Blanche et du syndicat interdépartemental de l'aménagement du Rhône à cette période³⁹⁷.

La mise en œuvre du modèle associationniste dans la loi de 1921

En sollicitant la pensée de Thomé de Gamond, la loi de 1921 reprend le même modèle associationniste appliqué au canal de Suez au XIX^e siècle qui repose sur le principe de l'association d'intérêts entre les différentes parties prenantes. Dès lors les acteurs intéressés par l'aménagement du fleuve, grandes ou petites collectivités, quels que soient leur poids démographique ou politique ou la nature de leur intérêt, prennent dans la loi le statut d'actionnaires associés à une même entreprise. En découle un effet de gommage des intérêts et des disparités permettant au consensus d'émerger. En mettant sous le même statut à la fois les collectivités intéressées par l'énergie hydroélectrique et la navigation, notamment les conseils généraux, chambres de commerce et municipalités incluant les villes de Lyon, Paris et Marseille, les collectivités de l'axe rhodanien intéressées par l'irrigation, les grandes sociétés de construction électrique et les distributeurs d'électricité privés³⁹⁸ et le PLM intéressée par l'électrification de son réseau, sans oublier le gouvernement, la loi de 1921 sanctionne dans le principe un compromis d'acteurs localisés étayé par la représentation partagée d'un espace régional spécifique.

La loi pose également sur un même plan d'égalité les différentes sections du fleuve jusque-là fracturées par les intérêts. Dans la proposition de Jean Maitre, les différents usages que pourraient satisfaire l'aménagement intégré du fleuve Rhône doivent faire l'objet d'une gestion unifiée associée à un même budget par l'État, lequel joue le rôle de garant aux yeux des actionnaires privés et des collectivités. Ainsi les différentes composantes de l'espace fluvial sont positionnées sur le même échelon. « Il est du reste très important, aussi bien pour la navigation que pour la réglementation des débits à l'aval, que les écluses et le bassin de Génissiat restent soumis à la même administration que l'ensemble du Rhône. Il serait souverainement injuste de priver la région du Rhône des avantages qu'elle tient de la nature en exportant à Paris toute cette force sans compensation » (Maitre, La Houille Blanche, page 6). Le modèle

³⁹⁶ Sénat, séance du 24 mai 1921. Journal officiel de la république française. Discussion du projet de loi relatif à l'aménagement du Rhône. Disponible sur Gallica. Voir aussi: Jean Maitre. La Compagnie Nationale du Rhône : un programme de réalisation. La Houille Blanche, N°3 (Mai-Juin 1918), pp. 206-212. DOI : https://doi.org/10.1051/La_Houille_Blanche/1918016

³⁹⁷ Journal officiel de la République française. Débats parlementaires. Sénat : compte rendu in-extenso. Séance du 24 mai 1921. Pages 1174-1188. Disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k64669157/f2.item.r=vote+loi+27+mai+1921+am%C3%A9nagement+Rh%C3%B4ne.zoom>.

³⁹⁸ Ces dernières sont intégrées en tant que la concession du Rhône doit bouleverser leur marché.

de Jean Maitre intègre pleinement l'idée du financement des aménagements par les bénéfices de l'hydroélectricité du fleuve. L'État serait ainsi en particulier le garant des intérêts de l'agriculture et de la navigation face à la force motrice. Le modèle dispose donc d'effets homogénéisants et redistributeurs vis-à-vis de l'espace sur lequel il s'applique et qu'il qualifie.

C'est cette conception des rapports de la région rhodanienne à l'État, sur la base d'une médiation de l'État et de l'initiative privée en droite ligne de l'héritage saint-simonien, qui se retrouve réactivée et actualisée dès lors qu'une élite politique invoque « l'esprit de la loi de 1921 » ou encore « le travail des pionniers » durant les débats qui suivent l'application de la loi.

L'héritage de la pensée de Thomé de Gamond dans l'adoption d'une formule de concession et d'un opérateur unique pour l'aménagement du Rhône est pointée par Haghe (2010). Notre travail montre que l'adoption d'un tel modèle résulte de tâtonnements avec en sous-basement le travail fort des cadres nationaux par des acteurs régionaux.

L'institution du cadre légal posant les bases du système de régulation de l'espace fluvial peut se lire comme l'articulation de deux processus articulant des échelles différentes. Le premier consiste en la maturation d'un compromis politique entre acteurs régionalisés pour déterminer les conditions de l'aménagement du fleuve. Derrière les négociations et les intérêts immédiats à l'œuvre, il faut voir le jeu des mémoires et des comportements hérités. Le second processus réside dans l'inscription du régional dans le national et permet la reconnaissance légale d'une région rhodanienne, notamment par le choix d'une concession unique. La mise en lumière du travail concomitant des élites rhodaniennes dans la promulgation d'un nouveau cadre légal pour la mise en valeur des ressources hydrauliques du territoire national montre la dialectique entre les deux niveaux de codification de l'espace : à la codification nationale de l'espace régional s'associe une codification régionale de l'espace national. Ceci ne constitue qu'une première facette de la dialectique régional-national dans laquelle s'opère la montée en puissance d'un régime imaginaire du fleuve ; la seconde consistant comme nous allons le voir en une redéfinition des rapports à l'État dans la régulation du fleuve.

3 Redéfinir les rapports à l'État

Avec la loi de 1921 les Chambres de Commerce et les villes rhodaniennes n'ont plus désormais le monopole de la production discursive sur le fleuve. En sollicitant la médiation de l'État pour éviter une course à l'exploitation des richesses du fleuve, les élites politiques régionales parviennent à instituer un système régulateur du fleuve. A partir de ce moment, la codification de l'aménagement du fleuve glisse graduellement depuis les initiateurs historiques de l'aménagement du Rhône vers un l'État en pleine recomposition. Cependant, l'institution d'un système de régulation dans le champ légal de l'État ne fait pas disparaître ni les souverainetés régionales qui le constituent (autorités politiques et économiques rhodaniennes), ni leur capacité, certes inégale mais réelle, à énoncer et changer le fleuve. Or, après l'effervescence du XIX^e siècle, les imaginaires régionaux sont en pleine recomposition, du fait des nouvelles possibilités techniques et des conditions géopolitiques changeantes.

Rappelons que la loi de 1921 ne propose pas de programme détaillé pour l'aménagement du fleuve ni de méthode à suivre dans l'organisation des travaux (voir section 2.2.1.), celle-ci ne fixant que les grands principes de l'aménagement intégral du fleuve de la frontière suisse à la mer et d'une concession liant l'État aux collectivités et acteurs privés rhodaniens. Cela laisse une grande marge de manœuvre derrière l'application des principes suivis pour l'aménagement de Jonage à l'ensemble du fleuve au niveau du montage financier (cahier des charges de la concession) comme du contenu du programme d'aménagement. Ce dernier en effet demeure flou durant la majeure partie de l'Entre-deux guerres. Ainsi, la loi de 1921 malgré l'affirmation du principe d'une concession unique laisse de nombreuses zones d'ombre dans la construction politique régionale autour de l'aménagement du fleuve, notamment les contributions financières de chaque acteur et le contenu du programme de travaux. La stabilisation d'un compromis politique sur les modalités pratiques de mise en œuvre de la loi de 1921 n'arrive qu'au début des années 1930 avec la publication des décrets rendant possible l'application effective de cette loi. Le décret du 13 janvier 1931 fixe les participations de chaque acteur (collectivités, entreprises...) pour la constitution de la Compagnie Nationale du Rhône et les conditions générales de l'octroi de la concession. Ladite Compagnie n'est réellement constituée qu'avec le décret suivant (5 juin 1934) qui correspond à l'aboutissement des négociations sur la ventilation des parts d'actions entre les différents acteurs intéressés par l'aménagement du fleuve (Béthemont, 1972). La proposition détaillée d'un programme d'aménagement total, qui d'ailleurs ne varie que très peu avec les aménagements réellement réalisés par le comité technique de la Compagnie Nationale du Rhône, n'est officialisée qu'en 1935 (Pritchard, 2011). On peut déjà noter la lenteur du démarrage institutionnel de l'aménagement du Rhône. Lors de la promulgation de la loi du Rhône en 1921, certains contemporains peuvent penser que l'aménagement intégral du fleuve serait terminé dans un délai de 15 ans soit en 1935 ou au plus tard en

1940 (Blanchard, 1919). En réalité, ces derniers ne peuvent pas prévoir que seuls deux ouvrages (le barrage de Génissiat et le port industriel de Lyon, futur port Édouard Herriot) seront entamés à la fin des années 1930 et terminés au lendemain de la guerre, ce qui témoigne d'une construction (au sens des travaux publics) très lente.

Mais surtout, ces événements ponctuels ne doivent pas occulter la construction sociale qui les a rendus possible que l'on peut aborder en reprenant le point de vue des aménageurs de l'époque : faut-il tout aménager d'une traite ou commencer uniquement par les réalisations les plus rentables ? Faut-il privilégier le Haut-Rhône ou le Bas Rhône ? Le cadre légal laisse donc une grande marge de manœuvre pour laisser les imaginaires s'exprimer au niveau régional.

Se pose dès lors le problème de l'articulation entre les logiques de l'État et celles des acteurs de la région rhodanienne. *Comment évoluent les rapports entre l'État et les acteurs régionaux entre la loi de 1921 et la Seconde Guerre mondiale ?*

Au niveau national, il est manifeste que l'institutionnalisation d'un système régulateur du fleuve développée dans la section précédente s'inscrit pleinement dans un mouvement de refonte massive de la nature et des modalités d'action de l'État se déroulant durant l'entre-deux guerres (Kuisel, 1984). Nous en avons aperçu une première expression appliquée à la codification du champ technique de l'hydroélectricité avec les propositions pour soumettre les concessions à un plan tenant compte des futurs besoins nationaux (voir section 2.1.1).

La partie qui suit s'organise autour d'un second mouvement du régional au national. L'inscription des principes de l'aménagement du Rhône peut se lire comme une codification passive de l'espace rhodanien par l'État; elle n'est pas le fruit direct de son initiative. Or à partir des décennies suivantes s'opère un changement dans la relation de l'État aux acteurs régionaux. L'État commence à se doter de nouveaux instruments de direction de l'économie comprenant des mécanismes d'incitation, de sélection, d'industrialisation à grande échelle et d'ouverture de l'économie. Cette dynamique offre des potentialités pour des premières rétroactions du national sur le régional, autrement dit d'implication de la logique de l'État dans la région, logique qui enjoint l'État à faire des choix, notamment dans le contenu et les modalités de l'aménagement du fleuve. Nous pouvons donc faire l'hypothèse d'un déplacement de l'activité codifiante depuis le cadre régional vers le cadre national durant les années 1920-1930. Ce déplacement du régional au national n'est pas brutal et pose la question de la capacité des acteurs régionaux à influencer sur la codification étatique de l'aménagement du fleuve, processus à l'autonomie encore relative. L'État n'enregistre plus, il choisit.

Après avoir examiné la genèse d'un système régulateur (du moins son principe) du fleuve dans le champ légal de l'État (partie 1), nous allons nous interroger sur les conditions de possibilité d'une codification de l'aménagement et de la régulation du fleuve par l'État, ou en d'autres termes de la mise en œuvre de cet appareil étatique de codification. Postulant avec Chivallon (2008) que seuls les imaginaires

dominants sont capables de s'inscrire durablement dans l'espace matériel, nous allons montrer en quoi les réalisations du Port Édouard Herriot et de Génissiat, en tant qu'elles répondent directement des intérêts dominants des métropoles lyonnaise et parisienne, attestent d'un mouvement de sélection des imaginaires dominants dans la région par l'État dans la période de l'entre-deux guerres dans un contexte où se prolongent les tensions régionales. Ces éléments nous permettent de conclure à une dialectique État/acteurs régionaux dans la construction d'un régime imaginaire du fleuve dominant qui opérera durant la seconde partie du XX^e siècle.

Dans notre entreprise d'explicitation de la redéfinition des rapports de l'État aux acteurs régionaux s'opérant durant l'entre-deux-guerres, il nous faut dans un premier temps faire l'état des lieux des contenus, c'est-à-dire des imaginaires régionaux qui travaillent à cette période la production du fleuve. Que sont devenus les imaginaires de la navigation qui se construisent durant le XIX^e siècle au sortir de la Première Guerre mondiale ? Cet état des lieux permet de comprendre le renouvellement des enjeux régionaux et la manière dont cette reconfiguration informe les stratégies des acteurs rhodaniens.

3.1 L'affirmation de la Compagnie Nationale du Rhône comme unique opérateur fluvial. Les enjeux pratiques d'une transition

Au travers de l'étude des pratiques des élites lyonnaises, nous entendons mettre en lumière un changement dans le rapport de l'État au fleuve venant compléter la reconnaissance dans son appareil légal d'une région rhodanienne nécessitant un aménagement total. Ce changement s'appuie sur la reprise par l'État des imaginaires des acteurs régionaux en cours de maturation, et c'est ici que notre étude des projets lyonnais prend son sens, avec comme étape révélatrice la constitution de la Compagnie Nationale du Rhône en 1933 et la formulation du programme d'aménagement. Dans un mouvement du régional vers le national, le système de régulation de l'espace fluvial opère une intégration sélective des imaginaires composant la représentation régionale du fleuve. Les intérêts parisiens pour l'électricité de Génissiat et les intérêts lyonnais pour le trafic fluvial sont les forces principales sur lesquelles le nouveau système régulateur vient s'appuyer. Cela implique une mise en sourdine de l'ensemble des projets constituant le passif du bas-Rhône qu'il s'agisse de son amélioration du point de vue de la navigation, de l'hydroélectricité ou de l'agriculture, notamment le projet d'irrigation des départements ruraux du sud-est.

Le tournant des années 1920–1930 constitue un moment critique pour observer l'amorce du changement de pratiques accompagnant l'évolution des modalités de la production du fleuve et le rôle des représentations du fleuve dans ce changement. Les années 1930 voient en effet l'élaboration d'un programme général (1929 à 1933) d'aménagement du fleuve par le « bureau d'études du comité d'études

pour l'aménagement du Rhône » sous le Ministère des Travaux Publics (Béthemont, 1972). A ce moment, l'enjeu principal pour les parties prenantes est de prendre la main dans le compromis qui se met en place sur le contenu et le calendrier exact de l'aménagement du fleuve, compromis dont nous abordons la genèse du point de vue des élites lyonnaises.

3.1.1 Lyon et l'intérêt rhodanien. De l'initiative locale à la synthèse régionale

Les années 1920 se caractérisent par l'association de deux logiques à des échelles distinctes. Il s'agit d'une part de l'activation du projet fluvial local par les élites politiques lyonnaises et d'autre part de la finalisation du système de régulation du fleuve au niveau de la région rhodanienne par les ministères et les services dépendants de l'État. Ces deux processus sont en interrelation à la fin de la décennie, marquant une nouvelle étape dans la transition de la régulation du fleuve.

Du fait de la crise du franc et de l'impact de la guerre sur l'économie, les rapports entre l'État et la région rhodanienne évoluent peu une fois promulguée la loi de 1921. L'initiative demeure le fait des acteurs rhodaniens, qui continuent à travailler leur espace fluvial en fonction de leurs imaginaires respectifs : Marseille et l'horizon méditerranéen, Lyon et l'horizon suisse. Néanmoins, dès la fin de cette décennie débute un changement dans les pratiques dû aux émulations provoquées par l'imminence (mais aussi l'incertitude) de la constitution de la Compagnie Nationale du Rhône. L'entrée en activité de cette dernière est en effet chargée en signification ; son conseil d'administration et son équipe technique deviennent à partir de là le médiateur incontournable entre les projets d'aménagement et l'espace fluvial. En cela on pourra qualifier cet « acteur » très spécial, car polyvalent, d'opérateur fluvial.

La fin la première guerre mondiale laisse le champ libre aux acteurs lyonnais notamment la chambre de commerce pour s'engager dans l'action et dans l'endettement productif pour accomplir ses projets de navigation (encadré 20). Cela atteste d'un travail localisé de l'imaginaire d'acteurs économiques en parallèle de la construction continue d'une région politique ; l'imaginaire prenant l'expression d'un projet de port industriel (futur port Édouard Herriot) associé à un canal de ceinture ouvrant la navigation commerciale au haut Rhône.

Encadré 20 : une prise d'initiative locale activée par l'imaginaire de la navigation : le cas du port industriel de Lyon

Durant les années 1920, les acteurs lyonnais s'engagent dans les projets fluviaux, reprenant à leur compte le projet de port industriel proposé par la Société des Grands Travaux de Marseille lors du Concours organisé par les chambres de commerce du sud-est de 1910-1911 (1). On assiste notamment à une prise d'initiative de la Chambre de Commerce de Lyon pour aménager le port industriel de Lyon et le canal de ceinture, qui s'étale entre la fin de la Première Guerre mondiale et la fin des années 1930. Si la ville de Lyon joue un rôle tout aussi prépondérant que la Chambre de Commerce dans la formulation des attentes sur le port, en revanche l'initiative est bien uniquement prise par cette dernière, même si elle entreprend à certains moments d'impliquer davantage la Municipalité (2). En 1918, la Chambre de Commerce informe déjà le Ministère des Travaux Publics qu'elle va commencer l'acquisition de terrains dans le quartier de la Mouche (aujourd'hui Gerland) à Lyon pour réserver les terrains pour la construction du port et du canal de ceinture (3), mais cette décision n'est pas immédiatement suivie des faits. En effet avec la crise du franc de 1924 à 1928 (Kuisel, 1984) l'initiative de la Chambre est gelée et il faut attendre la stabilisation de la conjoncture économique nationale par Poincaré en 1928 pour que le président de la Chambre de commerce de Lyon Louis Pradel réactive le projet de port fluvial en le mettant au centre de son nouveau mandat. La confiance renouvelée dans le retour à la stabilité du franc s'illustre par son discours de prise de fonction lors de sa réélection à la fin de la crise, qui contraste avec la « vision noire de l'avenir » qui dominait durant les années précédentes (4). Un arrêté du 13 mars 1928 lance les études du port fluvial par le Service de Navigation. Cherchant un montage financier opportun, la Chambre entend mobiliser les financements allemands dans le cadre du plan Dawes (un accommodement du Traité de Versailles) pour engager les travaux du port (5). Cette demande reste lettre morte et des débats s'engagent sur l'éventualité d'un engagement financier des initiateurs du projet de port industriel que sont la Chambre de Commerce et la Ville de Lyon. Ces dernières sont prêtes à contribuer à la moitié du devis si elles obtiennent les obligations de l'État pour l'autre moitié (6). Cet engagement important implique un endettement fort pour la Chambre qui doit emprunter et ne peut escompter un retour sur investissement rapide ; ce type d'investissement n'offre que des recettes tardives avec l'exploitation du port. Une solution de garantie d'intérêt des emprunts de la Chambre par l'État est envisagée (7).

Sources : (1) L'amélioration de la navigation du Rhône. Le Génie Civil n°23. Revue générale des industries françaises et étrangères. 5 octobre 1912. Page 458. Disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6490450x/f6.item.r=am%C3%A9nagement%20du%20rh%C3%B4ne%20mollard.zoom>. (2) Délibération de la Chambre de commerce de Lyon, Séance du 5 juillet 1928. ADR. Non indexé. (3) Délibération de la Chambre de commerce de Lyon, Séance du 1er juillet 1918. ADR. Non indexé. (4) Délibérations de la Chambre de commerce de Lyon. Séance d'installation du 12 janvier 1928. ADR, non indexé. (5) Délibération de la Chambre de commerce de Lyon, Séance du 29 mars 1928. ADR. Non indexé. (6) Délibération de la Chambre de commerce de Lyon, Séance du 4 octobre 1928. ADR. Non indexé. (7) Délibération de la Chambre de commerce de Lyon, Séance du 13 décembre 1928. ADR. Non indexé.

Nous pouvons vérifier la stabilité de la force de l'imaginaire de la navigation dans les représentations des élites politiques lyonnaises à travers de leurs demandes insistantes et répétées d'une zone franche durant les années 1902 (voir encadré 21).

Encadré 21: facteurs de continuité dans la maturation de l'imaginaire lyonnais de navigation

Pour favoriser le développement de l'espace fluvial projeté, la Chambre de Commerce de Lyon s'efforce de le rendre attractif aux yeux des industriels. On recense ainsi des demandes régulières pour obtenir le statut de zone franche et le régime associé en matière d'exemption d'impôts aux industriels désireux de s'implanter sur le port Rambaud, le port industriel en projet (futur port Édouard Herriot) et aussi le projet de canal de ceinture (ce dernier n'est jamais réalisé). La Chambre s'aligne pour cela avec la Chambre de Commerce de Marseille qui réclame le même régime afin de retrouver sa compétitivité perdue face aux ports concurrents mondiaux (1) notamment suite à la mise en place d'un régime protectionniste par les lois de 1892. Ainsi, les réactions sont vives face à la proposition de loi sur les zones franches du député Gratien Candace en 1928. Ce dernier désire instaurer un régime strict de zones franches restreint à certains ports maritimes et n'autorisant pas d'installations d'industriels en leur sein: « Le port sur le Rhône, dont le Président du Conseil, ministre des finances, entretient dans sa lettre du 3 mai dernier notre Compagnie, se verrait privé d'un de ses principaux éléments de développement [le régime de zone franche] » (2). Ainsi, les présidents successifs de la Chambre de Commerce de Lyon renouvellent la même demande d'accès au régime de zone franche pour les ports fluviaux dans les années 1912 (rapport Coignet), 1917 (rapport Ferrand), 1924 (rapport Bresard), 1928 (3), ou encore en 1930 (4). Au final, la Chambre de Commerce renonce à cette demande à la veille de la Seconde Guerre mondiale, constatant de l'inutilité d'une zone franche pour le nouveau port tant que la navigation du Rhône ne sera pas améliorée (nous avons mentionné précédemment que cette navigation est délaissée par la Compagnie nationale du Rhône entre Lyon et la mer à cette période) (5).

Sources : (1) Délibération de la Chambre de commerce de Lyon, Séance du 20 juin 1928. ADR. Non indexé. (2) Procès-verbaux des délibérations de la Chambre de Commerce de Lyon. Séance 20 juin 1928 ADR non classé. (3) Contestation de la proposition de loi par le député Gratien Candace, procès-verbaux des délibérations de la chambre de commerce de Lyon Séance 20 juin 1928, ADR non classé. (4) Délibération de la Chambre de commerce de Lyon, Séance du 6 janvier 1930. ADR. Non indexé. (5) Délibération de la Chambre de commerce de Lyon, Séance du 9 mars 1939. ADR. Non indexé.

Si les demandes répétées pour faciliter l'installation d'industriels dans le futur port représentent un premier indicateur de l'existence localisée d'un imaginaire lyonnais pour le fleuve, cet imaginaire se trouve davantage confirmé par l'imminence de l'entrée en action de la Compagnie nationale du Rhône appelée à prendre en main l'aménagement du fleuve au détriment des initiatives locales.

Une reconfiguration des pratiques dans la production de l'espace fluvial lyonnais

Le glissement qui s'opère alors dans la codification de l'aménagement du fleuve du local vers le régional induit une reconfiguration des pratiques qui rejaillit sur les enjeux comme les acteurs à l'initiative du

port fluvial. En effet, à partir de 1929 l'imminence de la constitution de la Compagnie Nationale du Rhône induit une remise en question de la détention locale de l'initiative du port industriel et implique un douloureux abandon par la Chambre de Commerce de l'un de ses champs d'action au profit de l'opérateur fluvial, et en passant à une partie de son influence sur la production du fleuve.

La Chambre de Commerce de Lyon s'engage en effet fortement dans l'avancement du projet de port industriel. En 1929, le Service de Navigation du Rhône réalise un avant-projet du port industriel de Lyon et le soumet à la Chambre de Commerce³⁹⁹, étude qui la place devant une alternative : devant l'incertitude sur la constitution de la Compagnie Nationale du Rhône, à ce stade soumise à la décision politique, la Chambre pourrait soit attendre que cette dernière soit rendue opérationnelle pour lui laisser l'investissement du port, soit commencer dès à présent à investir avec les difficultés que cela implique (l'étude prévoit un déficit de l'ordre de 3 à 4 millions de francs dans les comptes de la Chambre⁴⁰⁰). Devant les conseils de la commission de la Navigation qui recommande à la Chambre de Commerce de ne prendre en charge que la concession de l'outillage public et des voies ferrées devant l'éventualité de plus en plus manifeste d'une prise en main du projet de port et de canal de ceinture par la Compagnie Nationale du Rhône dans le cadre de la loi de 1921⁴⁰¹, la Chambre de Commerce malgré des débats internes continue à porter elle-même le projet. Cet acteur est déjà engagé dans une procédure de réservation des terrains sur l'emplacement du futur port et canal de ceinture, et ce de façon unilatérale en dépit des promesses de collaboration d'organismes privés notamment la Société d'études pour la Participation des Industriels à l'aménagement du Rhône⁴⁰². Ainsi la Chambre prend en 1929 des options pour « éviter l'enchérissement des terrains par les spéculations » sur près de 200 000 m² de terrains, escomptant un remboursement de ses initiatives soit par la Compagnie Nationale du Rhône une fois la compagnie constituée, soit par l'État en cas d'échec de sa constitution (nous n'avons pas à connaissance la date exacte de l'achat de ces terrains)⁴⁰³. Le but poursuivi est de hâter par tous les moyens la réalisation du port. L'annonce de la PLM d'une intention de contribuer au financement du port fluvial pour un montant égal à celui de la Chambre⁴⁰⁴ vient renforcer sa prise de position.

Cependant il faut relever les hésitations des membres de la Chambre de Commerce qui craignent un endettement excessif de leur organisation (et au final un échec économique du port) dans le cas où les travaux n'étaient pas pris en charge par l'État via la compagnie nationale du Rhône, ce qui constitue à ce moment une possibilité en cas d'échec de sa constitution. Ces attermoissements se produisent à un moment où le projet a passé un stade dans la concrétisation en obtenant la déclaration de mise à l'enquête publique (du port et du canal de ceinture) par la dépêche ministérielle du 27 décembre 1929. Face à ce

³⁹⁹ Délibération de la Chambre de commerce de Lyon, Séance du 11 avril 1929. ADR. Non indexé.

⁴⁰⁰ *Ibid.*

⁴⁰¹ *Ibid.*

⁴⁰² Délibération de la Chambre de commerce de Lyon, Séance du 11 juillet 1929. ADR. Non indexé.

⁴⁰³ Délibération de la Chambre de commerce de Lyon, Séance du 28 novembre 1929. ADR. Non indexé.

⁴⁰⁴ Délibération de la Chambre de commerce de Lyon, Séance du 13 juin 1929. ADR. Non indexé.

dilemme, la Chambre débat à plusieurs reprises d'un projet de concession provisoire jusqu'en 1931⁴⁰⁵ et négocie le droit d'examiner à nouveau le projet sans prendre la concession au cas où la Compagnie Nationale du Rhône ne se constituait pas (toujours dans le but de ne pas risquer seule sa trésorerie dans une entreprise d'envergure et risquée), sa constitution étant tributaire des aléas politiques du gouvernement⁴⁰⁶. Elle hésite aussi à prendre la concession uniquement de l'outillage public ou de l'exploitation des infrastructures projetées pour obtenir des ressources⁴⁰⁷.

Ce n'est qu'une fois la Compagnie Nationale du Rhône constituée que la Chambre de Commerce se déclare inapte à continuer la réalisation du port et envisage la rétrocession des terrains gelés au nouvel opérateur fluvial⁴⁰⁸. Cette passation ne devient effective qu'en 1938⁴⁰⁹. Les hésitations de la Chambre de Commerce qui jusqu'alors considérait comme jouable l'engagement dans l'investissement sur le port laissent finalement la place à la décision de laisser la Compagnie Nationale du Rhône reprendre l'initiative locale. Ainsi, la persistance des pratiques locales induites par l'imaginaire de la navigation montre d'une part le caractère pleinement actif de cet imaginaire au niveau local au moment de la constitution de la Compagnie Nationale du Rhône et d'autre part la détermination des acteurs locaux à ne pas voir abandonner ni leurs projets ni leurs prérogatives avec la reconfiguration des pratiques induite par l'entrée en action des décrets de la loi de 1921 instaurant un système de régulation fluvial régional.

3.1.2 Le rôle de l'Union Générale des Rhodaniens dans la consolidation de la représentation d'une région rhodanienne

En parallèle de la maturation locale du projet fluvial lyonnais, qui sollicite majoritairement l'imaginaire du Haut Rhône (voir section 1.2.1.), la représentation d'une région rhodanienne totale (incluant les parties françaises et suisses) est réactivée par les élus de la vallée du Rhône. Cette réactivation s'effectue en effet dans la prise de parole continue des élites rhodaniennes dans le cadre des Congrès de l'Union Générale des Rhodaniens⁴¹⁰. Elle comprend notamment une somme de revendications pour intégrer dans le programme d'aménagement du Rhône, jusque-là basé strictement sur les trois « points de vue » productifs relatifs aux forces motrices, à la navigation et à l'agriculture, des réalisations contribuant à la protection contre les inondations et à la mise en valeur touristique de la vallée. L'actualisation se loge à

⁴⁰⁵ Délibération de la Chambre de commerce de Lyon, Séances du 23 janvier 1930, du 27 février 1930, et du 23 décembre 1931. ADR. Non indexé.

⁴⁰⁶ Par exemple la Chambre rapporte l'ajournement de la constitution de la Compagnie Nationale du Rhône dû à une crise ministérielle. Délibération de la Chambre de commerce de Lyon, Séance du 6 janvier 1931. ADR. Non indexé.

⁴⁰⁷ Délibération de la Chambre de commerce de Lyon, Séance du 2 octobre 1930. ADR. Non indexé.

⁴⁰⁸ Délibération de la Chambre de commerce de Lyon, Séance du 13 octobre 1932. ADR. Non indexé.

⁴⁰⁹ Délibération de la Chambre de commerce de Lyon, Séance du 24 mars 1938. ADR. Non indexé.

⁴¹⁰ Cette association est fondée en 1926 par Gustave Toursier, organise une succession de Congrès et de Fêtes du Rhône principalement durant l'Entre-deux-guerres. L'objet des Congrès est, outre la présentation d'initiatives ou d'innovations portant sur les usages du fleuve, de dégager des forces de propositions pour l'aménagement du fleuve faisant l'objet d'une succession de vœux.

la fois dans l'évolution des enjeux régionaux mais aussi dans la détermination de la place du fleuve dans les enjeux relatifs à l'espace national⁴¹¹. A ces arguments destinés à promouvoir la représentation productive du fleuve en lien avec la scène nationale, les membres de l'Union Générale des Rhodaniens ajoutent aussi des revendications purement régionales, exprimant les attentes partagées des collectivités (encadré 22).

⁴¹¹ Par exemple voir les vœux du Congrès de l'Union Générale des Rhodaniens, Congrès II 1928, Rapport du sénateur Méjéan.

Encadré 22: exemples d'enjeux relatifs à la mise en valeur de l'espace fluvial participant de la consolidation de la représentation d'une région rhodanienne dans les discours de l'Union Générale des Rhodaniens

Un premier exemple est la promotion du tourisme fluvial promue notamment par le président de l'Union Générale des Rhodaniens Gustave Tournier durant les années 1920 et 1930. Cette promotion inclut l'organisation d'une croisière du Léman à la mer (1) et la volonté d'ouvrir la navigation touristique depuis Lyon vers le sud (Méditerranée), l'est (Genève) et le nord (la Saône). L'initiative inclut aussi le développement des balades en hydroglisseurs, ce qui génère des discussions sur sa compatibilité avec les aménagements à venir. Les membres de l'Union Générale des Rhodaniens demandent à l'État de ne pas entraver le passage des hydroglisseurs et navires de plaisance par la construction des ouvrages hydroélectriques (2). Les promoteurs des hydroglisseurs considèrent que les aménagements hydroélectriques doivent être conçus de manière à ne pas gêner l'existence d'une voie d'eau rapide pour le passage des engins. En plus de chercher une intégration de ces attentes aux fonctions productives du fleuve déjà reconnues dans le cadre légal, Gustave Tournier tente de fédérer les Chambres de Commerce et d'Industrie, les villes et les chambres d'industrie touristique de la vallée du Rhône pour créer un grand consortium financier. Ce dernier, jamais réalisé, aurait eu pour but la promotion de la navigation touristique notamment par la réalisation d'escales de plaisance dans les villes rhodaniennes (3). La promotion touristique du fleuve n'est pas nouvelle et fait d'ailleurs l'objet du premier congrès de l'Union Générale des Rhodaniens (3 septembre 1927). La vallée du Rhône depuis le XVIIIème siècle ne fait qu'office de lieu de passage pour les touristes du sud-est de la France (Boyer, 1999).

Autre exemple significatif, suite à la crue de Février 1928 on observe une prise de parole sur les problèmes de lutte contre les inondations. Se pose la question de la capacité des ouvrages hydroélectriques prévus dans l'aménagement total du fleuve à atténuer voire effacer les inondations ; les membres de l'Union Générale des Rhodaniens demandent pour cela une étude aux Ponts et Chaussées sur les avantages des ouvrages en matière de régulation des inondations (4). La volonté d'intégrer la thématique régionale de réduction des inondations en complémentarité avec les vocations productives des barrages est étayée par l'existence de précédents, comme le projet Monestier-Savignat datant de 1856 (projet reposant sur la création de lacs artificiels par retenues d'eau le long du Rhône). On peut également aussi citer dans les attentes régionales l'aménagement de la Camargue, ces attentes contribuent à réactiver le conflit entre haut Rhône et bas Rhône dans la définition du programme et des modalités de l'aménagement du fleuve.

(1) Congrès II de l'Union Générale des Rhodaniens, 1928. Disponible à la bibliothèque municipale de Lyon.

(2) Congrès IV de l'Union Générale des Rhodaniens, 1929. Disponible à la bibliothèque municipale de Lyon.

(3) *Ibid* (4) Rapport de M. Culminal sur la question des inondations. Congrès II de l'Union Générale des Rhodaniens, 1928. Disponible à la bibliothèque municipale de Lyon. (5) *Ibid*.

C'est donc dans la prise de parole collective qu'offrent les congrès de l'Union Générale des Rhodaniens que se loge l'actualisation d'une représentation d'un espace fluvial régional intégrant les thèmes du tourisme et de la protection contre les inondations aux problèmes partagés. L'intérêt réside alors dans la manière avec laquelle les édiles lyonnais parviennent à intégrer leur vision du fleuve dans la signification de la région rhodanienne et de l'intérêt rhodanien sous-jacent, mettant de côté la diversité des

représentations régionales comprenant notamment les thèmes du risque et de la mise en valeur du paysage.

3.1.3 Un travail d'instrumentation de la définition de l'intérêt rhodanien par les élites lyonnaises

Tous les acteurs n'ont pas les mêmes ressources pour participer à l'élaboration du compromis en cours sur la définition du périmètre et des modalités du programme de l'aménagement du fleuve. Ici la mise en perspective des niveaux scalaires se révèle utile dans l'explicitation de l'intégration du port industriel de Lyon au programme d'aménagement final, en tant que clé de voute pour la structuration d'une région rhodanienne unitaire.

Des élites lyonnaises à l'articulation entre scènes nationales et régionales

Pour rendre acceptable la prise d'initiative individuelle lyonnaise dans le contexte nouveau d'un aménagement imminent du fleuve pour l'intérêt de la région rhodanienne, les élites politiques lyonnaises s'attachent à convertir l'intérêt particulier lyonnais informé par l'imaginaire de la navigation en intérêt national. Ces élites se réduisent à une somme très réduite d'individus-clé (voir encadré 23).

Encadré 23: des édiles lyonnais à l'interface entre intérêt localisé et construction régionale

Au premier chef on trouve le maire de Lyon, Édouard Herriot (1905-1940), leader du parti radical. Futur Ministre et futur vice-président du conseil d'administration de la Compagnie Nationale du Rhône, il bénéficie de sa position privilégiée de médiateur dans l'articulation entre région rhodanienne et scène nationale. A ses côtés on recense aussi le président de la Chambre de Commerce de Lyon, Louis Pradel, individu très impliqué dans l'appropriation lyonnaise du thème de la navigation rhodanienne. En effet ce dernier est déjà à l'initiative du Port Rambaud avant de porter durant tous ses mandats le projet de port industriel. Son rôle ne se limite pas non plus à celui d'édile local, puisqu'à la création de la Compagnie Nationale du Rhône (effective en 1934) ce dernier se démet de ses fonctions de Président de la Chambre de Commerce en 1931 pour représenter cette dernière dans le conseil d'administration de la Compagnie Nationale du Rhône (1).

Sources : (1) Délibération de la Chambre de commerce de Lyon, séance du 19 février 1931. ADR. Non indexé.

Ces élites œuvrent d'une part à la construction d'un compromis politique pour définir l'aménagement du fleuve Rhône par l'intégration des intérêts parisiens et lyonnais (voir section 2.2.1), cela dès la promulgation de la loi de 1921. D'autre part, elles travaillent à mettre au premier plan sur la scène régionalisée leur intérêt localisé. Ainsi, le maire de Lyon Édouard Herriot a bien soin de présenter les projets de Lyon durant les Congrès d'après-guerre comme des œuvres d'intérêt général dans les discours sur le canal de ceinture et le port industriel fluvial: « la ville de Lyon, qui a surtout à cœur la navigation, se trouve donc plaider, en même temps que pour elle, pour l'ensemble des intérêts français ». Le maire de Lyon prend pour argument l'importance de développer des relations amicales avec les pays voisins : « Notre devoir est d'aider les suisses dans leurs efforts pour s'ouvrir une grande porte de sortie sur la

Méditerranée »⁴¹². Ce travail porte ses fruits ; déjà à cette période le gouvernement considère l'intégration du projet lyonnais dans l'aménagement total du Rhône; durant les discussions sur l'opportunité de réaliser l'aménagement du fleuve en concessions séparées, la Chambre de Commerce rapporte que le gouvernement envisage le cas échéant de confier par décret séparé à la ville de Lyon la concession du canal de ceinture⁴¹³. En 1928, à la sortie de la crise du franc, le vœu⁴¹⁴ émis par la Chambre de Commerce de Lyon montre aussi le travail de conversion de l'intérêt particulier en intérêt général : celle-ci demande à mobiliser les financements Allemands du Plan Dawes à la fois pour réaliser son port fluvial et à la fois pour financer plus généralement l'aménagement total du fleuve Rhône du triple point de vue.

Toutefois, les élites lyonnaises sont dans une posture ambiguë par rapport à la construction en cours de l'intérêt rhodanien. Se positionner comme médiateur des intérêts parisiens pour achever la construction du consensus de l'aménagement du Rhône ne suffit pas à satisfaire leur intérêt qui réside avant tout dans l'instrumentation de ce consensus pour réaliser le port industriel de Lyon. Il est significatif de considérer pour cela les vœux renouvelés de la Chambre de Commerce de Lyon pour que l'aménagement du Rhône débute par le Haut Rhône au tournant des années 1930 en pleine élaboration du compromis⁴¹⁵.

Ainsi, pour achever leur travail de consolidation de l'intérêt rhodanien autour de leur projet, les élites lyonnaises doivent aussi susciter la reconnaissance des collectivités rhodaniennes. C'est par l'intermédiaire de l'Union Générale des Rhodaniens qu'elles y parviennent. La sanction par cette association de l'intérêt général du projet de port lyonnais représente un enjeu fort de la fin des années 1920 et le président de la Chambre de commerce de Lyon Louis Pradel expose l'engagement lyonnais pour la création du port industriel devant les membres de l'Union Générale des Rhodaniens au Congrès de 1929, dont on a vu l'importance dans la constitution de l'intérêt rhodanien ; cette présentation fait donc office de mise à l'épreuve pour les élites lyonnaises. On note le fait que dans son discours, le Président Pradel présente de façon délibérément floue le contenu de l'aménagement du fleuve à venir, par exemple : « nous sommes, en effet, à la veille de la réalisation de cette grande idée que synthétisera la Compagnie Nationale du Rhône »⁴¹⁶. Cette présentation est réalisée dans le contexte d'une séance d'étude des divers projets d'aménagement du Rhône par l'Union Générale des Rhodaniens, la séance étant présidée par Édouard Herriot lui-même⁴¹⁷. Le projet de « Lyon, carrefour fluvial » (présentation par Louis Pradel) parvient ainsi à figurer au côté des autres imaginaires estampillés « rhodaniens » autour de la navigation et de l'irrigation, à savoir la jonction du Rhône à Marseille (« l'avenir de Marseille et la navigation de la Méditerranée à l'Europe Centrale, démonstration à l'aide de cartes et de

⁴¹² Discours rapporté de E. Herriot par Zimmermann 1918.

⁴¹³ Délibération de la Chambre de commerce de Lyon, séance du 1 juillet 1918. ADR. Non indexé.

⁴¹⁴ Délibération de la Chambre de commerce de Lyon, séance du 20 juin 1928. ADR. Non indexé.

⁴¹⁵ Délibération de la Chambre de commerce de Lyon, séance du 29 novembre 1928. ADR. Non indexé.

⁴¹⁶ Discours Louis Pradel, Union Générale des Rhodaniens, Lyon, carrefour fluvial, congrès 1929, page 69.

⁴¹⁷ Compte rendu de l'Union Générale des Rhodaniens, congrès de 1929. Disponible à la bibliothèque municipale de Lyon.

documents » par un représentant de la Chambre de Commerce de Marseille) ; « les canaux Helvétiques et Trans-helvétiques pour réaliser la liaison avec le Danube » (présenté par Paul Balmer, président de la section suisse de navigation Rhône-Rhin), enfin « l'aménagement du Rhône, irrigation » (présenté par le Président de la Chambre régionale d'agriculture de Provence). La séance est par ailleurs complétée par un compte-rendu de la Commission d'Aménagement du Rhône par Léon Perrier, député de l'Isère et président de cette Commission, dont le but est d'emporter l'acquiescement de l'Union Générale des Rhodaniens des grandes lignes du compromis politique qui s'établit avec le gouvernement et Paris.

Mais dans la reconfiguration des pratiques qui est en cours, les nombreux attermoissements du gouvernement dans le processus d'instruction des décrets d'application de la loi de 1921 mettent sous tension les acteurs rhodaniens, tension habilement manœuvrée par la Chambre de Commerce de Lyon. En illustre sa décision d'annuler une manifestation des Chambres de Commerce de la Vallée originellement destinée à faire accélérer la constitution de la Compagnie Nationale du Rhône devant la nouvelle d'un traitement par le gouvernement du projet de concessions séparées⁴¹⁸. En effet, à un moment où se joue de manière définitive l'alternative entre une concession unique et des concessions séparées, cette dernière éventualité est considérée favorablement par la Chambre de Commerce, alors pressentie pour se voir octroyer la concession du tronçon lyonnais. On voit ici revenir la possibilité d'un montage institutionnel recommandé par l'ingénieur René Tavernier au début du siècle (voir section 1.1.).

Au moment le plus critique, à la veille de la constitution de la Compagnie Nationale du Rhône, les pratiques des édiles lyonnais portent leur fruit : le port fluvial se voit considéré par le Comité d'Etudes de l'aménagement du Rhône. Le Comité de Rédaction des textes de loi de concession et des statuts de la Compagnie Nationale du Rhône (mis en place durant les années 1920) organise une réunion le 25 mars 1929 pour consulter les collectivités rhodaniennes sur le choix d'un aménagement du fleuve par tranches successives ou d'une seule traite⁴¹⁹. C'est l'occasion pour la Chambre de Commerce de Lyon d'appuyer sa revendication pour faire débiter l'aménagement du fleuve par le Haut-Rhône (construction du barrage de Génissiat et du port industriel de Lyon), alors que le ministre des travaux publics soutient encore l'idée d'une réalisation simultanée de l'ensemble des aménagements. A l'issue de la réunion, le gouvernement décide d'engager plus d'études pour réactualiser les coûts du programme d'aménagement⁴²⁰. Une descente du fleuve Rhône est réalisée à la fin du mois de mai par les membres du Comité d'étude pour l'aménagement du Rhône⁴²¹. Devant l'imminence de la création de la Compagnie Nationale du Rhône, l'ingénieur en chef du service du Rhône recommande à la Chambre de Commerce de Lyon de prendre immédiatement position et de formuler la demande de concession du port industriel afin de faire porter cette demande par un « consortium d'intérêt général » regroupant la

⁴¹⁸ Délibération de la Chambre de commerce de Lyon, Séance du 21 février 1929. ADR. Non indexé.

⁴¹⁹ Délibération de la Chambre de commerce de Lyon, Séance du 21 mars 1929. ADR. Non indexé.

⁴²⁰ Délibération de la Chambre de commerce de Lyon, Séance du 11 avril 1929. ADR. Non indexé.

⁴²¹ Délibération de la Chambre de commerce de Lyon, Séance du 15 mai 1929. ADR. Non indexé.

Chambre, la Ville de Lyon et le Département du Rhône. Ce consortium pourrait prendre l'initiative de l'aménagement du port et du canal de ceinture en engageant les premières réservations foncières, que la Compagnie une fois opérationnelle pourrait reprendre à son compte⁴²². Cette proposition illustre bien comment la codification d'une représentation dominante et aménagiste du fleuve s'opère à partir d'un glissement de l'initiative des acteurs régionaux vers l'État, qui s'appuie pour cela sur les imaginaires régionaux dominants. La Chambre de commerce obtient du Ministère des Travaux Publics une accélération de la création de la Compagnie Nationale du Rhône en mettant en garde le gouvernement de demander elle-même la concession de la seconde section du Rhône (section lyonnaise) si cette compagnie n'est pas constituée⁴²³. Elle affirme au passage son approbation du programme proposé par la Commission d'études du Ministère des Travaux Publics consistant à débiter les travaux par l'aménagement hydroélectrique de Génissiat et le port industriel de Lyon, ce qui équivaut à ne pas commencer en bloc l'aménagement du Rhône⁴²⁴. Cette « mise en demeure » adressée au gouvernement montre bien l'influence des édiles lyonnaises dans la construction du compromis politique rendant possible la création de la Compagnie Nationale du Rhône.

Un compromis politique autour d'une approche plus pragmatique de l'aménagement du fleuve

C'est finalement à la réunion suivante, le 20 juin 1929, que la décision est prise pour donner un premier mandat restreint à la Compagnie Nationale du Rhône (Compagnie Nationale du Rhône) avec un capital réduit de seulement 2,4 milliards de francs pour entamer uniquement les aménagements considérés comme les plus urgents. Le principe d'une augmentation de capital au fur et à mesure de la réalisation des aménagements est adopté à ce moment-là. C'est aussi à ce moment précis que l'État s'engage manifestement dans le choix de s'appuyer sur les imaginaires dominants pour commencer à codifier l'espace fluvial. Ce choix se traduit par une large représentation des intérêts lyonnais et parisiens dans le programme d'exécution immédiate de 1929. Le compromis politique ainsi institué trouve son expression dans le programme d'exécution immédiate pour l'aménagement du fleuve finalisé en 1933 par le bureau d'études du comité d'études pour l'aménagement du Rhône⁴²⁵.

La fin des années 1920 est un moment critique de la transition débutée au début du XX^e siècle dans la constitution du régime imaginaire qui a donné lieu à un aménagement du fleuve du point de vue des usages productifs. On y observe l'enchevêtrement de deux temporalités distinctes. Premièrement

⁴²² Délibération de la Chambre de commerce de Lyon, Séance du 27 juin 1929. ADR. Non indexé. L'organisme d'intérêt général remporte l'adhésion du maire de Lyon et du département du Rhône un peu plus tard avant d'être dissout pour caducité devant la création de la Compagnie Nationale du Rhône (Séance du 10 octobre 1929).

⁴²³ Délibération de la Chambre de commerce de Lyon, séance du 12 décembre 1929. ADR. Non indexé.

⁴²⁴ *Ibid.*

⁴²⁵ Ce dernier comprend « la construction d'un premier grand barrage à Génissiat, la réalisation d'un port industriel entre Rhône et Saône, la mise à disposition des chambres d'agriculture des bureaux d'études de la [Compagnie Nationale du Rhône] et enfin la construction d'une ligne à 220 000 volts entre Lyon et Paris » (Béthémont, 1972 :197).

l'espace politique lyonnais réinvestit avec une nouvelle vigueur la thématique de la navigation en recyclant des attentes pour une grande partie héritées, nous situant dans une temporalité longue. Nous observons une seconde temporalité plus réduite, celle de la construction d'un consensus politique pour l'aménagement total du fleuve à partir d'une région rhodanienne construite en partie en négatif par rapport aux intérêts parisiens pour le Haut-Rhône. Au centre de ce jeu d'intérêts, nous retrouvons un groupe d'élites lyonnaises ayant trouvé les moyens discursifs et pratiques pour positionner leur espace local au centre de la définition de l'intérêt rhodanien, rendant à la fois possible l'opérationnalisation des nouveaux appareils de codification de l'aménagement du Rhône (dont nous examinons la genèse en section 2). Nous avons ainsi éclairci les rouages de la transition qui s'opère avant la parution des décrets fixant le compromis politique sur l'aménagement du fleuve. Mais il reste encore à examiner l'effectivité de ce compromis avec l'entrée en action de la Compagnie Nationale du Rhône, à la fois acteur et opérateur fluvial des acteurs.

3.1.4 Logiques et contraintes de la Compagnie Nationale du Rhône (Compagnie Nationale du Rhône) à ses débuts

Le modèle sur lequel repose désormais l'aménagement du Rhône n'est pas une exception française ; à partir des années 1920 et 1930 de nombreux pays industrialisés s'engagent dans la création d'agences d'exploitation des ressources hydrauliques (Pritchard, 2011) par exemple la Tennessee Valley Authority. Toutefois la genèse d'un tel opérateur en France est particulièrement difficile (nous avons vu dans la section 2.2. que la loi de 1921 reste très floue sur le statut de la Compagnie Nationale du Rhône) et soumise à plusieurs contraintes : effets de la crise économique de 1929, et persistance des conflits d'intérêt autour de la distribution des bénéfices et des dépenses induits par l'aménagement du fleuve. Dans le processus qui suit, l'intérêt réside dans la confrontation du modèle avec les pratiques d'acteurs qui le font advenir ; cette étude met à jour des processus plus profonds de redéfinition des rapports de la région rhodanienne à l'État.

Encadré 24 : les premiers travaux programmés par la Compagnie Nationale du Rhône, programmes et réalités

Durant les premiers travaux du Comité d'étude de l'Aménagement du Rhône en 1929 le compromis politique qui s'institue fige une première ventilation des budgets du programme d'exécution immédiate. Sur les 2,4 milliards prévus pour la première tranche de l'aménagement, le programme prévoit d'affecter un milliard pour la réalisation de Génissiat et de la ligne de haute tension vers Paris, 500 millions pour la navigation sur le Haut Rhône (manifestement surtout destinés à l'ascenseur à bateaux du barrage de Génissiat), 50 millions seulement pour l'irrigation (sans précision de localisation géographique). En plus, le programme prévoit aussi la réalisation du port industriel rive gauche du Rhône (170 millions) et du canal de ceinture de Lyon (150 millions). Le Bas Rhône de son côté ne compte que quelques réalisations pour améliorer la navigation, moyennant tout de même un budget important (530 millions) (1). Or, les réalisations effectivement menées par la Compagnie avant la Seconde Guerre mondiale restent modestes face au budget du programme d'exécution immédiate. En dehors du port de Lyon et du barrage de Génissiat, seules quelques améliorations du chenal navigable au Sud de Lyon et quelques pompages dans la Crau sont menés pour contenir les frustrations rhodaniennes (Béthement 1972). Le port industriel de Lyon en revanche fait l'objet d'une rapide passation de la concession provisoire de la Chambre de Commerce de Lyon envers la Compagnie Nationale du Rhône (2). En effet, dans une lettre du 18 décembre 1933 le président de la Compagnie demande la substitution de la Compagnie à la Chambre de Commerce de Lyon dans la détention de la concession provisoire du port, cette dernière acceptant peu après cette substitution (3).

Sources : (1) Délibération de la Chambre de commerce de Lyon, Séance du 27 juin 1929. ADR. Non indexé. (2) Déclaration d'utilité publique du port industriel de Lyon, Journal officiel du 03/12/1937. (3) Délibération de la Chambre de commerce de Lyon, Séance du 22 février 1934. ADR. Non indexé.

La comparaison entre les premiers programmes de travaux et les réalisations effectives de la Compagnie Nationale du Rhône à ses débuts montre un délaissement des projets du bas-Rhône au profit des projets industriels et hydroélectriques du haut-Rhône malgré une volonté de diminuer la partialité dans le traitement des tronçons (encadré 24). Que nous disent ces choix pratiques de la Compagnie Nationale du Rhône de l'évolution des déterminants de la production du fleuve?

En héritant de la concession du port et du canal, la Compagnie hérite aussi des imaginaires qui ont animé cette initiative jusque-là, imaginaires qu'elle va se réapproprier. Durant la passation de la concession, la maturation du port industriel et du canal suit son cours, ce que traduit notamment le dépôt de deux avant-projets rédigés le 27 mai 1931 et le 23 juillet 1935. La première étude financière réalisée par la Chambre de Commerce de Lyon en 1931 escompte un mouvement de 1,5 millions de tonnes du trafic du port entre les différents modes (40% pour le chemin de fer, 35% pour la voie fluviale et 25% par voie terrestre)⁴²⁶. Si la validité de ces projections est critiquée par le personnel technique de la Compagnie nationale du

⁴²⁶ Chambre de commerce de Lyon. Aménagement du Rhône 3^{ème} section – traversée de Lyon. Avant-projet du port industriel et du canal de ceinture de Lyon. Port industriel. Etude financière. 1931. Archives de la Compagnie Nationale du Rhône cote PI III bA – 2.

Rhône⁴²⁷, la vocation industrielle du port demeure une évidence. Ainsi le personnel de la Compagnie, dans ses études de faisabilité du projet, remobilise à leur tour les leviers de l'imaginaire reconfiguré de la navigation rhodanienne : « sans préjuger des résultats de cette étude, on peut penser que l'emplacement du port industriel tentera un certain nombre d'industries dans le budget desquelles le poste « transports » est particulièrement lourd ; pour ma part, j'en aperçois deux : électrométallurgie, et papeterie »⁴²⁸. Toujours selon eux, ces industries actuellement installées dans les vallées de l'Arc (Savoie) et de la Romanche (Hautes Alpes, Isère), car proches des usines de production de courant, se trouvent trop à l'étroit et pourraient gagner à se concentrer dans les basses vallées où l'on trouve plus de main d'œuvre, grâce au transport de l'électricité : « Il paraît plus rationnel d'utiliser les possibilités de transport de l'énergie et de grouper ces industries dans les basses vallées où elles pourront trouver de vastes emplacements, une main d'œuvre constante, et enfin des accès commodes par eau et par fer. (...) On peut voir que la possibilité d'installation d'une industrie au voisinage de Lyon est liée, non seulement à la réalisation d'accès économiques, mais également à la faculté de recevoir de grosses quantités d'énergie à très bas prix »⁴²⁹. On peut aussi mentionner l'espérance dans le potentiel de la voie d'eau pour répondre au besoin de la ville de Lyon en matériaux de construction⁴³⁰.

Cependant, les modalités par lesquelles la Compagnie Nationale du Rhône se réapproprie le projet de port industriel sont tributaires de ses contingences vis-à-vis de l'État. Pour comprendre le degré d'autonomie de la Compagnie Nationale du Rhône à ses débuts il faut considérer cette entité non pas comme un acteur agissant mais plutôt comme un compromis institutionnel dont les actions renseignent de l'état des forces en présence entre les acteurs. La compagnie nationale du Rhône présente en effet à la fois dans son fonctionnement financier et organisationnel une grande dépendance vis-à-vis de l'État (encadré 25).

⁴²⁷ Note pour M. le directeur technique. Lyon le 3 novembre 1933. Archives de la Compagnie Nationale du Rhône cote Pl II AcA.

⁴²⁸ *Ibid.*

⁴²⁹ *Ibid.*

⁴³⁰ *Ibid.*

Encadré 25 : Un montage financier soumettant la Compagnie Nationale du Rhône au budget de l'État

Jacques Bethemont (1972) montre bien comment la Compagnie, initialement conçue sur le mode associatif (voir section 2.2.2.), voit son niveau d'autonomie fortement diminué par rapport à l'État lors de sa mise en route. Premièrement la Compagnie ne peut trouver les ressources nécessaires aux investissements lourds pour la réalisation d'une nouvelle tranche d'aménagement dans les recettes de l'exploitation des barrages déjà construits, comme cela est affirmé par ses fondateurs durant tout l'entre-deux-guerres. De ce fait elle est contrainte à solliciter les emprunts obligataires de l'État pour financer toute nouvelle tranche d'aménagement, laissant dès lors ce dernier exercer un contrôle de fait des choix d'aménagement en contrôlant ses possibilités financières. Dès lors les administrateurs de la Compagnie cherchent à réaliser avant tout les aménagements offrant la meilleure rentabilité financière pour pallier leur dette permanente vis-à-vis du Ministère des Finances, qui a le loisir de valider ou non les initiatives de la Compagnie par les décrets d'autorisation de la libération du capital-obligation pour chaque tranche. Le non-respect du principe de financement des réalisations peu rentables par l'hydroélectricité s'illustre dès les premiers travaux. En effet, le directeur de la Compagnie Nationale du Rhône est contraint de négocier à la hausse la part du capital-obligations pour la réalisation du port industriel de Lyon (alors fixée à 2/10^{ème} par le Budget). Par comparaison, l'ouvrage de Génissiat pour sa part fort rentable fait l'objet d'un financement par capital-obligations (1). Au final, la Compagnie Nationale du Rhône envisage de menacer le gouvernement d'un arrêt des travaux pour obtenir des conditions plus favorables de financement par l'État. Deuxièmement le contrôle de l'État s'exerce aussi à travers sa sur-représentation dans la composition du conseil d'administration de la Compagnie (voir section 2.2.1.). Enfin troisièmement, il faut rappeler que l'espace fluvial reste soumis au régime de la concession à durée limitée, impliquant un retour à l'État du domaine public fluvial et des réalisations à son arrivée à terme.

Sources : (1) Résumé de conversation téléphonique du lundi 5 août 1935 entre M. Aubert et M. Georges-Picot. Archives de la Compagnie Nationale du Rhône, cote PI V bB. (2) Résumé de conversation du lundi 5 août 1935 entre M. Aubert et M. Watier Archives de la Compagnie Nationale du Rhône, cote PI V bB.

Ainsi, le changement dans la détention de l'initiative fait rejaillir les contingences du nouvel opérateur fluvial dans les choix d'aménagement des espaces fluviaux: sur le port industriel de Lyon en particulier, ce mouvement entraîne l'abandon des projets trop lourds au profit d'une logique pragmatique de rentabilisation. On trouve l'expression de l'imposition des nouvelles logiques de la Compagnie Nationale du Rhône dans sa correspondance interne une fois la passation réalisée ; ces notes expriment le souci d'écarter toute disposition dans le projet de 1931 (projet d'aménagement général du Rhône reçu par la Compagnie) qui pourraient se révéler contraire aux intérêts de la Compagnie⁴³¹. Autrement dit, la

⁴³¹ Note pour monsieur le directeur technique 22 janvier 1934 Lyon. Bureau provisoire de la Compagnie Nationale du Rhône palais du commerce de Lyon. Marc Henry. Archives de la Compagnie Nationale du Rhône, cote PI V - 12.

Compagnie Nationale du Rhône cherche en effet à rentabiliser au plus vite les investissements réalisés dans le port.

Cela s'illustre tout d'abord par le fait que la construction et l'exploitation du port débutent avant l'approbation officielle du programme d'aménagement général par le Ministère des Travaux Publics (celle-ci survient le 30 novembre 1934) ; et même avant la fin de la procédure administrative de régularisation de la concession du port industriel vis-à-vis de l'État⁴³². L'ouverture officieuse du port permet l'installation d'une raffinerie de pétrole alors même que le régime juridique des terrains reste incertain⁴³³.

En attestent ensuite les craintes des administrateurs de la Compagnie de voir le développement du port de Lyon concurrencé par celui des ports fluviaux gérés par des collectivités publiques à l'image du port de Givors, dont on escompte encore à l'époque un développement grâce au canal vers Saint-Etienne⁴³⁴.

La logique de rentabilisation des investissements de la Compagnie Nationale du Rhône joue en outre sur la négociation pour l'affectation de crédits du programme d'exécution immédiate destinés à la réalisation d'autres ports et l'amélioration du chenal navigable du Bas Rhône : aux 75 millions de francs affectés au port industriel de Lyon, le Service de Navigation et le Président de la Compagnie Léon Perrier hésitent à ajouter une tranche de 35 millions soit pour l'amélioration du chenal navigable soit pour la réalisation d'autres ports en cofinancement avec les Chambres de Commerce⁴³⁵ mais s'en tiennent au port de Lyon qui à leurs yeux présente le meilleur retour sur investissement⁴³⁶. De la même manière, la Compagnie Nationale du Rhône ne s'attache qu'à réaliser les travaux prévus dans le cahier des charges du port industriel de Lyon (le cahier des charges est rédigé par le Service de Navigation durant les années 1930 et promulgué dans la déclaration d'utilité publique du port industriel de Lyon du 3/12/1937), rejetant ainsi les demandes de la ville de Lyon et des communes adjacentes réclamant la construction de nouvelles voies de communication autour du port⁴³⁷. En effet, la Compagnie Nationale du Rhône estime que ces réalisations ne rentrant pas dans le cahier des charges de l'aménagement et sont du ressort des communes elles-mêmes ; de plus les voies de communication demandées sembleraient d'intérêt mineur.

Ainsi, le port industriel, emblème de la politique économique de Lyon, est réalisé de manière pragmatique et dans un souci de rapidité d'exécution par le nouvel opérateur fluvial. Mais qu'advient-il

⁴³² La Compagnie Nationale du Rhône commence l'exploitation des terrains dès 1935.

⁴³³ Lettre de J. Aubert à M. Georges Picot inspecteur des finances. Paris. Non daté. Archives Compagnie Nationale du Rhône, cote PI V- 29.

⁴³⁴ Note. Pour monsieur le directeur technique. Port industriel de Lyon. Instruction administrative. Projet de cahier des charges spécial. Compagnie nationale du Rhône, 06-11-1933. Marc Henry. Archives de la Compagnie Nationale du Rhône, cote PI II AcA – 2.

⁴³⁵ Résumé de conversation avec le président Perrier, Watier et Pascalon le 24 novembre 1933. Archives de la Compagnie Nationale du Rhône, cote PL III bA – 5.

⁴³⁶ *Ibid.*

⁴³⁷ *Ibid.*

de l'autre composante du projet Lyonnais pour son espace fluvial, le canal de ceinture du Rhône aval, à Jonage ? Ce dernier apparaît bien dans l'avant-projet du port industriel de 1933 et dans les premières moutures du cahier des charges de sa concession rédigées par la Compagnie Nationale du Rhône en 1934. En revanche durant les allers-retours entre la Compagnie et le Ministère des Travaux Publics le canal disparaît de la mouture du cahier des charges spécial à partir de 1934 et la décision est prise de ne pas l'intégrer dans le décret d'utilité publique final. Ainsi le canal de ceinture disparaît des propositions de décret d'utilité publique dans la mouture du 27 mai 1935⁴³⁸. Pour accélérer la réalisation du port, la décision est prise de réserver la procédure légale du canal dans un cahier des charges spécifiques dont la réalisation est remise à un temps ultérieur. Ce choix du provisoire est motivé par la contrainte du nombre élevé de procédures administratives, réservations et expropriations des terrains sur quatre communes distinctes⁴³⁹ nécessaires à la réalisation du canal⁴⁴⁰. On retrouve ici l'intérêt principal de la Compagnie consistant à faire accélérer la procédure administrative du port dans une logique sous-jacente de rentabilisation des investissements, par la valorisation au plus vite possible des terres libérées. Ainsi relégué au statut de projet hypothétique, des variantes sont mentionnées et des tentatives de négociation sont menées par le gouvernement. En effet le Ministère des Travaux Publics tente de convaincre, sans succès, le directeur de la Compagnie en 1933 d'inscrire le canal dans le projet de concession et de cahier des charges en permettant sa réalisation uniquement au moment de la décision de l'exécution de la voie navigable Lyon-Genève (Haut Rhône)⁴⁴¹.

Si sur le temps long la non-réalisation du canal de ceinture s'explique principalement par l'érosion de l'horizon Suisse relatif à la navigation du haut Rhône⁴⁴², en revanche son ajournement durant l'entre-deux-guerres met en lumière de manière explicite l'effet de sélection des imaginaires qu'induit la reconfiguration des pratiques. Cette sélection est conditionnée par le faisceau de contraintes déterminant les possibilités d'action de la Compagnie Nationale du Rhône à ses débuts.

3.1.5 Un compromis sélectif générant des résistances

Comme nous l'avons vu, les attentes parisiennes et lyonnaises n'étaient pas les seules en lice durant la gestation du compromis politique donnant lieu à la définition-codification du programme d'exécution immédiate de l'aménagement du Rhône. Les congrès de l'Union Générale des Rhodaniens ayant eu lieu durant la constitution de la Compagnie Nationale du Rhône constituent des scènes de choix dans la lutte

⁴³⁸ Il y figure rayé de la main même de Léon Perrier, alors Président de la Compagnie Nationale du Rhône.

⁴³⁹ Vénissieux, Saint Fons, Vaux-en-Velin et Bron.

⁴⁴⁰ Note pour monsieur le directeur technique 22 janvier 1934 Lyon. Bureau provisoire de la Compagnie Nationale du Rhône palais du commerce de Lyon. Marc Henry. Archives de la Compagnie Nationale du Rhône, cote PL V-13.

⁴⁴¹ Résumé de conversation avec M. Watier le mardi 14 novembre 1933. Archives de la Compagnie Nationale du Rhône, cote PL Oa- 8.

⁴⁴² Dont on recense une critique de la rentabilité économique dès le congrès scientifique de l'Union Générale des Rhodaniens de 1939. Les études rhodaniennes. Revue de géographie régionale. Fascicule spécial consacré au IX^{ème} congrès scientifique du Rhône organisé par l'institut des études rhodaniennes à l'occasion des fêtes du Rhône de l'Union Générale des Rhodaniens à Aix les Bains le 4 juin 1938. Lyon, imprimerie de M. Audin, 1939.

définitionnelle de l'intérêt général. La mise en oubli du Bas-Rhône dans le programme d'exécution immédiate est ressentie comme une fin de non-recevoir par plusieurs collectivités importantes. La Chambre de Commerce de Marseille notamment tente d'attirer l'attention de la Compagnie Nationale du Rhône alors en formation concernant la terminaison du canal de Marseille au Rhône, afin de suggérer un commencement des travaux de la mise en navigation du Bas Rhône⁴⁴³. La contrainte exercée par le contrôle strict par l'État des actions de la Compagnie Nationale du Rhône exacerbe encore plus le sentiment des acteurs rhodaniens de ne pas être suffisamment pris en compte dans le nouveau système de régulation en place. Pour finir, les acteurs du Bas-Rhône voient aussi la compagnie nationale du Rhône négliger l'entretien de la voie navigable de Lyon à la Mer⁴⁴⁴, entretien qui lui incombe pourtant.

Les congrès de l'Union Générale des Rhodaniens tenus à Marseille en 1934 et à Lausanne la même année constituent ainsi des scènes d'expression politique pour résister à la codification et la régulation du fleuve qui se mettent en place. Durant ces congrès, les rhodaniens cautionnent un véritable projet alternatif d'aménagement total du Rhône, projet concurrent du programme d'exécution immédiate élaboré dans le cadre du compromis politique examiné précédemment. Les vœux formulés lors de ces congrès revendiquent le délaissement du port industriel de Lyon et du barrage de Génissiat pour commencer l'aménagement du fleuve par le Bas-Rhône avec comme préoccupation principale la navigation de Lyon à la mer. La critique remobilise des imaginaires hérités laissés pour compte dans les choix de la Compagnie Nationale du Rhône (encadré 26).

⁴⁴³ Brenier, H, directeur général des services de la Chambre de commerce de Marseille, Le canal de Marseille à Arles. Vème congrès de l'Union Générale des Rhodaniens (1930). Consultable à la bibliothèque municipale de Lyon.

⁴⁴⁴ Délibération de la Chambre de commerce de Lyon, Séance du 29 avril 1937. ADR. Non indexé.

Encadré 26 : une critique du programme d'exécution immédiate de la Compagnie nationale du Rhône par les membres de l'Union Générale des Rhodaniens sollicitant des imaginaires hérités

Les membres de l'Union Générale des Rhodaniens reprochent à la Compagnie Nationale du Rhône de délaisser les projets « authentiquement rhodaniens » et donc d'intérêt général pour privilégier les intérêts particuliers lyonnais et parisiens. Au niveau de la navigation, ils condamnent le délaissement de la mise en navigation du Haut Rhône et du canal de ceinture de Lyon et dénie l'intérêt du port industriel de Lyon pour la région rhodanienne. Ces derniers s'appuient sur un rapport de l'ingénieur Armand du Service de Navigation qui établit en 1918 l'inutilité de la réalisation du port industriel de Lyon de manière isolée sans le désenclaver par la mise en navigation du Haut Rhône et du Bas-Rhône. Ils s'appuient aussi sur les avis des compagnies de navigation. Il faut noter ici que le choix des villes accueillant les Congressistes est tout à fait significatif : les rhodaniens français et suisses doivent se réunir/faire front uni pour arracher à la Compagnie la réalisation de la grande voie commerciale navigable de Marseille à la Suisse (Lausanne) (1). Autre élément notable, à moment où les regards sont détournés des problèmes de l'amélioration de l'embouchure du Rhône et des conflits d'intérêts qui s'y sont déroulés au siècle précédent, les participants utilisent encore l'image héritée de la compétition entre Port-Saint-Louis du Rhône et Marseille pour attirer l'attention sur cet espace et réclamer la mise à l'agenda de la Compagnie Nationale du Rhône de la jonction de Marseille au Rhône (2). Concernant l'hydroélectricité, les critiques existantes contre la réalisation du barrage de Génissiat sont reprises par les membres du Congrès, qui soulignent le risque d'aggravement des inondations dans la ville de Lyon en cas de rupture du barrage, une construction sur une géologie incertaine et leur inquiétude quant à la déstabilisation de la ligne d'eau à l'aval du fait des pics de demande d'énergie de l'alimentation de la ville de Paris entraînant un flot périodique, ou encore le risque d'engrèvement rapide du lac artificiel, enfin la non prise en compte de la navigation dans le modèle à une seule chute par rapport au projet concurrent en deux dérivations (3) (nous avons déjà évoqué cet épisode de controverses techniques dans la section 1.2.). L'enjeu de cette résistance ne se réduit pas au contenu du programme d'exécution mais également aux aspects financiers du projet d'aménagement du fleuve, dont le montage économique serait mis en danger, la crainte d'une surproduction de l'électricité dans le contexte des années 1930 remettant en cause le modèle du financement de l'aménagement par la vente de l'électricité (4).

Sources : (1) Comparaison du programme de la Compagnie Nationale du Rhône et du programme défini par l'Union Générale des Rhodaniens au VIIIème Congrès à Marseille par M. Rateau, ingénieur, Lyon. VIIIème Congrès du Rhône de l'Union Générale des Rhodaniens, Lausanne, 1934. Consultable à la bibliothèque municipale de Lyon. (2) Le canal d'Arles à Bouc par M. Falcot. Ingénieur, Marseille. VIIIème congrès du Rhône de l'Union Générale des Rhodaniens, Lausanne, 1934. Consultable à la bibliothèque municipale de Lyon. (3) Comparaison du programme de la Compagnie Nationale du Rhône et du programme défini par l'Union Générale des Rhodaniens au VIIème congrès de l'Union Générale des Rhodaniens à Marseille par M. Rateau, ingénieur, Lyon. VIIIème congrès du Rhône, Lausanne 1934. Et aussi voir : l'aménagement du Haut-Rhône secteur frontière Suisse-Seyssuel par M. Golaz, ingénieur. VIIIème congrès du Rhône de l'Union Générale des Rhodaniens, Lausanne, 1934. (4) *Ibid.*

En comparaison, le projet de l'ingénieur lyonnais Rateau, publicisé en tant que contre-projet au projet devenu officiel lors du Congrès de l'Union Générale des Rhodaniens de 1934, reprend l'ensemble des composantes des imaginaires n'ayant pas fait l'objet d'une sélection dans le compromis du programme

d'exécution de la Compagnie Nationale du Rhône. L'aménagement au triple point de vue de la navigation, irrigation et hydroélectricité;), et amorti par la production énergétique, comprend notamment (voir Figure 19) l'aménagement d'une voie navigable de la frontière suisse à Lyon (Jonc), d'un canal de ceinture de Jonc au port industriel de Lyon, l'aménagement de barrages hydroélectriques sur le Rhône français avec une priorité donnée au Bas Rhône, auxquels s'adjoignent celui du canal latéral de grande navigation de Lyon à Arles, enfin la finalisation du canal de Marseille au Rhône et l'aménagement de lignes de transport de force et de réseau d'irrigation⁴⁴⁵. Les projets d'irrigation à entreprendre dans l'immédiat sont exigés par le Président de la Chambre d'Agriculture de Provence Lefèvre : ces projets prévoient la construction de réseaux à partir du barrage de Roquemaure pour alimenter les canaux du Crillon, l'Hopital, Cambis, Chateaufort et Alpines Septentrionales, le barrage de Roquemaure étant exigé par les membres de l'Union. L'aménagement hydroélectrique débiterait ainsi par le Tiers Central du Bas Rhône avec le barrage de Donzère Mondragon plutôt que par Génissiat dont d'ailleurs les congressistes critiquent l'utilité d'un raccord par ligne électrique vers Paris, ce raccord faisant déjà l'objet d'initiatives privées en dehors du montage financier de l'aménagement du Rhône.

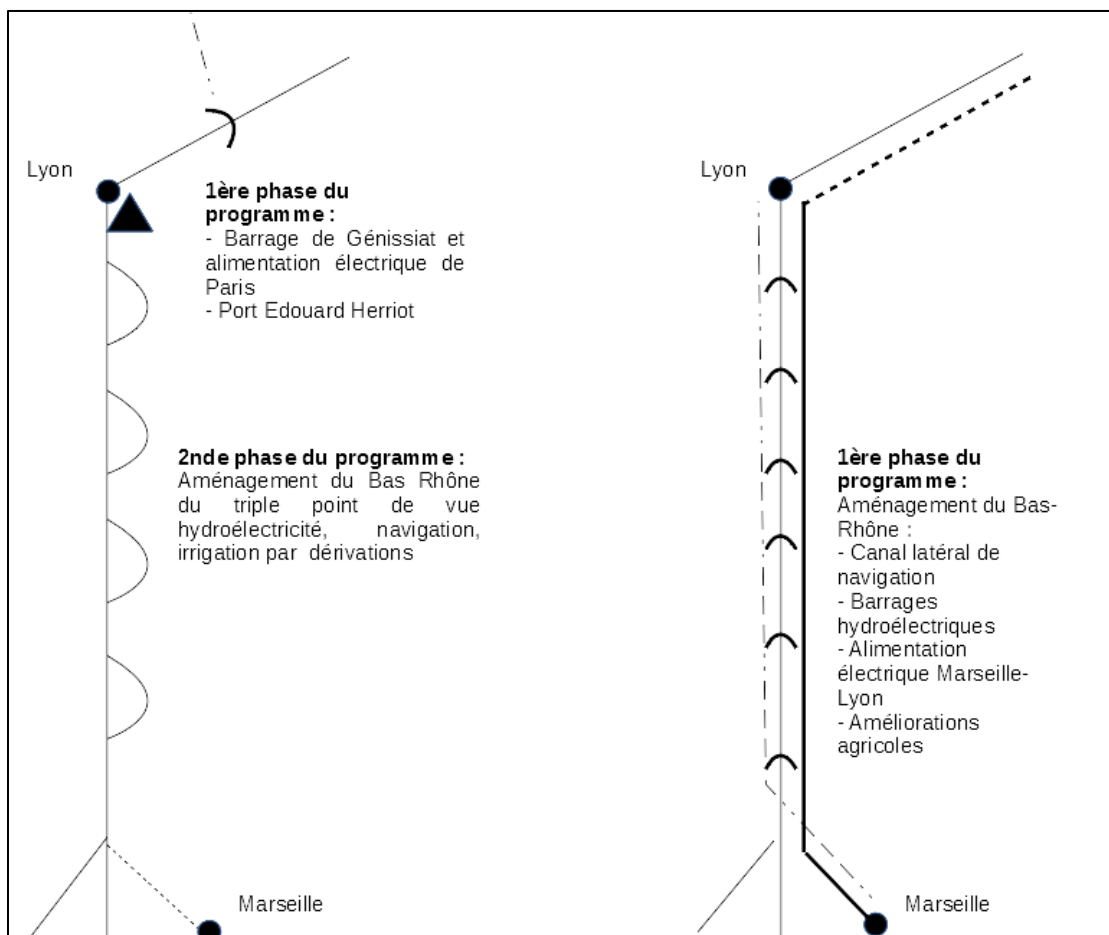


Figure 19 : comparaison du contenu du programme d'aménagement du fleuve officiel (partie gauche) avec la contre-proposition de l'Union Générale des Rhodaniens à partir du projet Rateau (partie droite). Durey, 2018.

⁴⁴⁵ Ibid.

Cette réaction politique de l'Union Générale des Rhodaniens manque de déstabiliser le compromis dominant en obtenant une étude comparative du projet Rateau avec celui de la Compagnie Nationale du Rhône par le Ministère des Travaux Publics avec le soutien de députés du Bas-Rhône⁴⁴⁶. Le projet Rateau est cependant finalement rejeté par décision ministérielle en 1936 (Bethemont, 1972). D'autres attaques du projet d'aménagement total du Rhône officialisé succèdent à celles de l'Union Générale des Rhodaniens, à l'exemple du rapport André Philip (député du Rhône de 1936 à 1940) en 1937 qui prône une dissolution pure et simple⁴⁴⁷ de la Compagnie Nationale du Rhône et reprend le programme alternatif d'aménagement développé par l'ingénieur Rateau notamment concernant le canal de grande navigation de la Suisse à Marseille⁴⁴⁸. Si elles ne parviennent pas à faire s'écrouler le compromis politique établi, en revanche les résistances présentées précédemment parviennent à faire retarder le projet de barrage à Génissiat. Ce dernier, bien que contenu dans le programme d'exécution immédiate de 1933, ne démarre qu'en 1937 (Bethemont 1972). Les résistances s'éteignent par la suite, et surtout au sortir de la Seconde Guerre mondiale lorsque la Compagnie Nationale du Rhône entreprend le barrage de Donzère Mondragon et l'aménagement du Tiers Central du Bas Rhône qui satisfont pleinement les revendications des Congrès de 1934⁴⁴⁹.

Les résistances des membres de l'Union Générale des Rhodaniens au programme d'exécution immédiate de la Compagnie Nationale du Rhône ne se réduisent pas à des confrontations d'opinions. Elles sont à mettre en perspective par rapport aux imaginaires et aux temporalités qui les animent. L'accumulation des projets et des espérances sur la liaison rhodanienne en matière de navigation continue à informer les comportements ; il n'est donc pas étonnant que cette temporalité héritée entre en friction avec des imaginaires plus nouveaux, moins ancrés dans les pratiques telles que la captation des forces motrices. Les nombreuses critiques des congressistes de Lausanne du modèle de l'aménagement reposant sur le financement de l'irrigation et de la navigation par l'hydroélectricité sont à considérer sous cet angle. Le politique dès lors est à comprendre dans les relations entre ces temporalités ; celle, héritée, de l'énonciation des projets légitimes sur le fleuve ; celle, immédiate, de l'élaboration d'un consensus perçu par les moins inclus comme arbitraire.

Il nous reste à explorer une dernière logique dans la transition qui s'opère, celle des tâtonnements de l'État dans la planification de son espace, logique qui se traduit par un poids grandissant de la figure de l'État planificateur dans la régulation des premières réalisations sur le fleuve.

⁴⁴⁶ Notamment le député conservateur ardéchois Vallette-Viallard. IIIème Congrès du Rhône Lausanne 1934. 27 Juin – 1^{er} Juillet 1934. Bibliothèque municipale de Lyon.

⁴⁴⁷ Nous n'avons pas pu examiner les arguments d'André Philip.

⁴⁴⁸ Délibération de la Chambre de commerce de Lyon, Séance du 12 mai 1937. ADR. Non indexé.

⁴⁴⁹ Voir le XVIème congrès de l'Union Générale des Rhodaniens, 1954 Valence, 13, 14, 15 juin 1952. Bibliothèque municipale de Lyon.

3.2 *Un poids grandissant de l'État planificateur*

Après cette analyse de la relation des acteurs rhodaniens à la compagnie nationale du Rhône, nous proposons de terminer cette partie par une seconde analyse centrée cette fois sur les rapports de l'État à la Compagnie nationale du Rhône.

3.2.1 Une opportunité précoce pour soumettre l'espace fluvial à la planification étatique

Le sortir de la Première Guerre mondiale est le terrain de lutte dans la définition des fins de l'État dans la régulation de l'espace hydraulique national. Se pose la question de l'alternative entre la seule normalisation du champ technique nouveau ou, alternative porteuse de changement politique profond, d'une véritable planification économique de l'aménagement des chutes d'eau. Les débats autour de la loi sur le statut des chutes d'eau du territoire national constituent à ce titre une scène de lutte dans la définition des moyens et des cadres de l'action de l'État dans l'aménagement.

Ce phénomène débute très tôt à la fin de la première guerre mondiale lorsque le gouvernement prend des initiatives pour préparer l'après-guerre comme le montrent des circulaires produites par le Ministre des Travaux Publics demandant à tous les corps techniques de réaliser un inventaire le plus précis possible du potentiel hydraulique de l'ensemble des cours d'eau du domaine public du pays. A partir des données recueillies le ministre des travaux publics considère que « [l]e moment est venu de procéder à une étude plus complète suivant un programme d'aménagement aussi rationnel que possible, en révisant les données primitives et en tenant compte de tous les renseignements que l'on a déjà pu ou que l'on pourra encore recueillir »⁴⁵⁰, citation qui montre l'affirmation de la volonté de rationalisation technique d'un espace hydraulique national réinterprété par l'État. Ainsi le ministre des Travaux Publics demande aux ingénieurs (sans préciser quel corps) la constitution de plans l'aménagement d'ensemble des cours d'eau principaux avec profils en longs. A travers cela, l'État reprend de son propre chef l'initiative des industriels privés du syndicat de la revue *La Houille Blanche* (voir section 2.1.2.). Il faut aussi faire mention de la circulaire du ministre des Travaux Publics demandant à accélérer les contrôles techniques des projets de concession de barrages hydroélectriques déposés dans le souci de hâter l'équipement hydroélectrique national⁴⁵¹. Dans ce mouvement, l'administration de l'État s'intéresse particulièrement au Rhône ; après la Première Guerre mondiale le Conseil Supérieur des Travaux Publics réunit en 1918 un comité d'études pour son aménagement.

⁴⁵⁰ A. Claveille, l'énergie à réserver pour les besoins des services publics dans l'aménagement des forces hydrauliques sur les cours d'eau du domaine public. *Le Ministre des Travaux Publics et des Transports. La Houille Blanche*, N°6 (Novembre-Décembre 1918), pp. 322-323. DOI : https://doi.org/10.1051/La_Houille_Blanche/1918046.

⁴⁵¹ Circulaire du 14 janvier 1918 du ministre des travaux publics aux ingénieurs des ponts et chaussées. Pour l'aménagement rapide de nos forces hydrauliques : simplification dans l'approbation des projets d'exécution. *La Houille Blanche*, n°1 (Janvier-Février 1918), pp. 121-122. DOI : <https://doi.org/10.1051/lhb/1918001>

Cette rationalisation n'est pas sans créer des problèmes dans le choix des critères de normalisation. La question de la détermination des seuils de puissances exploitables sur chaque cours d'eau est au centre des soucis des législateurs dans l'effort de rationalisation de l'exploitation hydraulique sur tout le territoire national. Cet effort est ralenti par le manque de données, notamment l'ensemble des débits moyens des cours d'eau n'est pas totalement connu sur le territoire⁴⁵². Cependant, à la fin de la Première Guerre mondiale des projets d'aménagement rationnels régionaux commencent à apparaître pour appliquer la future loi sur les ressources hydrauliques⁴⁵³.

Néanmoins, les débats qui précèdent la loi du statut juridique des forces hydrauliques incluent des premières velléités d'imposition de cadres de planification dans la gestion des cours d'eau du domaine public. En témoignent certaines interventions du ministère du commerce⁴⁵⁴ qui revendique lors de la commission extraparlamentaire de 1917 la règle de soumettre les octrois de concessions aux exigences d'un plan d'aménagement général des ressources hydrauliques⁴⁵⁵. L'enjeu est d'éviter l'octroi de concessions qui ne s'agencent pas les unes aux autres. De cette manière les promoteurs de la planification désirent aller au-delà de la seule rationalisation technique des espaces hydrauliques⁴⁵⁶, et tentent de soumettre leur mise en valeur aux principes nouveaux d'un plan, permettant ainsi la prise en compte de considérations économiques sur le devenir des espaces régulés dans les décisions d'octroi de concessions⁴⁵⁷. Cependant ces innovations sont rejetées, arrivant dans le contexte très pragmatique de sortie de guerre ; un plan menacerait de ralentir les procédures que l'on veut fluidifiées au maximum. C'est aussi l'impératif immédiat de rationalisation technique qui prévaut⁴⁵⁸.

Dans les débats autour de la définition du système de régulation des ressources hydrauliques du pays, c'est finalement la logique de rationalisation technique qui l'emporte sur celle de la planification dans la régulation du fleuve. Le « planisme » est encore trop précoce dans les débats sur la nature et les formes d'action de l'État. Cependant l'existence même de la mise en débat de l'application de la planification

⁴⁵² Commission extraparlamentaire séance du 23 mai 1917. La Houille Blanche, N°4 (Juillet 1917), pp. 21-31. DOI : <https://doi.org/10.1051/lhb/1917004>

⁴⁵³ Par exemple la proposition par le commandant Malterre d'un programme d'aménagement régional des chutes du Sud-Ouest. Pour un programme d'aménagement hydraulique national. La Houille Blanche, N°6 (Novembre-Décembre 1917), pp. 81-82. DOI : <https://doi.org/10.1051/lhb/1917017>

⁴⁵⁴ En l'occurrence un délégué, M. Blazeix.

⁴⁵⁵ « Les concessions et autorisations de force hydraulique devraient être faites d'après un plan d'aménagement général dont l'étude et l'établissement seraient eux-mêmes effectués conformément à la procédure prévue au dernier titre du projet ». Commission extraparlamentaire des forces hydrauliques. La Houille Blanche, N°3 (Mai-Juin 1919), pp. 115-138. Séance du 18 juillet 1917. 16^{ème} séance. DOI : <https://doi.org/10.1051/lhb/1919025> page 123.

⁴⁵⁶ Réclamée par exemple par l'inspecteur général des forces hydrauliques La Brosse. R. De la Brosse. Programme d'étude pour l'aménagement des forces hydrauliques. La Houille Blanche, n°1 (Janvier-Février 1919), pp. 1-5. DOI : <https://doi.org/10.1051/lhb/1919001>.

⁴⁵⁷ Commission extraparlamentaire des forces hydrauliques. La Houille Blanche, N°3 (Mai-Juin 1919), pp. 115-138. Séance du 18 juillet 1917. 16^{ème} séance. DOI : <https://doi.org/10.1051/lhb/1919025>

⁴⁵⁸ Pour un adversaire de la proposition « planiste » : « il s'agit de tirer le meilleur parti possible de l'énergie contenue dans une vallée, de ne pas en laisser perdre une partie par de mauvaises dispositions industrielles et d'aménager les réservoirs nécessaires pour accumuler comme il le faut l'énergie qui, sans eux, serait inutilisée » Séance du 18 juillet 1917 16^{ème} séance, page 173.

à l'aménagement du Rhône révèle bien l'existence d'un processus d'intégration de l'espace fluvial à l'établissement d'une nouvelle forme spatiale de l'État, possible par d'autres vers lequel la société tend par la suite. La montée des débats sur l'intervention de l'État dans l'économie devient en effet un thème structurant dans les réflexions suivant la crise économique à partir de la fin des années 1920. Ces débats préparent, notamment avec l'entrée en action d'une fraction d'élites intellectuelles et politiques, la montée du planisme comme forme nouvelle de contrôle de l'espace par l'État dont l'accomplissement se trouve après guerre (encadré 27).

Encadré 27: la crise de 1929, catalyseur de la montée du planisme comme nouveau mode d'action de l'État

La crise de 1929 en effet, plus fortement que celle du franc ou la Grande Dépression de la fin du XIX^e siècle, fait prendre conscience de l'impuissance de la III^{ème} République à faire résoudre les dysfonctionnements de l'économie : diminution des exportations et de la compétitivité, faiblesse des investissements, déficit budgétaire (Kuisel, 1984). Face à la crise, qui s'étend de 1931 à 1938, les gouvernements radicaux appliquent les mêmes recettes invariablement pratiquées depuis la chute de l'Empire : une somme de mesures protectionnistes avec pour objet l'accompagnement de la crise et la sauvegarde du libéralisme et donc sans implication durable sur le rapport de l'État à l'économie. Cependant, cette période correspond aussi à la montée des idées d'encadrement de l'économie, idées portées par notamment par des Polytechniciens qui trouveront leur place dans les hautes sphères de l'administration des régimes successeurs. De manière générale, les promoteurs d'une économie encadrée militent pour une planification souple capable d'orienter l'économie plutôt qu'une centralisation coercitive. Les planistes sont politiquement scindés dans leur projet de société ; tandis que les socialistes tentent d'imposer le recours à la planification pour la changer, les néolibéraux le portent comme un artefact de rationalisation et de perfectionnement des mutations du capitalisme qui ont lieu durant cette période (réorganisations et concentrations industrielles). La question des modalités de l'encadrement de l'économie fait l'objet des débats dans un groupe d'élites constitué notamment de Polytechniciens (X-crise) dont une fraction cherche à appliquer le rationalisme tayloriste des années 1920 déjà appliqué aux processus industriels à l'organisation générale de la société française (Dard, 1995). En intégrant les gouvernements de Pétain et du Général De Gaulle, les élites promouvant le planisme parviennent à changer le rapport de l'État à l'économie selon des modalités différentes, dont les plus visibles sont les structures d'encadrement vichyssoises des prix et de l'approvisionnement des matières premières et denrées durant la Seconde Guerre mondiale, sans oublier les nationalisations lors de l'après-guerre (Kuisel, 1984).

Ces réflexions n'épargnent pas la régulation de l'espace fluvial. En attestent les revendications de la compagnie HPLM durant la Seconde Guerre mondiale pour que l'État instaure une « saine coordination des transports ». Cette dernière consisterait en un encadrement des tarifications afin d'entretenir une concurrence stable entre les différents modes tout en prenant en compte les « prix de revient » de chaque mode concurrent afin de ne pas soutenir de mode de transport sans cohérence économique⁴⁵⁹. La

⁴⁵⁹ XI^{ème} région économique exposé sur la navigation fluviale présenté par M. de Percin, directeur générale de la Compagnie Générale de Navigation HPLM le 18 décembre 1943. ADR. Cote S3293.

Compagnie fluviale va jusqu'à exiger la mise en place d'une réelle politique des transports par un ministère dédié pour rééquilibrer les conflits entre le rail, jusque-là favorisé par les structures existantes de l'encadrement, et la batellerie⁴⁶⁰. Ce discours repose sur l'idée selon laquelle le manque de compétitivité de la batellerie viendrait d'un déficit d'encadrement par l'État⁴⁶¹. L'important ici est de mesurer combien les interrogations nationales sur la crise et les volontés de renouveler les structures d'encadrement de l'économie imprègnent les discours des acteurs du fleuve et leur permettent de remettre en débat le vieux conflit fleuve-rail.

Ces revendications pour passer à une régulation planifiée des différents champs techniques (hydroélectricité, navigation) concernant l'espace fluvial attestent de l'enjeu prégnant pour les acteurs rhodaniens de changer les formes d'action de l'État. Elle mettent en lumière une dialectique régional-national intégrant la définition du système de régulation du fleuve à la redéfinition des formes d'action de l'État. Le cas emblématique des débuts de la gestion du port industriel de Lyon nous permet d'étayer cette dialectique d'acteurs en examinant ses implications concrètes.

3.2.2 Un cas emblématique : les conflictualités public/privé dans la gestion du port industriel de Lyon (futur port Édouard Herriot)

Le but de cette partie est de développer une autre facette de la transition vers l'entrée en régime de l'imaginaire productif du fleuve qui consiste en la mutation des buts et des moyens de l'État. Pour cela nous proposons de revenir sur la maturation du Port Édouard Herriot dans les années 1930, cette fois en adoptant le point de vue stato-centré. La subordination de la Compagnie Nationale du Rhône au Ministère des Finances pour le financement des tranches de l'aménagement ne résume pas toute la relation entre l'opérateur fluvial et l'État. Ce dernier, dans la recherche d'une sortie de crise économique, n'a plus seulement l'enjeu de dicter les transformations du fleuve, par le mécanisme de coercition de l'agenda de la Compagnie Nationale du Rhône que nous avons vu, mais aussi de prétendre réguler l'espace fluvial en l'intégrant dans un projet d'économie planifiée.

La rédaction du cahier des charges du Port Édouard Herriot fait l'objet d'une forte controverse et renvoie à une redéfinition par tâtonnements des rapports entre public et privé dans le statut et l'utilisation du foncier réservé pour le projet. Ce foncier se compose de deux terrains domaniaux qui proviennent pour une partie du Parc Régional d'Artillerie de Lyon (moyennant de fortes négociations sur les prix d'acquisition entre 1929 et 1934) et pour une autre partie de terrains dépendant de l'enceinte déclassée de Lyon. Une régulation de la commercialisation de l'espace fluvial se met en place avec un contrôle

⁴⁶⁰ *Ibid.*

⁴⁶¹ *Ibid.* « l'amélioration du prix de revient est désormais pour la batellerie le problème essentiel, et je suis, personnellement, bien convaincu qu'il domine le problème de la coordination [des tarifs des différents modes de transport], et que la solution de celui-ci est liée, sinon subordonnée à celle de l'autre ».

fort de l'État sur la gestion du port et la commercialisation des terrains. Les conflits d'intérêts portent entre autres sur le régime des occupations et le mode de tarification des amodiations. Ils engagent d'un côté la Compagnie Nationale du Rhône et de l'autre le Ministère des Travaux Publics qui prend le parti de l'opérateur fluvial face au Ministère des Finances, organe dominant de l'État dans les années 1930. Ces oppositions font l'objet de plusieurs médiations successives par le Conseil d'État.

Le conflit sur la régulation de l'espace fluvial local porte tout d'abord sur le régime d'obligations légales appliqué à sa location au privé. Dans un cadre nouveau de concession du fleuve à une société d'économie mixte⁴⁶² ne bénéficiant d'aucune jurisprudence, la Compagnie Nationale du Rhône fait ses propres propositions au gouvernement. Celle-ci hésite beaucoup à prendre elle-même l'exploitation du port et pense un moment à se décharger sur une société anonyme associant le PLM et les compagnies de navigation⁴⁶³. A l'occasion d'une visite du port du Havre en 1934, la Compagnie Nationale du Rhône envisage l'option de privatiser certaines parties du port⁴⁶⁴. Cette option est justifiée par la volonté des dirigeants de céder le plus facilement et le plus rapidement possible les terrains plutôt que de les laisser innocupés⁴⁶⁵. Par conséquent, la Compagnie Nationale du Rhône demande un modèle de cahier des charges lui permettant la vente pure et simple des terrains aux industriels, lui assurant cependant de capter une redevance sur le trafic portuaire⁴⁶⁶. Cette première mouture proposée par la Compagnie Nationale du Rhône, au régime très souple, est tout de suite contestée par le Ministère des Finances qui demande à s'en tenir à une interprétation étroite des textes relatifs à la gestion du domaine public, appuyé par les Ponts et Chaussées qui se prononcent contre l'adoption d'un régime mixte divisant les terre-pleins en zones privée et publiques et pour conserver sur l'ensemble un statut de domaine public fluvial, statut qui ne laisse envisager que des occupations temporaires⁴⁶⁷. Le Ministère des Finances demande à être consulté à chaque nouvelle procédure d'amodiation (terme juridique correspondant à la location) de terrain à un industriel, ce à quoi la Compagnie Nationale du Rhône s'oppose. Cette dernière tente alors de négocier avec le Ministère pour que celui-ci n'intervienne pas pour les baux de plus de 18 ans, en invoquant que le Ministère exerce déjà un contrôle de la Compagnie à travers sa représentation au comité de direction⁴⁶⁸. La question de la location pour une longue durée demandée par la Compagnie

⁴⁶² Terme sans aucune signification juridique précise à cette époque, voir Giandou, 1999.

⁴⁶³ Note de Marc Henry. « Pour Monsieur le directeur technique ». Port industriel de Lyon. Instruction administrative. Projet de cahier des charges spécial. Compagnie nationale du Rhône, 06-11-1933. Archives de la Compagnie Nationale du Rhône. Cote PL V -4.

⁴⁶⁴ Compte rendu de visite du 30 avril 1934, visite du Port Autonome du Havre. Archives de la Compagnie Nationale du Rhône. Cote PL V-19.

⁴⁶⁵ Note de Marc Henry pour M. le directeur technique, 06/07/1933. Archives de la Compagnie Nationale du Rhône. Cote PL V-4.

⁴⁶⁶ *Ibid.*

⁴⁶⁷ Lettre du 17 mars 1938, Paris, de l'inspection générale des Ponts et Chaussées au directeur général de la Compagnie Nationale du Rhône. Archives de la Compagnie Nationale du Rhône, cote PL-V-17.

⁴⁶⁸ Lettre de J. Aubert à Georges Picot contrôleur administratif au ministère des finances, Paris. Archives de la Compagnie Nationale du Rhône, cote PL V-29.

Nationale du Rhône mais refusée par le Ministère des Finances est portée devant le Conseil d'État ⁴⁶⁹. La Compagnie Nationale du Rhône négocie cette fois avec le conseil d'État pour porter à 50 ans la durée des locations, ce afin d'avoir une durée suffisante pour amortir les installations portuaires⁴⁷⁰. Le dossier est examiné par le conseil d'État le 22 décembre 1936 lequel tranche en faveur du Ministère des Finances⁴⁷¹ : le nouveau texte instaure un contrôle du Ministère des Finances sur les contrats de location de la zone destinée aux industriels⁴⁷².

Malgré ces médiations, le Ministère des Finances va plus loin et présente de nouvelles exigences avec la dépêche du 10 avril 1937 : les directives ministérielles imposent que soit dorénavant précisé dans le cahier des charges s'appliquant aux terrains du port industriel que les autorisations ne peuvent être délivrées qu'à titre révocable, instaurant ainsi un régime de précarité des emprises sur le domaine public⁴⁷³. De cette manière le locataire devient un simple occupant (article 27 renouvelé). Les termes de bail ou de location sont d'ailleurs rejetés par le Ministère des Finances qui leur substitue celui de concession, impliquant un plus fort contrôle de l'État sur l'activité menée. Une autre exigence du Ministère est de spécifier dans le cahier des charges la réservation des terrains bordant les darses aux industries faisant habituellement appel au transport fluvial. Ces exigences montrent la volonté grandissante de l'État de réguler l'espace fluvial productif dans le sens d'une emprise plus forte sur le domaine fluvial. Finalement, la dépêche du Ministère des Finances du 10 avril 1937 aboutit à une intervention du Ministre Édouard Herriot, sollicité par Léon Perrier alors sénateur et Président de la Compagnie Nationale du Rhône, auprès du Ministre des Finances pour retirer ses demandes de révision et épargner un nouveau passage devant le conseil d'État ⁴⁷⁴.

Une seconde source de conflit entre la Compagnie Nationale du Rhône et le Ministère des Finances à partir de 1936 réside dans la détermination du mode de calcul des tarifs des amodiations⁴⁷⁵. Avec l'usage toujours croissant de la statistique⁴⁷⁶, le conseil d'État réclame de les annexer à l'indice du coût de la vie d'une famille ouvrière de quatre personnes dans le département du Rhône. D'autres propositions consistent à adapter le tarif au prix de gros du transport de marchandises afin de tenir compte des évolutions du marché mondial. Le but fixé par le Ministère des Finances est de mettre en place une

⁴⁶⁹ Résumé de conservation du lundi 5 août 1935 entre M. Aubert et M. Montigny. Archives de la Compagnie Nationale du Rhône, cote PLV bB.

⁴⁷⁰ Résumé de conversation entre M. Aubert et M. Riboulet, président de la section des travaux publics au conseil d'État. Vendredi 19 juillet 1935. Archives de la Compagnie Nationale du Rhône, cote PLV bB.

⁴⁷¹ Les terrains du port industriel se divisent classiquement en une zone publique destinée à l'outillage et les fonctions de logistique et une zone commercialisable destinée à la location pour l'installation d'industriels

⁴⁷² Port Édouard Herriot. Avenant du 13 janvier 1939. Mise au point des textes du cahier des charges. Archives de la Compagnie nationale du Rhône. Cote B II-8.

⁴⁷³ Lettre au ministère des finances du 18 mai 1937 ; comité n°43 du 20/05/1937. Archives de la Compagnie Nationale du Rhône, cote PL-111bA.

⁴⁷⁴ *Ibid.*

⁴⁷⁵ Avenant du 13 janvier 1939 au cahier des charges primitif. Archives de la Compagnie Nationale du Rhône, cote B-II-8.

⁴⁷⁶ La Statistique Générale de la France est notamment mise en œuvre dans le contexte de la création du Ministère de l'Économie (au cours des années 1930) en charge de suivre l'évolution de l'indice des prix ; Kuisel, 1984.

tarification souple et une exploitation du port qui puisse résister aux variations de l'économie. Cette exigence aboutit en 1937 à la modification de l'article 37 du cahier des charges du port industriel. Le nouveau texte prévoit un contrôle du Conseil d'État et du Ministère des Travaux Publics en cas d'augmentation ou de baisse forte des tarifs pratiqués par la Compagnie Nationale du Rhône. Ces modifications font l'objet de différents avenants au cahier des charges spécial du port.

L'étude des débats sur le régime d'amodiation et la tarification des terre-pleins durant la construction du port industriel de Lyon peut *a priori* sembler anecdotique. Elle révèle néanmoins des processus significatifs dans la production du fleuve. De la même manière que l'aménagement de Jonage dans les années 1890, celui du Port Édouard Herriot⁴⁷⁷ ouvre un nouvel espace de réflexions et de tâtonnements dans la régulation des relations entre public et privé. D'un côté on trouve une Compagnie Nationale du Rhône soucieuse de maintenir l'équilibre budgétaire entretenant la fiction d'un fonctionnement d'entreprise capitalisée, fiction démentie par le fonctionnement financier réel de l'aménagement, largement subventionné par l'État (Giandou, 1999). L'aménagement mis en pratique devient alors une simple histoire de rationalisation technique et commerciale de l'espace. De l'autre, une dialectique d'acteurs rhodaniens et nationaux favorise l'intégration du système de régulation de l'espace fluvial à la mutation à l'œuvre des formes d'action de l'État vers la planification économique. Au-delà d'une simple lutte de juridictions, les positions opposées des Ministères des Finances et des Travaux Publics marque cette hésitation entre le modèle de simple rationalisation technique et celui de planification économique de l'espace fluvial. Cette dialectique se matérialise par un choix réel rattachant la Compagnie Nationale du Rhône aux logiques de l'État visible dans les décrets et cahiers des charges finalement adoptés. Se posent alors les prémisses des nouvelles relations qui s'établissent entre l'opérateur fluvial, les différentes factions de l'État et le secteur privé selon un modèle qui s'épanouit durant les Trente Glorieuses. Ainsi, l'interventionnisme du Ministère de l'Économie dans la recherche d'une voie de sortie de crise (crise de 1929) joue pleinement sur la reconfiguration des pratiques dans la période transitoire de l'Entre-deux-guerres.

Cela nous amène à conclure sur les enjeux pratiques de la transition qui opère dans la période entre l'énonciation des grands principes de la loi de 1921 et la Seconde Guerre mondiale, période comprenant la formation d'un « consensus » sur le contenu du programme d'aménagement et la définition des statuts de la Compagnie Nationale du Rhône. Cette transition s'accomplit dans une transformation de la nature du rapport entre les imaginaires du fleuve, les acteurs qui les mobilisent et l'État. Tandis que les formes de l'action de l'État demeurent un enjeu pour ces acteurs, s'opère un changement de sens où l'État prend une part active dans la codification du fleuve et en retour bâtit sa capacité d'action sur les puissances régionales. Les premières expressions des imaginaires du fleuve relèvent en cela d'une dialectique socio-spatiale où la lecture des intérêts qui se donnent immédiatement à l'observateur cache des

⁴⁷⁷ Le port est ainsi baptisé dès la fin de sa construction.

investissements symboliques qui se révèlent centraux dans la construction de la capacité d'action et les processus de hiérarchisation des imaginaires.

4 Conclusion

Le tournant du siècle accuse une recomposition des imaginaires du fleuve où la signification régionale du fleuve se renforce et s'affaiblit à la fois. A mesure que devient évident le hiatus entre le Haut-Rhône et le Bas-Rhône, se renforce la représentation d'une région dont les intérêts doivent être partagés. Cette représentation associe différents horizons imaginaires : l'horizon maritime – méditerranéen hérité, l'horizon suisse plus nouveau. Dans la continuité du XIX^e siècle, la région rhodanienne trouve sa cohérence dans le rôle qu'elle doit jouer dans la structuration de l'espace national. La construction régionale demeure fébrile et soumise à une polarisation nord-sud forte reposant non seulement sur la représentation de potentiels productifs différents mais aussi actualisée par la conscientisation de capacités d'action inégales entre les acteurs.

Ce processus de recomposition des imaginaires du fleuve prend toute sa mesure quand on le replace dans la codification du nouveau champ technique lié à la captation des forces motrices. Le début du XX^e siècle représente en effet un moment d'activité forte dans le champ juridico-institutionnel de l'État. Le problème structurant dans cette temporalité est la codification formelle et effective du déploiement spatial du nouveau champ technique lié à la production de forces motrices au service de la production industrielle. Au-delà de la simple opposition d'intérêts corporatistes (navigation versus forces motrices), l'apparition de l'hydroélectricité provoque de nombreux tâtonnements dans la définition légitime d'une nouvelle division des rapports entre public et privé. C'est tout d'abord que la codification juridique de cette nouvelle signification se révèle épineuse, tant la chose à codifier échappe à toute tentative de systématisation légale, comme l'illustrent les débats de juristes sur le statut de l'eau qui sort du droit foncier cadastral (le ruisseau à capter qui change de lit ...); ce qui laisse apparaître au grand jour l'arbitraire sur lequel s'institutionnalisent les compromis. C'est qu'ensuite ces balbutiements juridiques (qui durent quasiment deux décennies si l'on inclut la Première Guerre mondiale) font intervenir plusieurs acteurs en lutte pour le contrôle de la définition légitime du nouveau champ d'intervention de l'État. Cette lutte fait intervenir des acteurs à capacité d'action différente : le regroupement d'industriels des Alpes, le corps des Ponts et Chaussées, Chambre de commerce de Lyon figurent parmi les mieux dotés, capables de modifier le cours des controverses.

La lutte définitionnelle à l'œuvre actualise la dialectique entre les imaginaires du fleuve et les problèmes de codification de l'espace national en la déplaçant dans le champ légal. Cette dialectique transparait

dans la simultanéité des débats portant sur la régulation de la production de forces motrices sur le Rhône et sur l'ensemble des ressources du pays, et surtout dans l'intrication forte des systèmes d'acteurs qui y participent : le député Léon Perrier passe de chambre en chambre, défendant tantôt le projet de loi du 27 mai 1921, tantôt le projet de loi portant sur la régulation nationale de la production hydroélectrique. Le cahier des charges de l'usine de Jonage et la déclaration d'intérêt public dont l'exploitation est l'objet participe pleinement de ces débats. La loi du 27 mai 1921 peut ainsi être considérée dans cette optique comme l'enregistrement juridique au sein du corps législatif du travail de codification symbolique exercé par le système d'acteurs producteur de l'imaginaire du fleuve historiquement consolidé. En atteste l'analyse du contenu des débats parlementaires qui peuvent se lire comme une véritable mise en scène, dans les limites imposées d'un débat politique, du travail invisible de légitimation qui a lieu en amont, travail de reconnaissance symbolique qui aboutit dans cette codification. Ce caractère cérémoniel n'est bien sûr pas consciemment orchestré ; la question n'est pas celle de la sincérité des discours et des comportements. Enfin, l'invocation du modèle redistributeur présentant l'État comme garant d'une association d'intérêt et d'une transaction entre acteurs (où l'exploitation de chutes d'eau doit profiter à l'ensemble d'une région fluviale) apparaît non pas comme un procédé rhétorique politique, mais bien comme une manifestation de la socialisation de la logique d'État⁴⁷⁸ parmi les acteurs participant de la construction régionale ; ainsi, faire exister la région rhodanienne induit l'affichage d'un sacrifice des intérêts égoïstes localisés. Remarquons que cette logique d'État se nourrit une fois encore des imaginaires du fleuve.

L'Entre-deux-guerres constitue donc bien une temporalité transitionnelle entre la construction et l'expression d'un régime imaginaire dans la transformation du fleuve. La reconfiguration des positions qui a lieu dans cette transition est ambiguë : le passage à l'acte de la Compagnie Nationale du Rhône avec la construction du port Édouard Herriot peut se lire à la fois comme une perte de prérogatives de la part des acteurs classiques (chambre de commerce, etc.) sur le plan économique des intérêts directs et à la fois comme l'accomplissement d'une logique construite par ces acteurs mêmes. En cela, ces acteurs régionaux tirent autant de bénéfices symboliques de l'intégration de leur projet spécifique au sein de l'agenda du nouvel opérateur fluvial (projet alors consacré comme légitime), dans une inversion des sens de l'économie symbolique (investissement symbolique devient bénéfice symbolique).

Autre composante de cette transition, le changement de sens de la codification du fleuve s'intègre dans l'émergence d'une capacité de planification économique de l'État. Entre rationalisation technique et planification économique, la forme de la codification étatique de l'espace hydraulique constitue bien un enjeu nourrissant les luttes d'acteurs. Cette lutte prend place dans la définition des cadres de la régulation de l'espace hydraulique national (où intervient notamment le député rhodanien Léon Perrier) mais aussi

⁴⁷⁸ Nous nous inspirons ici des idées de Pierre Bourdieu (voir chapitre 1), et de Karl Polanyi (1944) lequel met en exergue la logique d'unification par prélèvement-redistribution animant les États des pays industrialisés.

dans la régulation des premières réalisations sur le Rhône dans le cadre de la loi de 1921 comme le montre le cas du port Édouard Herriot.

Mais cette transition n'implique pas que la refonte des rapports du public et du privé et les résistances qu'elle suscite montrent l'importance des temporalités dans son déroulement. En effet, les choix décisifs réalisés en matière de calendrier⁴⁷⁹ de l'aménagement du fleuve vérifient et actualisent l'inégalité de répartition des capacités d'action entre le haut Rhône et le bas Rhône soulignée en début de chapitre. Les premières transformations spatiales prises en charge par l'opérateur fluvial attestent d'une logique de redistribution symbolique par l'État bénéficiant aux acteurs dominants, c'est-à-dire les mieux capables de faire passer pour collectif leur intérêt particulier. Le délaissement des imaginaires relégués du fleuve (aménagement du bas Rhône, lutte contre les inondations, la promotion du tourisme et du paysage pourtant bien présents dans les discours de l'Union Générale des Rhodaniens) peut s'interpréter comme une forme de violence symbolique. Les résistances déclenchées par ces pratiques ne sont cependant pas ignorées, mais plutôt accommodées comme le montre la capacité des vœux de l'Union Générale des Rhodaniens (notamment par la mobilisation du projet Rateau) à susciter des contre-études par les services du gouvernement. Les antagonismes qui caractérisent la production du fleuve à l'entre-deux-guerres gagnent à être considérés dans une dialectique entre forme et contenu (Vant, 1981)⁴⁸⁰, revenant à une dialectique entre l'expression des imaginaires du fleuve (et la profondeur temporelle qui les anime, ici particulièrement la navigation), et l'immédiateté des conflits d'acteurs qui accompagnent cette expression. Ces tensions peuvent en dernière analyse être conçues comme autant d'ajustements par le social de la recomposition des imaginaires qui a lieu au début du siècle.

⁴⁷⁹ Jacques Béthemont donne cette lecture de la genèse et de la mise en place effective du programme d'aménagement (Béthemont, 1972 :198), qu'il interprète comme un « compromis entre les exigences de la loi [de 1921], les demandes des riverains, l'obligation de désarmer les intérêts privés et le souci de gérer au mieux un capital menacé par la succession des dévaluations monétaires » page 198.

⁴⁸⁰ Ce dernier dans sa thèse revendique une dialectisation des deux éléments dans l'étude de l'urbain ; la forme étant assimilée aux discours et représentations qui orientent et justifient les modes d'usage des équipements et de l'urbanisme, et le contenu comprenant les pratiques sociales contradictoires secrétées par l'urbanisation.

Chapitre 4 : 1944-1979. Les temps de l'expression du régime imaginaire

L'unité de ce chapitre réside dans l'engendrement des logiques productives et fonctionnalistes portées par l'État aménageur dans la matérialité du fleuve. Le balisage temporel est justifié par notre choix méthodologique d'aborder l'histoire comme une série de processus et de temporalités entremêlées. Ainsi, nous intégrons les réalisations tardives de la Plaine de l'Ain et de Vaugris (Isère) dans ce chapitre lors même qu'elles se déroulent en pleine crise des systèmes régulatoires et des formes d'action de l'État (années 1970). Nous choisissons en revanche de n'aborder le cas de la plaine de Roussillon (Isère) qu'au chapitre suivant en tant qu'il interroge pleinement la signification de la production du fleuve dans un cadre d'action territorialisée. Pour ce qui est du commencement de la période dans ce chapitre en revanche les faits sont plus explicitement synchronisés : d'une part on observe une affirmation de la planification et une montée en puissance de l'État dans la régulation économique durant la Seconde Guerre mondiale et d'autre part, l'État devient majoritaire dans le conseil d'administration de la Compagnie Nationale du Rhône sous Vichy (Giandou, 1997), au détriment de l'équilibre entre actionnaires prévu dans le cadre de la loi de 1921 (1-collectivités rhodaniennes, 2- industriels distributeurs d'énergie et ligne PLM, et 3- collectivités du bassin parisien).

Dans l'exposé des logiques aménagistes des Trente Glorieuses, il aurait été possible de s'en tenir à un ordonnancement strictement chronologique examinant la succession de structures idéelles et des transformations matérielles à chaque décennie. Pour sortir des énoncés stéréotypés émis sur la période, notre choix est plutôt d'insister sur la diversité des expressions du régime imaginaire en place. La figure de l'État planificateur, dans sa prétention à homogénéiser et totaliser l'espace fluvial en lui assignant des logiques globales, mobilise des contenus qui s'imposent dans des contextes qui diffèrent dans le temps. Ainsi on examinera la diversité des représentations de l'espace fluvial par le prisme des temporalités de leurs expressions. Nous examinerons en particulier l'évolution des enjeux de structuration de cet espace, et surtout la diversité des logiques et modalités d'action de l'État aux prises avec les temporalités sociales animant les espaces locaux. Nous pouvons distinguer à ce titre:

- Les temporalités des grands opérateurs de l'aménagement du territoire, ici la Compagnie Nationale du Rhône et l'État, et des problèmes qu'ils se posent. Cette question est abordée notamment par le prisme des idéologies dont le poids diffère entre les enjeux énergétiques de l'après-guerre et industriels des années 1960.

- Les temporalités des espaces locaux qui se voient imposer ces logiques globales notamment au travers de la réalisation du programme d'aménagement du fleuve par la Compagnie Nationale du Rhône, et plus largement de la construction des grandes infrastructures de transport par les services de l'État. Ces dynamiques des imaginaires du local sont aussi à considérer à la fois dans leur articulation à l'évolution des idéologies globales disponibles sur l'Aménagement du Territoire et à la fois à positionner dans le long mouvement de transformations successives du fleuve. Dans certains cas elles préexistent à la temporalité immédiate de l'engagement des travaux sur l'espace fluvial local ; dans d'autres elles en sont induites. Le but est de montrer l'intérêt heuristique d'une lecture diachronique et dynamique de la production du fleuve pour en dégager un cadre explicatif.
- Un enjeu de ce chapitre est dès lors de mettre en exergue la diversité des synthèses locales de ces grandes temporalités globales notamment par l'analyse des représentations des élus locaux. Ainsi, Bethemont (1972) relève les « effets induits » des aménagements de la Compagnie Nationale du Rhône, certains d'entre eux déclenchant des prises d'initiatives de chambres de commerce ou de sociétés d'équipement. Mais il s'agit aussi de replacer ces synthèses dans les trajectoires spécifiques des formations sociospatiales localisées. Cela amène à considérer le rapport étroit et dynamique entre représentations de l'espace national et des espaces locaux ; ces représentations se nourrissent l'une l'autre au gré des transformations du fleuve. L'étude des discours et des pratiques des acteurs locaux, de leurs représentations et des temporalités qui les animent nous permet en cela de dégager une compréhension plus fine de l'articulation des espaces locaux dans les dynamiques globales du capitalisme d'État.

Le recours à l'analyse des représentations et des processus temporels nous permettra de jeter un nouveau regard sur le hiatus apparent entre l'homogénéité des transformations du fleuve, symbolisée dans la formule du barrage à usages multiples, et la diversité de ses applications locales entre Lyon et la Méditerranée, dont Jacques Béthemont (1972) rappelle que chaque construction consiste en soi en un ensemble original du fait des caractéristiques locales, de l'évolution des techniques, et des choix d'installations d'ouvrages complémentaires.

La transformation du fleuve de Lyon à la mer suit sa rythmique propre. Elle consiste en un mouvement spatial et temporel suivant grossièrement une succession de transformations de la mer Méditerranée vers Lyon (notamment la construction de dérivations successives accompagnées de barrages hydroélectriques, d'améliorations pour l'irrigation et de systèmes d'écluses destinés à la navigation), même si pour des raisons d'économie de déplacement de la main d'œuvre, la Compagnie Nationale du Rhône ne respecte pas intégralement l'ordonnancement des réalisations du sud vers le nord (Béthemont, 1972), ordonnancement a priori logique du point de vue de la mise en navigation du fleuve.

Dans ce système correspondant aux modalités de l'expression du régime imaginaire dominant, nous mettons en exergue tout d'abord la variété des logiques globales dominantes et des sources idéologiques dans lesquelles ces logiques puisent (première partie). Dans un second temps (seconde partie), nous examinons plus en détail l'imposition des logiques globales dans les espaces fluviaux pour montrer l'articulation de ce mouvement global aux conduites locales via des processus d'anticipations et d'appropriations *a posteriori* par les pouvoirs locaux en fonction de leur position spatiotemporelle dans ce système.

1 Logiques globales et idéologies de l'aménagement

La séquence des Trente Glorieuses se caractérise par la domination de la figure de l'État planificateur, lequel s'attache à engendrer l'espace du capitalisme marchand sur le modèle tayloriste (Veltz, 1996). Cette organisation territoriale de l'État, dans le contexte de la croissance forte de l'après-guerre, accompagne en effet la réalisation d'un phénomène global s'appliquant à la totalité de l'espace national, celui de la rationalisation fordiste (Gay, 2001). Dans un cadre où la question de l'espace local ne se pose qu'en terme de justice spatiale (*ibid.*), cette action de l'État génère et réactive un débat idéologique⁴⁸¹ sur la place dominante de Paris face aux autres composantes de l'espace national et sur les moyens pour réduire les forts contrastes dans les dotations de la capitale et du « désert français » en population, industries, services, infrastructures et biens d'équipements. Plusieurs travaux ont montré comment durant cette période la représentation régionale du fleuve est mise au service de l'État et de ses logiques⁴⁸². Cependant, il est nécessaire d'examiner ce que sont ces logiques dans le détail. Les temporalités globales qui les animent et les problèmes productifs auxquelles elles tentent de remédier ne sont pas les mêmes au sortir de la Seconde Guerre Mondiale, période marquée par l'impératif de fournir l'électricité nécessaire à la relance du système productif, et au cœur des années 1960 où domine la question de la répartition spatiale de l'expansion industrielle. Au regard de l'évolution des idéologies portant sur l'espace national et son organisation, nous souhaitons poser la question suivante :

Quelle est la place du Rhône dans les débats sur la structuration souhaitable de l'espace national et comment les idéologies jalonnant ces débats influent-elles sur le programme d'aménagement du fleuve?

Pour traiter ces idéologies nous allons nous intéresser aux différents individus, organisations, discours interagissant dans la mise en place des Plans successifs du gouvernement (définissant la politique

⁴⁸¹ Nous considérons dans ce travail un corpus d'idéologies impliquant un ordre politique et spatial. Dans ce cadre, nous définissons l'idéologie de manière simple, comme un système d'idées.

⁴⁸² Par exemple voir Béthemont, 1997

économique nationale) d'une part et des programmes d'aménagement du fleuve par la Compagnie Nationale du Rhône d'autre part.

1.1 1945-1959 La période électrique : gigantisme et dérives énergétiques

La suprématie de l'idéologie dominante d'un État planificateur qui s'affirme (notamment sous l'influence des hauts fonctionnaires et anciens polytechniciens d'X-crise, promoteurs de ce modèle durant la séquence précédente) donne lieu à une réinterprétation du programme d'aménagement du fleuve privilégiant les nécessités énergétiques nationales. La construction à un rythme assez soutenu d'une série d'aménagements à caractère essentiellement hydroélectrique dans le Tiers Central du Bas-Rhône en est à la fois la conséquence et l'incarnation matérielle. Toutefois, ces approches ne font pas table rase du passé ni des imaginaires du fleuve qui restent bien présents, comme en témoigne la survivance de l'horizon suisse dans le programme d'aménagement du Rhône. Après avoir examiné les acteurs derrière la rémanence de l'horizon suisse, nous voyons l'effet de l'affirmation de l'État planificateur sur ce système de représentations hérité dans les décennies suivant la fin de la Seconde Guerre mondiale. Les logiques dominant le projet d'organisation spatiale de l'État ne font qu'accommoder les revendications pour la navigation (1.1) tout en privilégiant la sécurisation énergétique (1.2) ; sans toutefois exclure de premières expériences ruralistes (1.3).

1.1.1 L'horizon suisse, emblème du gigantisme appliqué à la navigation

Outre les circonstances exceptionnelles de la reconstruction, l'après-guerre est le moment d'une réaffirmation de la représentation du rôle de la navigation dans l'espace commercial national. Tout comme la Première Guerre Mondiale, la Seconde Guerre mondiale joue le rôle de catalyseur des revendications des promoteurs d'une politique d'aménagement fluvial volontariste prônant l'ouverture économique du territoire français par les infrastructures et de son intégration dans le réseau européen des voies navigables. Les acteurs classiques de la navigation du Rhône exigent avant même la fin de la guerre « que l'on se mette au travail sans retard »⁴⁸³, articulant ainsi l'urgence de la reconstruction à la temporalité plus longue de la structuration de l'espace économique national par la voie d'eau.

Les discours de l'Union Générale des Rhodaniens⁴⁸⁴ montrent le sentiment dominant de construction européenne et de paix par l'intégration des États-nations dans l'espace commercial européen. Dans ce contexte la navigation rhodanienne est réinterprétée comme le moyen de l'affirmation d'une grande

⁴⁸³ Revue de la Chambre de commerce de Marseille juin 1944. L'aménagement du Rhône et des voies navigables desservant le port de Marseille. Par Denis Chambon vice-président de la Chambre de commerce de Marseille. ADR Cote VOI-026-06.

⁴⁸⁴ Congrès de l'union générale des rhodaniens de 25 mai 1944 : la navigation intérieure dans l'économie d'après-guerre, son développement dans le sud de la France, liaison à améliorer ou à créer avec le réseau national actuel ou le réseau européen. ADR

région économique européenne organisée par la voie d'eau rhodanienne. Les officiers de la marine française qui donnent leur soutien à la reprise de la mise en navigation du Rhône font ressortir l'importance de la voie d'eau rhodanienne comme artère de navigation de l'Europe occidentale : « Celle-ci est appelée à devenir, grâce à ses prolongements et dépendances africaines et à ses inépuisables ressources, une entité indépendante au même titre que les deux puissants blocs économiques russe et américain »⁴⁸⁵.

Les promoteurs de la navigation rhodanienne réinvestissent ainsi la thématique de la structuration commerciale de l'Europe dans la continuation des imaginaires examinés aux chapitres 2 et 3.

Les initiatives étrangères sont de nouveau brandies comme des épouvantails ; notamment la progression des projets du Mittelland Kanal et du canal Rhin-Main-Danube (portés par l'Allemagne) qui doit relier le réseau russe au réseau occidental pour créer un vaste système fluvial européen dont la France serait exclue. La politique de navigation intérieure et le fleuve Rhône sont de nouveau présentés comme les remèdes à cette menace, ainsi l'Union Générale des Rhodaniens présente le vœu de réaliser l'aménagement du Rhône par la construction d'une dizaine de seuils entre Lyon et la mer pour améliorer la navigation et le réhaussement de trois ponts, et aussi le prolongement de la voie navigable vers l'Europe continentale⁴⁸⁶. Ce prolongement inclut la liaison du Rhône à la Suisse et aussi la liaison Rhin-Rhône par le Doubs. On retrouve en outre dans le discours des congressistes de l'Union Générale des Rhodaniens les composantes classiques de l'imaginaire de la navigation : assurer le rattachement de la France au réseau moderne de voies navigables des grandes puissances (notamment Pays-Bas, Belgique et Allemagne) qui se crée en Europe, permettre la mise en valeur des régions Sud-Est de la France et de l'Afrique du Nord, assurer aux ports français de la Méditerranée un hinterland par la liaison fluviale dans le cadre d'une concurrence entre grands ports européens (voir chapitre 3 section 1.2). La liaison Rhin-Rhône par le Doubs et le raccord à la Suisse par le Haut Rhône (voir même chapitre 3 même section) sont aussi exigés par la Chambre de Commerce de Marseille pour assurer les relations de son port avec les régions industrielles du Nord et de l'Est⁴⁸⁷. L'entrée en service du port pétrolier de Lavera (situé dans le golfe de Fos entre Marseille et le Rhône) renforce par ailleurs les espoirs d'un développement de Marseille par son hinterland rhodanien⁴⁸⁸.

Ces revendications de l'Union Générale des Rhodaniens rencontrent les attentes suisses réactivées et qui ont gagné en force après la guerre. Ces attentes donnent lieu à une production de discours sur

⁴⁸⁵ 19 mai 1948 une séance de l'académie de marine de Paris à l'hôtel de ville de Genève. Fédération franco-suisse Rhône Léman.

⁴⁸⁶ Vœux de l'union Générale des rhodaniens 25 mai 1944 congrès de Lyon. Congrès de l'union générale des rhodaniens de 25 mai 1944 : la navigation intérieure dans l'économie d'après-guerre, son développement dans le sud de la France, liaison à améliorer ou à créer avec le réseau national actuel ou le réseau européen. ADR

⁴⁸⁷ Revue de la Chambre de commerce de Marseille, Juin 1944. L'aménagement du Rhône et des voies navigables desservant le port de Marseille. Par Denis Chambon, vice-président de la Chambre de commerce de Marseille. ADR Cote VOI-026-06.

⁴⁸⁸ Le Parisien Libéré, 25/11/1953, ADR, fond privé Gilbert Tournier.

l'aménagement du Rhône que l'on retrouve jusqu'à la fin des années 1950. L'horizon suisse trouve en effet un souffle nouveau avec la mise en chantier du Tiers Central du Bas-Rhône qui prévoit des écluses pour la navigation. Il est aussi réactivé par la mise en eau du barrage de Génissiat en 1947 qui rend possible la navigation sur un tronçon important du Haut-Rhône par la création d'un lac artificiel en amont de Génissiat⁴⁸⁹. Ainsi le lancement de réalisations sur l'ensemble du fleuve dans sa partie française ravive d'autant plus l'espérance suisse d'obtenir un accès grand gabarit à la mer Méditerranée par ce fleuve.

L'attractivité de l'horizon rhodanien et méditerranéen demeure cependant variable selon les acteurs considérés du côté suisse ; il faut en effet dissocier l'échelle des intérêts genevois de l'échelle de l'intérêt national suisse.

Le gouvernement suisse accorde une attention renouvelée à partir des années 1950 au projet de canal Transhélvétique du fait de la structuration d'un puissant système d'acteurs autour de dernier. Ce grand projet de canal est ici réactivé avec la reprise d'études techniques et économiques⁴⁹⁰ par l'Association Suisse pour la Navigation du Rhône au Rhin. Ces études réalisées entre 1948 et 1953⁴⁹¹ permettent à l'association d'exercer à nouveau son lobbying sur les choix du gouvernement. Elle bénéficie pour cela de nouveaux appuis de la part de nombreux acteurs économiques suisses privés et publics : en effet, par l'arrêté du 16 décembre 1947 elle réunit un million de francs suisses obtenus auprès de la Confédération, de sept cantons et trente-trois communes, mais aussi 108 entreprises privées suisses. Cet effet d'agrégation autour du thème de la navigation est comparable à la composition des attentes pour Port-Saint-Louis-du-Rhône au XIX^e siècle. Les études menées par les ingénieurs suisses témoignent de la montée en force de l'imaginaire de la navigation dans la structuration économique du territoire suisse⁴⁹².

Dans ce contexte, les attentes genevoises sont spécifiquement tournées vers le sud et prolongent l'horizon suisse structurant les discours du côté français. Du point de vue des élites genevoises, le projet de canal Transhélvétique s'inscrit dans celui d'une liaison plus générale Rhône-Rhin-Danube dont la Suisse doit bénéficier, il justifie économiquement la mise en navigation de l'aménagement du Haut Rhône⁴⁹³. On retrouve aussi jusqu'à Genève l'adhésion à l'idée d'un hinterland marseillais⁴⁹⁴, ce qui pourrait surprendre étant donné la distance et le dénivelé, mais qui résonne avec les projets du Commandant Pech (voir chapitre 2). Le président de l'association genevoise Rhône Léman porte ainsi un discours laudateur sur les réalisations françaises : « la construction du gigantesque escalier d'eau qui

⁴⁸⁹ Rapport du président Raisin. Octobre 1948. Fédération franco-suisse Rhône-Léman. ADR. Cote S3293.

⁴⁹⁰ Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin, abrégé du programme d'études pour l'établissement du projet d'une voie navigable entre le lac Léman et le Rhin, appelée le canal Transhélvétique. Imprimerie centrale SA Neuchâtel, 1944. ADR cote S3293.

⁴⁹¹ Léman-Rhin. Un grand pas vers la réalisation du canal transhélvétique. Rapport officiel de la commission fédérale d'études. Document œuvre de 32 ingénieurs suisses. Nd. ADR cote S3293.

⁴⁹² *Ibid.*

⁴⁹³ Ingénieur Edmond Pigeon, président central de l'association suisse du Rhône au Rhin, Genève. Fleuve et mer, Bâle, Août 1958. Projets suisses de navigation fluviale. ADR cote S3293.

⁴⁹⁴ *Ibid.*

doit permettre, un jour, l'arrivée au port de Genève de chalands rhodaniens se poursuit à un rythme réjouissant »⁴⁹⁵. Toujours dans la continuité avec les discours d'avant-guerre, on retrouve la revendication de la réalisation rapide du canal de ceinture permettant le contournement de Lyon, lequel conditionne toute la navigation commerciale vers le Haut Rhône et Genève, ou encore la revendication d'une contribution de l'État fédéral suisse à l'aménagement du Haut Rhône français⁴⁹⁶.

La proximité des attentes genevoises avec les attentes françaises donne lieu à des rapprochements. En outre on observe une intégration des initiatives : à partir de 1948, des efforts de coordination et de mise en réseau sont réalisés entre l'Union Générale des Rhodaniens, l'Association Genevoise pour la Navigation Fluviale et le Port de Genève, et le Comité Franco-Suisse Rhône Léman. Ce dernier obtient notamment son inscription au sein du comité de reconstruction du bassin rhodanien dans le cadre du Plan Monnet tout en se rapprochant pour la première fois avec l'association Suisse pour la navigation du Rhône au Rhin⁴⁹⁷. Un colloque rhodanien présidé par un conseiller municipal de Genève se déroule à Seyssel (Haut Rhône) le 17 avril 1948⁴⁹⁸ et est animé par la Fédération Franco-Suisse Rhône-Léman, organisme intégrateur réactivé à cet effet. Des vœux sont formulés à l'issue de ce colloque exigeant la canalisation du Rhône français et suisse, attestant d'attentes communes entre les associations françaises et suisses⁴⁹⁹. Ce croisement des attentes se renforce avec la reprise des négociations sur la régularisation du lac Léman (elles avaient été ajournées depuis plus d'une décennie) et l'investissement de la Suisse dans des projets en France, notamment le barrage de Jons conçu⁵⁰⁰.

Cependant, la position de l'Association Suisse de Navigation du Rhône au Rhin est à nuancer. L'horizon rhodanien n'est pas aussi structurant dans les représentations des genevois que dans les représentations suisses inscrites à l'échelle du territoire national suisse. En atteste l'étude officielle demandant à l'État fédéral une politique de navigation intérieure laquelle relativise l'importance économique d'une liaison du territoire au Rhône. En effet, les ingénieurs suisses mettent en question la faisabilité et le coût important des projets en rapport avec le Rhône, notamment celui du canal d'Entreroche⁵⁰¹ jugé peu rentable, auquel s'ajoutent les ouvrages très coûteux de la traversée de Genève dont aucune des

⁴⁹⁵ Association genevoise pour la navigation fluviale. Huitième rapport annuel exercice 1950. 8ème Assemblée Générale le 4 mai 1951. ADR cote S3293.

⁴⁹⁶ Le Rhône, voie de pénétration vers la suisse (non daté). ADR cote S3293.

⁴⁹⁷ Rapport du président Raisin. Octobre 1948. Fédération franco-suisse Rhône Léman. ADR cote S3293.

⁴⁹⁸ 5ème colloque rhodanien en faveur de la réunion de la commission franco-suisse pour la navigation du Rhône. Vœu du colloque rhodanien de Seyssel, 17 avril 1948. Fédération franco-suisse Rhône Léman. Marcel Raison, conseiller administratif ville de Genève. ADR cote S3293.

⁴⁹⁹ *Ibid.*

⁵⁰⁰ Transhelvétique, du Rhône au Rhin. N°61. Hans Blattner, ingénieur conseil, Zurich. L'aménagement de la voie navigable franco-suisse du Rhône. ADR cote S3293.

⁵⁰¹ Ce vieux projet débuté au XVIIème siècle mais resté inachevé doit rendre possible la navigation fluviale du Rhin au Rhône par le raccord du lac Léman au lac de Neuchâtel (réseau complété au nord de la Suisse par l'Aar, un affluent du Rhin). La construction du canal est très coûteuse du fait de la configuration physique contraignante de son tracé.

alternatives n'offre de solution à coût modéré⁵⁰². L'horizon rhodanien et méditerranéen est ainsi moins mobilisateur que l'horizon rhénan et de la mer du Nord, le même rapport officiel mettant en exergue la forte rentabilité commerciale d'une liaison au Rhin par le canal de Koblenz à Yverdon (ville moyenne située au bord du lac de Neuchâtel à 30 kilomètre au nord de Lausanne, canton de Vaud).

La réactivation de l'horizon suisse et des grands aménagements qu'il inspire exemplifie pleinement l'influence du gigantisme caractéristique de la période de la reconstruction sur les perspectives imaginées de la navigation rhodanienne. Cet horizon joue en effet pleinement dans la légitimation des aménagements engagés par la Compagnie Nationale du Rhône sur le Bas-Rhône (tiers central du Bas Rhône).

Ainsi, bien qu'à nuancer, la réactivation effective de l'imaginaire de la liaison rhodanienne a des effets matériels concrets, notamment au regard du programme d'aménagement engagé dans le Bas-Rhône. Ce programme d'aménagement est pensé comme la première étape logique d'une mise à grand gabarit du fleuve jusqu'à la Suisse, un prologue nécessaire à l'aménagement du Haut Rhône pour la navigation. De cette manière, les acteurs classiques de la navigation émettent leurs exigences concernant les caractéristiques des écluses à ajouter aux aménagements hydroélectriques du tiers central du Bas-Rhône. La Chambre de Commerce de Marseille exige la construction de l'ouvrage de Mondragon permettant d'écluser en une seule fois tous les convois du Rhône⁵⁰³. Devant l'importance des dépenses, les arguments portent sur le retour sur investissement engendré par la hausse du trafic. On peut donc conclure à une remobilisation des acteurs de la navigation après la Seconde Guerre mondiale aspirant fortement à intégrer la navigation dans les logiques des transformations du fleuve en cours. Cela pose la question de la capacité de leur médiation de la part de la Compagnie Nationale du Rhône dans une séquence de réalisations.

1.1.2 L'affirmation de l'État planificateur : une recomposition du système d'acteurs

Nous avons vu la continuité établie dans la configuration des représentations du fleuve entre la séquence de l'entre deux guerre, période d'institutionnalisation, et l'entrée dans les Trente Glorieuses, séquence courte de l'après-guerre caractérisée par l'affirmation de la planification comme nouveau mode d'action de l'État. La montée en puissance de ce dernier reconfigure les enjeux et le système d'acteurs, dans un contexte où l'actualité est dominée par les travaux sur le fleuve.

C'est l'occasion pour les promoteurs de la navigation rhodanienne de tenter d'influer sur le contenu de la planification étatique pour mettre au premier plan l'imaginaire de la navigation dans le programme d'aménagement. Ces derniers tentent ainsi de mettre à l'agenda une politique fluviale dans les premiers

⁵⁰² Ingénieur Edmond Pingeon, président central de l'association suisse du Rhône au Rhin, Genève. Fleuve et mer, Bâle, Août 1958. Projets suisses de navigation fluviale. ADR cote S3293.

⁵⁰³ Revue de la Chambre de commerce de Marseille juin 1944. L'aménagement du Rhône et des voies navigables desservant le port de Marseille. Par Denis Chambon vice-président de la Chambre de commerce de Marseille. ADR Cote VOI-026-06.

plans avant même la fin de la Seconde Guerre mondiale. Il s'agit notamment des représentants de la batellerie dont le parc de bateaux pâtit fortement de la Seconde Guerre mondiale (réquisitions et destructions nombreuses) ; ces derniers exigent d'inscrire au Plan Monnet (1946-1950) la reconstitution du parc, arguant de leur rôle à jouer dans la reconstruction du pays (voir Kirchner, 1947). Ainsi, les représentants bateliers militent dès 1943 pour une intervention de l'État dans le secteur de la navigation. D'une part ils revendiquent la modernisation du parc de la batellerie avec des unités rapides et de meilleure capacité. D'autre part ils exigent l'amélioration des voies navigables du réseau existant et la création d'artères nouvelles à grand débit⁵⁰⁴.

Il faut considérer que rien n'est joué en 1945 dans la structuration de l'action planificatrice de l'État. Cette période d'application des apprentissages de l'entre-deux-guerres ouvre des fenêtres d'opportunité à la navigation intérieure pour s'imposer comme un secteur clé de l'intervention économique de l'État. Les premières tentatives d'instituer la planification dans l'administration de l'État sont à attribuer à des hauts fonctionnaires notamment Eugène Claudius Petit⁵⁰⁵. Sa proposition d'un aménagement du territoire (« *Pour un plan national d'aménagement du territoire* »), présentée en 1950 au conseil des Ministres⁵⁰⁶, octroie une place non négligeable à la navigation fluviale. Le ministre projette en effet de faire le long de la Seine une cité linéaire industrielle. Mais ces initiatives sont trop prématurées pour permettre l'intégration du modèle fluvial de développement⁵⁰⁷ dans les grandes lignes des premier et second Plans (Plans Monnet et plan Hirsch). Ses hauts fonctionnaires, notamment Jean Monnet, demeurent par ailleurs trop captivés par l'impératif électrique de l'après-guerre pour y prêter attention.

Si l'imaginaire de la navigation rhodanienne ne parvient pas à s'imposer pleinement dans l'institution de la planification à cette période, c'est bien l'hydroélectricité qui est placée au premier plan dans le contexte de l'après-guerre. Ce nouvel équilibre pose la question de la recomposition du système d'acteurs, recomposition qui s'exprime dans l'évolution institutionnelle de la Compagnie Nationale du Rhône. Le changement dans la représentation des différents acteurs au sein de l'administration de l'entreprise traduit en effet le nouveau rapport à l'État qui s'instaure et contraint par conséquent les imaginaires du fleuve en présence et les décisions finales d'aménagement du Rhône.

⁵⁰⁴ XIème région économique exposé sur la navigation fluviale présenté par M. de Percin, directeur générale de la Compagnie Générale de Navigation HPLM le 18 décembre 1943. ADR Cote S3293.

⁵⁰⁵ Ce dernier fait la visite de la Tennessee Valley (ce cours d'eau dont l'aménagement débute dans les années 1930 étant alors le modèle mondial dominant en matière d'aménagement de bassin) en 1945 et constate avec admiration les aménagements effectués (barrages hydroélectriques, plantations de forêts). Il projette d'appliquer la formule en France lorsqu'il devient Ministre de l'Urbanisme en 1948, initiative qui constitue une première tentative de faire évoluer l'administration d'État par la création d'une Direction de l'Aménagement du Territoire et de la Construction.

⁵⁰⁶ Pour un plan national d'aménagement du territoire. - Communication du Ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme au Conseil des Ministres. Paris : Impr. Nat., 1950. 28 p. Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme. Bibliothèque de l'Hôtel de Ville, Paris. Cote : 23602. Pour un analyse de cette brochure voir Pouvreau, 2003.

⁵⁰⁷ Nous développons le contenu de ce modèle fluvial de développement dans la section 1.2.

Première réponse de l'État à la fin de la guerre, le Plan Monnet cherche avant tout à rebâtir le pays à partir de l'existant plutôt qu'à prôner une véritable réorganisation du territoire. L'impératif de satisfaction des hauts besoins énergétiques pour la reconstruction décrété dans les premiers Plans de l'après-guerre est déterminant dans la définition des buts et des actions de la Compagnie Nationale du Rhône à cette période. Outre l'achèvement du Port Édouard Herriot et du barrage de Génissiat et la réalisation d'un ouvrage complémentaire sur le Haut Rhône (Seysssel), la Compagnie Nationale du Rhône est chargée par l'État d'un programme autrement plus ambitieux pour l'opérateur fluvial, celui de l'aménagement du tiers central du Bas-Rhône : Donzère-Mondragon (1954)⁵⁰⁸, Montélimar (1958), Baix-le-Logis-Neuf (1961), Beauchastel (1964). La vocation forte de ces aménagements est la production hydroélectrique. La réalisation du programme d'aménagement du fleuve, les missions et les activités de la Compagnie Nationale du Rhône sont désormais inscrits dans les Plans successifs du gouvernement (Béthemont, 1972). Le Rhône n'est pas le seul espace aménagé pour les besoins énergétiques durant cette séquence ; Electricité de France se lance aussi dans le même temps dans l'aménagement hydroélectrique de la Durance, comprenant le barrage de Serre-Ponçon ; ces initiatives faisant elles aussi l'objet de la Planification avec la création d'une commission d'études pour l'aménagement de la région de la Durance dès 1950 (Pouvreau, 2003)⁵⁰⁹. Ces éléments montrent que les pratiques de l'État planificateur à l'issue de la Seconde Guerre mondiale suivent une pensée de l'espace national totalement assujettie aux besoins d'une politique d'équipement sans s'accompagner d'une réflexion sur la répartition spatiale des activités. La rationalisation de la distribution énergétique sur le territoire national est privilégiée ; en effet Nicolas Nogue (2014) rapporte que l'ensemble des aménagements hydroélectriques de la période fait l'objet de l'application de méthodes économétriques sophistiquées permettant de rationaliser la production d'énergie pour répondre aux besoins privé : « Il s'agit d'optimiser sur l'ensemble du territoire national le choix du type d'électricité à produire, les montants et la localisation des investissements à opérer, les coûts d'entretien, de production et de transport afin de répondre, sans rupture d'approvisionnement, aux besoins extrêmement fluctuants de l'industrie privée et du secteur public » (Nogue, 2014 :38).

La suprématie de l'idée de la production électrique comme solution de redéploiement de l'économie au sein de l'État agit à la fois sur la redéfinition des moyens et des objectifs de la Compagnie Nationale du Rhône et sur les fonctions attribuées aux ouvrages du tiers central du Bas-Rhône.

Au niveau des réalisations matérielles, l'impératif électrique implique en effet la réduction au minimum des réalisations complémentaires : en l'occurrence à la construction des centrales hydroélectriques de

⁵⁰⁸ Cet aménagement est largement développé dans la seconde partie de ce chapitre du fait de son exemplarité, de l'importance des aménagements réalisés et de sa spécificité temporelle (premier aménagement après la Seconde Guerre mondiale).

⁵⁰⁹ Si l'aménagement hydroélectrique du Rhône et du Rhin sont alors d'actualité, les géographes attirent l'attention sur le potentiel hydroélectrique de cours d'eau moindres tels que la Vienne (Garenc, 1952). On relève aussi l'aménagement des barrages de la Girotte (Savoie, inauguré en 1949) et de barrage de l'Aigle sur la Dordogne (inauguré en 1945), œuvres marquantes de l'immédiat après-guerre.

1947 à 1965 (date de l'aménagement de Pierre-Bénite marquant une rupture dans la conception des ouvrages). Les centrales sont conçues sans aucun lien avec l'environnant (Béthemont, 1972), selon une formule unique répliquable de Lyon à la mer moyennant une adaptation aux contraintes physiques et urbaines locales. Le gigantisme des premiers ouvrages (notamment l'usine hydroélectrique « André Blondel » dans la plaine de Donzère-Mondragon) s'explique par l'idée d'un aménagement du Bas-Rhône pour la reconstruction du pays qui dépasse la simple logique économique et matérielle ; elle permet à l'État de reconsolider le projet national face à la suprématie américaine (Pritchard, 2011).

Au niveau de l'identité de la Compagnie Nationale du Rhône, la focalisation sur l'électricité et la nationalisation d'EDF (1946) soumettent cette dernière à un régime de contraintes très fort l'obligeant à prioriser la production hydroélectrique face aux autres missions qui lui échoient. La Compagnie Nationale du Rhône est en effet entièrement dépendante des décisions du gouvernement pour le vote du financement des nouvelles tranches d'aménagement, le modèle économique prévu au départ (financement des réalisations nouvelles par les revenus de l'hydroélectricité) étant contredit par l'obligation de l'opérateur fluvial de céder son énergie à EDF à prix négocié. La logique dominante est en effet celle d'une fourniture de courant à un juste prix dans une optique de service public. De plus, la Compagnie Nationale du Rhône subit une phase d'interrogation sur son modèle économique initial, les calculs de rentabilité des nouveaux ouvrages la contraignent à se délester progressivement des autres services que l'électricité (navigation, irrigation), services traditionnellement peu rentables. La rentabilité déclinante des ouvrages hydroélectrique s'explique en effet non seulement par la contrainte de négocier le prix de vente de son électricité à EDF, mais aussi par les progrès techniques de production électrique des centrales thermiques et le développement rapide du nucléaire. Le financement des aménagements est donc fait par des emprunts publics de long terme (par exemple auprès de la caisse des dépôts) rapprochant la Compagnie Nationale du Rhône du modèle de l'entreprise d'État. Le géographe Jacques Béthemont considère même l'existence d'une nationalisation de fait de la Compagnie, conçue durant cette période comme une extension un peu originale d'EDF (Béthemont, 1972) : « Il semble bien que durant cette période, elle ait été victime tout à la fois, de la priorité des besoins énergétiques nationaux, du choix initial de son financement par la vente du courant et de la compétitivité des centrales thermiques qui l'ont contrainte à la recherche d'une rentabilité mal calculée » (Béthemont, 1972 : 208). Ces interrogations au sein de l'État et de la Compagnie elle-même montrent la friabilité du modèle initial de la Compagnie et la faiblesse de son autonomie prise dans les exigences surplombantes de l'État.

Si la montée en puissance de l'État planificateur à travers l'investissement fort dans la régulation du secteur énergétique et l'aliénation du modèle économique de la Compagnie Nationale du Rhône reconfigure les rapports de force dans la production du fleuve, elle n'en laisse pas moins une petite marge de manœuvre à l'opérateur fluvial lequel acquiert un rôle prépondérant dans la synthèse des imaginaires du fleuve. Ainsi l'action d'après-guerre de la Compagnie Nationale du Rhône ne se réduit pas uniquement à la production d'infrastructures hydroélectriques ; elle est en effet capable de

médiatiser des imaginaires hérités dans les interstices du modèle dominant. Les attentes et les intérêts des acteurs classiques de la navigation ne trouvent comme médiateur que la Compagnie Nationale du Rhône qui s'attache à accommoder ces intérêts dans son passage à l'action notamment lors de la construction de chaque aménagement du tiers central du Bas-Rhône. Le verrouillage de principe du financement de actions de cette dernière par l'État ne se pose donc pas comme contrainte absolue dans l'expression des imaginaires du fleuve.

Les dirigeants de la Compagnie Nationale du Rhône ne remettent jamais ouvertement en cause la navigation rhodanienne, pas même ses attentes les plus irréalistes comme l'accès à la Suisse au grand gabarit. Malgré le choix explicite de commencer l'aménagement du fleuve par le Bas-Rhône, Gilbert Tournier (directeur administratif de la Compagnie Nationale du Rhône de 1950 à 1966) annonce la préparation de l'aménagement du Haut Rhône lors de ses conférences de l'après-guerre pour ménager les attentes des promoteurs de la navigation en particulier sur l'horizon suisse⁵¹⁰. La réactivation de l'imaginaire de la navigation n'est pas contradictoire avec les idées de Gilbert Tournier, qui recommande de fixer l'opinion sur l'importance européenne du fleuve⁵¹¹ et tente de démontrer le caractère rentable du choix technique de l'aménagement multi-usage par dérivation⁵¹². De plus la Compagnie Nationale du Rhône participe à l'animation des acteurs de la navigation du Haut Rhône, répondant par exemple à la demande de la section neuchâteloise de l'Association Suisse pour la Navigation du Rhône au Rhin en 1958. Sa présentation des enjeux de la navigation sur le Rhône met l'accent sur les contraintes du trafic actuel et démontre que l'essor du trafic sur le Haut Rhône attendu par les Suisses est totalement conditionné par l'aménagement du Rhône de Lyon à la mer, sans quoi le Haut Rhône resterait une liaison captive. Une fois cette démonstration faite, il y énonce également un programme d'aménagement du Haut Rhône⁵¹³, composé des ouvrages de Brégnier-Cordon, Chautagne, Belley, Loyettes et Sault-Brénaz, programme qui doit succéder à celui du Bas-Rhône et en rappelle le principe d'un couplage des écluses par des centrales hydroélectriques afin de maintenir les seuils de rentabilité. Sa présentation insiste dans le même temps sur le caractère onéreux des ouvrages critiques nécessaires à l'ouverture de l'horizon suisse : le canal de ceinture permettant le contournement de Lyon, la traversée de Genève et l'écluse de Génissiat⁵¹⁴. En définitive, les discours des élites dirigeantes de la Compagnie Nationale du

⁵¹⁰ Conférence faite par Gilbert Tournier à l'AICA le 10 avril 1947. ADR, fond privé Gilbert Tournier ; La Compagnie Nationale du Rhône et la navigation. Conférence de M. Tournier à Arles le 20 mai 1950. ADR, fond privé Gilbert Tournier.

⁵¹¹ 5ème colloque rhodanien en gaveur de la réunion de la commission franco-suisse pour la navigation du Rhône. Vœu du colloque rhodanien de Seyssel, 17 avril 1948. Fédération franco-suisse Rhône Léman. Marcel Raison, conseiller administratif ville de Genève. ADR Cote S3293.

⁵¹² Conférence de Gilbert Tournier, directeur administratif de la Compagnie Nationale du Rhône aux officiers de réserve de Lyon. Le vendredi 16 décembre 1948. ADR, fond privé Gilbert Tournier.

⁵¹³ L'aménagement hydroélectrique du Haut Rhône est effectivement réalisé de 1980 à 1986 (excepté le barrage de Loyettes abandonné aux causes environnementalistes), cependant sans laisser de place à la navigation commerciale ; les écluses ne sont en effet conçues que pour la navigation de plaisance.

⁵¹⁴ Discours de Marc Henry directeur chargé des études de la Compagnie Nationale du Rhône à la conférence de Neuchâtel le 21 mars 1958 à la demande de la section neuchâteloise de l'Association suisse de navigation du Rhône au Rhin. Voir la première section de ce présent chapitre.

Rhône durant cette époque continuent à faire la synthèse et rendre commensurables les nécessités dominantes du moment, autrement dit concilier dans les programmes d'aménagement la priorité de l'État avec les attentes réactualisées de la navigation.

A travers la médiation des différentes attentes la Compagnie Nationale du Rhône réalise un travail de légitimation de son existence institutionnelle et de son identité pour ne pas être inféodée aux seules exigences de l'État et conserver la faveur des collectivités. Durant ses conférences devant les rhodaniens, directeur administratif Gilbert Tournier continue à réinterpréter et justifier les choix d'aménagement par le principe du financement des tranches suivantes à partir des bénéfices des aménagements réalisés⁵¹⁵, principe dont nous avons vu l'obsolescence et l'absence totale de fondement pratique. Il invoque aussi dans les conférences tenues à cette période la pensée des fondateurs (il s'agit du sénateur de l'Isère Léon Perrier et du maire de Lyon Édouard Herriot dont nous développons les actions dans le chapitre 3), notamment à l'occasion d'une présentation des travaux d'amélioration de la navigation dans le cadre de la réalisation du barrage de Donzère-Mondragon devant les journalistes de l'ONU⁵¹⁶. On sait à la suite de Sara Pritchard (2011) tout l'intérêt symbolique d'afficher au concert des nations cette œuvre comme typiquement française (puisque reposant sur les principes de la loi de 1921) à un moment de reconstruction de l'identité nationale lors même que les aménagements bénéficient pleinement des financements du plan Marshall.

Le travail de médiation des dirigeants de la Compagnie Nationale du Rhône s'accompagne d'une négociation très âpre avec ses instances de tutelle, ce qui lui permet d'obtenir face à l'État et EDF la construction d'écluses aux ouvrages hydroélectriques du Bas-Rhône. Elle impose aux bateliers le choix technique d'écluses de 12 mètres de large (car sans cesse restreinte dans ses capacités de financement de réalisations pour la navigation) compatibles avec les remorqueurs à hélice modernes et avec les futurs convois poussés, nouveau type de transport plus performant faisant son apparition sur le Rhône à partir des années 1960. La Compagnie Nationale du Rhône se positionne en cela sur les questions de navigation, au détriment de la batellerie disposant d'une flotte ancienne composée de remorqueurs de 20 mètres de larges (Béthemont, 1972). Les travaux d'augmentation du gabarit des écluses initialement projetées à 22x90 mètres sont finalement réalisées à la taille de 12x195 mètres avec le concours des subventions exceptionnelles de l'État qui permettent de pallier le refus des décideurs d'EDF (Béthemont, 1972). L'écluse géante de Donzère-Mondragon (écluse à la taille la plus importante en France avec 23 mètres de différentiel de niveaux d'eau, la taille moyenne des écluses ne dépassant pas 10 mètres), à forte charge symbolique⁵¹⁷, est elle-même le sujet de ces négociations. L'étude des comptes rendus des assemblées générales de la Compagnie Nationale du Rhône entre 1956 et 1965 par Jacques Béthemont

⁵¹⁵ La Compagnie Nationale du Rhône et la navigation. Conférence de Gilbert Tournier à Arles le 20 mai 1950. ADR, fond privé Gilbert Tournier.

⁵¹⁶ Exposé aux journalistes de l'ONU le 7 novembre 1948 à Génissiat. ADR, fond privé Gilbert Tournier.

⁵¹⁷ De par son gigantisme, l'écluse fait partie des réalisations très médiatisées de l'après-guerre aux côtés de la centrale hydroélectrique André Blondel du même aménagement.

montre bien que chaque année il est question de réaliser des allègements de programme portant essentiellement sur la suppression des écluses et installations nécessaires à la navigation durant les IV^e et V^e Plans.

Ainsi, la reconfiguration du système d'acteurs place la Compagnie Nationale du Rhône au centre d'un rapport de force entre acteurs régionaux et l'État, cette dernière parvenant à maintenir ouvertes l'ensemble des possibilités de concrétisation des imaginaires du fleuve dans les transformations opérées dans un contexte où les financements n'abondent que pour les réalisations répondant à l'impératif énergétique.

1.1.3 Jean-François Gravier et les expérimentations ruralistes des années 1950

Nous avons vu comment l'organisation de l'État planificateur aux lendemains de la Seconde Guerre mondiale reconfigure le système d'acteurs vers la réalisation d'une interprétation particulière de l'aménagement du fleuve privilégiant l'énergie aux autres usages. Si l'agriculture n'a que peu d'importance dans les réalisations du bas Rhône, elle a tout de même une place indirecte dans cette séquence de transformation du fleuve à travers des tentatives d'irrigation dans le Languedoc-Roussillon. Cette expérience est à replacer dans les premières réactions à la prise de conscience par la société française des inégalités dans la répartition des infrastructures et équipements dans le pays. Nous développons ainsi la pensée du géographe Jean-François Gravier à l'origine de cette prise de conscience. Si l'idéologie qui la sous-tend se révèle déterminante dans la pensée planificatrice de l'après-guerre, son influence reste à nuancer concernant la reconfiguration de la pensée du fleuve.

L'idéologie ruraliste et conservatrice (le retour à la terre et aux valeurs traditionnelles) qui triomphe sous le régime de Vichy (1940-1944) transforme de manière éphémère la Compagnie Nationale du Rhône. En effet, le régime de Vichy lui impose une mission unique de mise en valeur agricole avec l'aménagement de périmètres d'irrigation de 5000 ha dans la Basse-Crau, aménagements qui se soldent par des échecs économiques qui mettent la Compagnie en porte à faux avec le Génie Rural (Béthémont, 1972), un corps d'ingénieurs de l'État formé en 1918. Cette transformation subie du rôle de la Compagnie explique en partie la réticence de cette institution à se lancer à nouveau dans des programmes de modernisation agricole à l'après-guerre, si ce n'est au titre des compensations dues aux expropriations nécessaires à la construction des ouvrages en dérivation.

Introduction à la pensée graviériste

Malgré la frilosité de la Compagnie Nationale du Rhône à inclure le développement agricole dans ses réalisations, le ruralisme s'érige dans un nouveau paysage idéologique et donne lieu à des expériences en marge du fleuve. L'après-guerre est un moment de prise de conscience des déséquilibres territoriaux de la France marqué par la parution de la première édition de l'ouvrage polémique de Jean-François

Gravier, « *Paris et le désert français* » (1947)⁵¹⁸. L'auteur dresse un constat très sévère, celui d'une aggravation dramatique du déséquilibre du territoire français entre Paris et la « Province »⁵¹⁹, jeu d'opposition géographique déterminant dans la pensée du géographe. Ce déséquilibre économique, démographique et politique se solde par une concentration d'un sixième de la population nationale dans l'agglomération parisienne du fait de l'exode rural. L'auteur tire pour conséquences (chacune discutable) un dépeuplement des deux tiers du territoire (inégalité démographique), un rassemblement des industries en expansion au profit de la capitale (inégalité économique), et une confiscation des pôles de décision et de création par une métropole abusive (inégalité de pouvoir politique)⁵²⁰. Quelles sont selon lui les causes de cette centralisation abusive ? Jean-François Gravier avance que la centralisation économique du territoire s'explique par la centralisation historique des réseaux de transport ferroviaires et la concentration des services rares, notamment les universités et centres de recherche, dans la capitale. Par centralisation ferroviaire l'auteur fait référence au schéma en étoile des voies de chemin de fer établies à partir de la capitale durant le XIX^e siècle, organisation radioconcentrique du réseau qui aurait pour effet la soumission économique des régions à la capitale, schéma qui se reproduirait par lui-même dans sa logique propre de concentration des flux. Enfin, tous ces phénomènes s'expliquent selon l'auteur par un dernier type de centralisation, à savoir ce que le caractère centralisé de l'État français, produit selon lui de l'héritage jacobin. Vue de cette manière, la problématique du développement inégal du territoire national (problème d'organisation matérielle) trouve ses origines dans la distribution des pouvoirs et dans l'organisation de la société française (problème d'organisation politique). C'est ici que les fondements idéologiques de la pensée de Jean-François Gravier prennent toute leur force : Paris serait à l'origine des maux de la « Province » de par ses appétits politiques et économiques et toute tentative de traiter ce problème doit obligatoirement passer par une décentralisation des pouvoirs vers les « Provinces » subissant le joug parisien. Bernard Marchand (2001) a bien montré les fondements légitimistes de cette idéologie politique cachés derrière un humanisme de façade, le modèle politique suggéré empruntant fortement à l'organisation royaliste de l'État du XVIII^e siècle, faisant de Jean-François Gravier un héritier de la pensée Maurassienne de l'Entre-deux-guerres. On peut donc parler d'idéologie ou de système de pensée graviériste de l'espace, en cela que cette pensée induit une prise de position politique sur les rapports de l'État à l'espace national. Nous reviendrons sur les différents

⁵¹⁸ Les écrits de Jean-François Gravier s'étalent de 1947 à 1984 pour reprendre, moyennant quelques aménagements, ses thèses d'inspiration ruraliste et conservatrice contenues dans ce premier ouvrage.

⁵¹⁹ La terminologie de Province dans le langage géographique de Jean-François Gravier renvoie tout d'abord à une pure construction géographique de l'auteur correspondant à tout ce qui ne relève pas des grandes agglomérations. L'auteur s'attache ainsi à revendiquer la prise en compte des identités et particularités provinciales héritées de l'Ancien Régime. Ensuite, la Province en tant qu'entité administrative particulière de l'Ancien Régime constitue un modèle d'organisation territoriale faisant l'objet d'une revendication politique par l'auteur (voir les propositions de découpage régional de l'auteur reprenant les caractéristiques des Provinces de l'ancien régime dans Gravier, 1958 et Gravier, 1964) dans une période où le découpage géographique et le niveau de pouvoirs à octroyer aux régions administratives françaises sont remis en débats (voir Gravier, 1969).

⁵²⁰ Nous reprenons ici les termes fortement connotés utilisés par Jean-François Gravier pour exprimer son jugement sur le déséquilibre national dans un unique but de clarté d'exposition de son système de pensée.

aspects de la pensée spatiale graviériste, mais d'abord nous proposons d'examiner ses premières mises en pratiques sur le fleuve durant l'après-guerre et les années 1950. Pour cela il faut tenir compte du mécanisme de développement du territoire tel que Jean-François Gravier le conçoit : ce dernier passe par un rééquilibrage politique, démographique et économique du territoire français permettant de fournir aux « Provinces » les moyens d'un développement rural endogène.

L'expérience de la Compagnie Nationale d'Aménagement du Bas Rhône et du Languedoc (CNABRL) : un développement d'échelle régionale d'idéologie graviériste

Si la Compagnie Nationale du Rhône est peu encline à appliquer les théories de Jean-François Gravier, en revanche une expérience d'envergure est insufflée par l'avocat Philippe Lamour⁵²¹. Ce dernier prend l'initiative de répondre aux problèmes de l'après-guerre en proposant un programme de modernisation agricole du Bas Languedoc par la construction de canaux et de réseaux d'irrigation. Le projet de Philippe Lamour consiste en une version très réduite (par le périmètre concerné) de mise en valeur de l'eau du Rhône au service du développement agricole de la région Languedoc quand on le compare au projet porté au XIX^e siècle par l'ingénieur Louis Dumont⁵²² de dérivation d'une partie du Rhône pour irriguer plusieurs départements ruraux du sud-est. Il comprend un grand canal d'irrigation partant du fleuve pour alimenter un réseau de canaux secondaires et tertiaires couvrant 250 000 hectares de terres agricoles dans le Bas-Languedoc. Le projet de Philippe Lamour passe par la création de la Compagnie d'Aménagement du Bas Rhône et du Languedoc, créée en 1955 avec pour but l'aménagement hydraulique et agricole du bas Rhône et du Languedoc Roussillon. Si les projets, élaborés dès 1947, rencontrent de fortes résistances locales notamment la construction du grand canal d'irrigation, l'initiative attire l'intérêt de l'État et l'attention des fonctionnaires du Plan. Ces derniers se servent de ce modèle pour préparer sa réplique à tout le territoire français avec le décret 55-253 donnant les fondations légales aux compagnies de développement régional. Plusieurs compagnies de ce type aux missions étendues de mise en valeur de régions agricoles sont ainsi mises en place par la suite dans les régions rurales jugées délaissées par l'État (par exemple la Gascogne ou la Corse) durant les années 1950-1960 (Pritchard, 2001). Ces initiatives viennent donner une application concrète du projet de Thomé de Gamond déjà appliqué à la Compagnie Nationale du Rhône dans son expérience vichyssoise. L'expérience de développement agricole régional initiée par Philippe Lamour s'inscrit fortement dans le cadre de l'idéologie ruraliste portée par Jean-François Gravier. Les discours du directeur administratif de la Compagnie Nationale du Rhône Gilbert Tournier portant sur cette expérience sont à ce titre significatifs. Ce dernier, tout comme Jean-François Gravier, est un proche de l'historien Pierre

⁵²¹ Cet avocat et intellectuel atypique promeut la planification au lendemain de la Seconde Guerre mondiale tout en œuvrant à la restructuration syndicale du monde rural. Il est nommé directeur de la CNABRL à partir de 1955 avant de participer à la création de la DATAR en 1963. Il se départit cependant des autres élites politiques promouvant la planification à l'époque en choisissant un engagement dans l'action de terrain par la supervision des travaux d'irrigation plutôt qu'un poste au sein de l'administration gouvernementale (voir la biographie réalisée par Pitte, 2002).

⁵²² Voir chapitre 2, section 3.2.1.

Gaxotte⁵²³ et acquis aux idées politiques maurassiennes. Dans ses conférences, Gilbert Tournier mentionne l'aménagement de la Compagnie d'aménagement du Bas Rhône et du Languedoc comme modèle de développement rural. Pour lui, l'irrigation dans les plaines du Languedoc doit conduire à l'industrialisation de ces plaines et soutenir la croissance démographique : « les répercussions humaines de cette entreprise seront peut-être plus directes que celles de l'aménagement du Rhône et, comme elles, pas seulement agricoles, mais industrielles aussi, car, dans la mesure où ces plaines du Languedoc seront vouées à la polyculture et permettront l'exportation de produits nourriciers, il viendra s'y fixer une main-d'œuvre et s'y installer des industries nouvelles plus ou moins directement liées à l'agriculture comme l'ont été et le sont encore, nous l'avons vu, celles de la vallée du Rhône. » Dans cet extrait, la reprise du modèle graviériste d'une industrialisation spontanée des régions à partir d'une modernisation de l'agriculture est flagrante. On peut ajouter à cet éloge de l'initiative de Philippe Lamour l'intégration dans les « réflexions sur l'aménagement du fleuve » du directeur administratif de la Compagnie Nationale du Rhône (Gilbert Tournier) d'un plan hydroagricole d'aménagement qu'il compte mener au niveau de chaque chute de l'aménagement du fleuve Rhône, plan élaboré conjointement avec le Génie Rural, même s'il ne donne lieu à aucune application concrète comme nous l'avons vu.

Malgré les réticences de la Compagnie Nationale du Rhône, l'après-guerre et les années 1950 constituent bien une première expérimentation sur le fleuve de l'idéologie spatiale de Jean-François Gravier sur le rééquilibrage du territoire français. Cependant ces expériences, comme la construction des écluses du bas-Rhône pour la navigation, restent fortement dépendants de l'investissement de l'État. Le couple Paris-Provence et les revendications de Jean-François Gravier en matière de décentralisation politique et industrielle apparaissent en effet en décalage dans un contexte où l'action demeure confisquée par les impératifs d'une politique d'équipements privilégiant la mise en adéquation de l'offre et des besoins énergétiques à une véritable pensée de la répartition spatiale des activités. Cette représentation structure le régime imaginaire du fleuve dans cette séquence qui reprend peu la pensée géographique de Jean-François Gravier en dépit du succès médiatique, sociétal et politique remporté par *Paris et le désert français* (l'ouvrage est cité à l'Assemblée Nationale après sa première édition).

1.2 1960-1971 La période industrielle : l'Aménagement du Territoire, fenêtre d'opportunité pour la navigation rhodanienne

La fin des années 1950 correspond à la fin de la politique d'équipement visant à relancer en urgence l'économie du pays et laisse la place à une réinterrogation au sein du gouvernement sur les problèmes

⁵²³ Souvenirs et réflexions sur l'aménagement du Rhône conférence de M ; Gilbert Tournier à Nîmes le 6 janvier 1958. Conférence donnée aussi à Vienne le 20/03/1958 et à Vence le 12/04/58. ADR, fond privé Gilbert Tournier. L'historien Pierre Gaxotte est un admirateur de Charles Maurras. Il contribue dans plusieurs revues d'extrême droite avant la guerre.

de l'organisation de l'espace national. Le vide laissé par la satisfaction des besoins énergétiques de l'économie laisse la place à de nouvelles idéologies pour redéfinir les relations de l'État à l'espace à travers la planification. La seconde édition de *Paris et le désert français* de Jean-François Gravier doit se lire dans cette optique. Celle-ci imprègne désormais fortement la lecture de l'espace national. En effet dans le cadre de la préparation du III^{ème} Plan, les élites de l'administration réévaluent de manière critique les deux premiers Plans à l'aune du problème d'hypertrophie parisienne fondant la pensée graviériste⁵²⁴. Ce qui apparaît alors comme un délaissement s'illustre par la parution de la première loi de décentralisation industrielle en 1955. Cependant si le succès des thèses graviéristes de décentralisation industrielle est indéniable à cette période, inspirant la réponse de l'État par la création de la Délégation de l'Aménagement du Territoire (1963), le constat d'un déséquilibre du territoire étant unanime, en revanche la redéfinition des rapports de l'État à l'espace national s'avère conflictuelle, notamment concernant le rôle du fleuve Rhône dans l'espace national. L'idéologie graviériste est en effet concurrencée par une idéologie spatiale du territoire national accordant une large place au couloir rhodanien (en tant qu'artère d'échanges y compris par la navigation). L'exposé qui suit analyse plus finement les ressorts de la remontée du thème de la navigation dans ce contexte de confrontation idéologique.

1.2.1 L'association Mer du Nord-Méditerranée : intégrer le modèle industriel fluvial dans la planification

Le début des années 1960 n'est pas seulement marqué par la réception au sein de l'administration de l'État des idées de Jean-François Gravier. C'est aussi la période d'une forte agrégation autour du projet de mise en navigation de la mer du Nord à la Méditerranée par le Rhône. Cette montée en puissance des attentes pour cette grande liaison commerciale navigable pourrait paraître redondante à la vue de l'épaisseur historique du projet d'un canal grand gabarit Rhin-Rhône. Mais la nouveauté est dans la percolation des idées sous-tendues par ce projet au sein même des hautes administrations de l'État en pleine période d'institution de l'Aménagement du Territoire comme nouveau rapport de l'État planificateur à l'espace national.

Cette faveur de la haute administration pour la liaison fluviale est le résultat d'un lobbying actif des élites rhodaniennes qui constituent en 1962 l'association Mer du Nord-Méditerranée dont le but est l'achèvement d'une liaison navigable grand gabarit entre le Rhin et le Rhône. Ce lobbying obtient du gouvernement la décision de retenir l'axe économique privilégié Méditerranée - Mer du Nord dans les

⁵²⁴ Conférence du 30/01/1959 de M. Paul Delcourt, à la société d'Economie Politique de Lyon, sur la Planification Territoriale. ADR, fond privé Gilbert Tournier.

grandes options du Vème Plan au milieu des années 1960⁵²⁵. Nous précisons dans les paragraphes qui suivent le contenu de l'idéologie spatiale qui anime cette association.

Le but de l'association est l'intégration de l'aménagement industriel fluvial au sein des instances de planification de l'État. Elle réclame l'étude par le gouvernement d'une planification conjointe des infrastructures industrielles nouvelles avec les infrastructures urbaines le long du fleuve à partir de 1965 pour la préparation des Vème et VIème Plans⁵²⁶. La nouveauté par rapport aux revendications des représentants de la batellerie rhodanienne d'intégration d'une politique fluviale dans les Plans du gouvernement durant l'après-guerre est la prétention de cette politique fluviale à devenir à la fois le vecteur principal d'une représentation de l'espace national et modèle de l'aménagement du territoire. Le travail de lobbying de l'Association Mer du Nord-Méditerranée au sein du gouvernement pour accélérer l'aménagement du Rhône et la mise au grand gabarit de la liaison Rhin-Rhône ont déjà été documentés (Pritchard, 2011). Néanmoins aucune étude n'a à ce jour mis en perspective les ressorts de la pensée économique⁵²⁷ de ses membres à la fois dans les idéologies de l'époque et par rapport aux imaginaires hérités.

Importance de l'association au sein du gouvernement

Quelles sont l'importance et les modalités d'influence de cette association sur l'État planificateur des années 1960 ? Premièrement les membres de cette association constituent une fraction non négligeable des élites économiques et politiques de la Vème République naissante. L'association est présidée par des hauts fonctionnaires du gouvernement et des PDG de grandes industries, par exemple des ministres comme Pierre Sudreau, Edgar Faure, Pierre Pflimlin ou Wilfried Baumgartner, ce dernier ayant exercé successivement les fonctions de ministre des Finances puis de directeur de la société Rhône Poulenc dans les années 1960. En outre, certains dirigeants de cette association sont directement investis dans la politique gouvernementale d'Aménagement du Territoire. L'une des personnes à l'origine de la DATAR en 1963 n'est autre que Philippe Lamour, qui devient président de la Commission Nationale de l'Aménagement du Territoire en 1962, dont on a vu qu'il avait pris l'initiative de la mise en valeur agricole du bas Rhône – Languedoc. Les membres de l'association comprennent aussi de nombreux élus et présidents d'organismes d'expansion et de chambres de commerce et d'industrie rhodaniens, alsaciens ou lorrains, députés et sénateurs élus de circonscriptions situées sur l'axe Rhin-Rhône. Cette proximité rend compte de l'importance du sillon rhodanien dans les instances institutionnelles de l'Aménagement du Territoire. Enfin, il faut remarquer que la nouvelle association ne fait pas table rase des acteurs classiques de la navigation ; on pourrait dire qu'elle s'inscrit au contraire dans leur continuité tout en

⁵²⁵ Rapport sur l'aménagement du territoire sur l'axe mer du nord méditerranée, Commissariat général du plan le 24 mars 1965. Groupe mer du nord méditerranée. ADR, fond privé Gilbert Tournier.

⁵²⁶ Sillon mer du nord - méditerranée, objectifs et conditions des études économiques concernant le tronçon commun de l'Y. Lyon, 2/11/1965. ADR, fond privé Gilbert Tournier.

⁵²⁷ Pour cela nous nous référons sur nos sources, parcellaires mais suffisamment significatives constituées d'archives de l'un des membres les plus importants de l'Association Mer du Nord Méditerranée, notamment un livret-brochure édité par le bureau d'étude de l'association Mer du Nord/Méditerranée 05/06/1964.

leur procurant de nouveaux moyens d'action. Cette continuité s'illustre par le parcours de Gilbert Tournier, qui est membre de l'Union Générale des Rhodaniens dans les années 1940-1950 avant de devenir l'un des dirigeants actifs de l'Association Mer du Nord-Méditerranée dans les années 1960. On peut ainsi considérer que cette nouvelle association succède à l'Union Générale des Rhodaniens dans la représentation politique des collectivités rhodaniennes, mais cette fois élargie aux collectivités du Nord-Est. L'Union s'essouffle en effet dans les années 1950 (avec les XVI^{ème} et dernier Congrès et Fêtes du Rhône tenus à Valence en 1954), accusant des problèmes de mauvaise gestion. Des promoteurs de la loi de 1921 (voir chapitre 3) à l'Association Mer du Nord – Méditerranée, on dénote une continuité dans la capacité des élus rhodaniens à imposer la spécificité de leur région à l'État. L'après-guerre constitue une rupture entre ces deux moments, puisque c'est cette fois l'État lui-même qui détermine le sens de la région rhodanienne par rapport à des logiques nationales (l'impératif de production énergétique). Il est enfin notable que le travail de l'Association Mer du Nord-Méditerranée ne se réduit pas à la reconnaissance par l'État d'une région rhodanienne spécifique en soi mais implique plutôt une redéfinition de la représentation du territoire national sur la base des spécificités de cette région.

Quel est le mode opératoire de l'Association Mer du Nord-Méditerranée pour exercer son lobbying sur les décisions de l'État ? L'Association Mer du Nord-Méditerranée, bien qu'ayant le statut de société privée, entretient des rapports intimes avec les organismes de l'aménagement du territoire au sein du gouvernement (comme nous l'avons vérifié par l'examen de la composition de ses membres), notamment la Commission Nationale de l'Aménagement du Territoire. L'Association Mer du Nord-Méditerranée tente à plusieurs reprises d'utiliser cette proximité pour faire reconnaître son travail comme l'expression du gouvernement lui-même. On retrouve cette volonté d'intégrer les instances administratives du gouvernement dans les débats internes de l'Association Mer du Nord-Méditerranée précédant la constitution de la Société d'Etudes Mer du nord Méditerranée en 1964. Cette société fille de l'Association, destinée à la production d'études économiques pour accélérer les décisions du gouvernement en matière de travaux publics (l'association-mère se cantonnant à un rôle de représentation politique) publie la même année sa proposition générale pour l'aménagement de l'axe Mer du Nord Méditerranée. Devant l'enjeu soulevé par Philippe Lamour d'une coordination forte des actions du gouvernement, Gilbert Tournier propose d'élargir les moyens de cette Société d'Etude pour en faire le bras armé de la planification du gouvernement sur l'axe Rhin-Rhône. Il revendique pour cela la transformation de la Société d'études en société d'économie mixte associant les fonds publics, statut permettant d'obtenir une « liaison organique » entre cette société et les administrations, notamment par la réalisation d'études globales⁵²⁸. Vu l'insuffisance des crédits d'État dans le financement des actions d'aménagement des canaux, Gilbert Tournier envisage de faire participer la société d'études à des opérations de réservation foncière en lien avec les collectivités locales.

⁵²⁸ Note sur les possibilités de la société d'études Mer du Nord – Méditerranée. Lyon. 11/01/1965. ADR, fond privé Gilbert Tournier.

Quel est exactement le contenu géographique de la représentation de l'espace national prônée par les membres de l'Association Mer du Nord – Méditerranée et en quoi ce modèle concurrence-t-il les pensées géographiques dominantes de l'espace national de l'époque ? Les fonctionnaires de la DATAR sont alors influencés par deux grandes idéologies du territoire national qui se confrontent durant les années 1960. La première, véhiculée par les ouvrages de Jean-François Gravier et s'inspirant des idées maurassiennes (voir section 1.1.3.), consiste en une vision ruraliste du territoire français légitimant une redistribution des pouvoirs et des fonctions de Paris vers la « Province ». Nous montrons que cette idéologie ne place pas le fleuve comme un opérateur d'équilibre du territoire français. Au contraire son émetteur (Jean-François Gravier) se fait volontiers critique des projets d'aménagement fluviaux. La seconde idéologie du territoire national réactive l'imaginaire de la navigation et son fond saint-simonien (structuration du territoire par les infrastructures) ; elle est portée par les promoteurs de la liaison Rhin-Rhône organisé dans l'Association Mer du Nord Méditerranée. Nous proposons donc ici un travail de déconstruction du discours géographique des membres de cette association dont cet échantillon résume très bien la pensée générale autour du triptyque développement industriel-infrastructures-diffusion de la croissance européenne:

« Les grandes autoroutes de liaison facilitant le transport des personnes, et la voie d'eau facilitant l'industrialisation de la construction, constituent le support rationnel d'une urbanisation linéaire prolongeant vers le Sud la grande concentration urbaine du triangle lourd européen. Le corollaire en est la création des emplois tertiaires dans les métropoles d'équilibre et dans les villes-relais de leur zone d'influence »⁵²⁹.

Nous allons voir comment les trois composantes de ce discours géographique volontariste (le rôle des infrastructures, de l'Europe et des métropoles d'équilibre) entrent en confrontation avec la pensée de Jean-François Gravier dans les années 1960.

1.2.2 L'intégration économique du territoire national : questions d'échelle

Durant les années 1960, devant l'imminence du Marché Commun et dans une Europe des transports en pleine construction, culmine le sentiment d'une course contre la montre pour l'État planificateur, lequel s'attache à déterminer (de manière non coercitive cependant) la meilleure stratégie d'implantation des industriels. Dans le contexte d'une approche planificatrice de l'industrie, le calendrier de l'achèvement de l'aménagement du Rhône de Lyon à la mer et de la liaison Rhin-Rhône se retrouve au centre des débats.

A première vue, les idéologies saint-simoniennes et graviéristes de l'espace national ne sont pas contradictoires. De la même manière que les promoteurs de la liaison Rhin-Rhône y voient une artère

⁵²⁹ Archives du Groupe mer du nord méditerranée : proposition de programmes d'action à poursuivre ou entreprendre dans le cadre de la proposition d'aménagement général du 15 octobre 1964. Archives du district de Vienne, cote 5-B-5-6-3.

de développement économique, Jean-François Gravier conçoit dans sa pensée géographique un modèle de l'arbre Centre-Europe reposant sur des axes préférentiels de circulation. Il s'agit d'un axe Rhin-Rhône orienté du nord au sud évitant la chaîne alpine bénéficiant de la métropole régionale de Lyon et d'ouvertures est-ouest vers d'une part le bassin stéphanois et au-delà Bordeaux et d'autre part Grenoble, Zurich et Turin. Cette grande région de développement correspondant grossièrement à l'axe lotharingien⁵³⁰ a pour vocation de déplacer les courants de circulation alors centralisés vers Paris de manière à rééquilibrer le territoire. Cependant, la conception du rôle de l'intégration européenne dans la pensée de Jean-François Gravier demeure subordonnée à sa représentation isolationniste de l'espace français. Bernard Marchand (2001) a bien montré la position prééminente de l'idée d'un territoire de la Nation, conçu en isolat économique au sein de la thèse de Jean-François Gravier sur *Paris et le désert français*. Les quelques considérations faites par l'auteur à l'échelle européenne (Gravier, 1969) n'empêchent pas une conception fondamentalement isolationniste du territoire. Pour ce dernier, l'intégration des régions françaises dans les échanges européens est certes nécessaire, mais elle restera lettre morte tant que les régions ne bénéficieront pas d'une véritable politique d'aménagement déployée à une échelle strictement nationale. Simple inversion des moyens et des fins : l'ouverture à l'Europe n'est ici qu'une résultante d'une expansion conçue sur le mode d'un équilibre politique, donc économique et fonctionnel du territoire français, soumettant ainsi l'intégration Européenne à un processus strictement national. Jean-François Gravier en veut pour preuve l'absence de résultats en matière d'expansion de la vallée du Rhône malgré les débuts de l'intégration européenne (le traité de Rome de 1957 institue les bases de la communauté économique européenne, chaque pays diminuant progressivement ses droits de douane dans la décennie suivante pour établir le Marché Commun), démontrant, densités à l'appui, que les régions traversées par l'axe Rhin-Rhône et situées « au cœur du Marché Commun » demeurent des déserts français⁵³¹. Cela permet à l'auteur de désigner à nouveau Paris comme l'origine de la difficulté du pays à rentrer dans le concert européen par la confiscation que la capitale exerce sur les infrastructures et services (Gravier, 1969). L'intégration européenne ne vient donc qu'à peine effleurer l'axiome fondamental isolationniste et nationaliste qui garde sa place souveraine dans la pensée de Jean-François Gravier.

Si l'échelle européenne est en quelque sorte ostracisée dans le système de pensée de Jean-François Gravier, en revanche il apparaît comme structurant dans l'argumentaire des promoteurs de la liaison Rhin-Rhône. Ces derniers transposent la problématique du déséquilibre territorial français à l'échelle supérieure : le Désert ne serait plus un pur produit parisien mais plutôt le résultat de l'état du réseau de transports européen. A une Europe fluviale, concentrant les investissements, la croissance urbaine et les

⁵³⁰ La Lotharingie est une région reprenant l'ancien royaume de Lothaire II (IX^{ème} siècle) ; elle comprend une partie des régions actuelles des Pays-Bas, de la Belgique, du Luxembourg, de l'Allemagne et de la France (notamment Alsace - Lorraine).

⁵³¹ Cet argument repose en réalité sur un artifice : Jean-François Gravier fait l'amalgame entre les projets d'infrastructure, pas encore réalisés donc théoriquement impossibles à évaluer en matière d'impact sur les densités urbaines, et la situation plus générale de proximité des régions de l'Est dans l'espace européen.

industries lourdes (le triangle Dunkerque Dortmund Bâle, ancêtre de la banane bleue de Roger Brunet), s'oppose une Europe du sud des laissés pour compte : le Mezzogiorno italien ou le Sud-Ouest français, autant de morceaux d'États exclus d'un faisceau d'infrastructures en plein développement. Ainsi la promotion de l'axe Rhin-Rhône répond à un problème territorial européen centré sur la répartition des infrastructures. Remarquons toutefois que le couple Paris-Provence fait bien partie de la problématique initiale dans ce système de pensée où l'échelle Européenne vient constituer l'échelle à laquelle se formule des solutions. En effet, l'argument économique des coûts induits par la concentration « excessive » de la région parisienne est utilisé par l'Association Mer du Nord-Méditerranée pour relativiser les coûts de l'aménagement de la liaison Rhin-Rhône : « l'adaptation des équipements de la région parisienne à son rythme de croissance démographique exigerait 5 milliards de crédits annuels, presque le double du coût total de la liaison Mer du Nord Méditerranée »⁵³².

L'Association Mer du Nord-Méditerranée pense donc un rattachement de la France à l'Europe du Nord par des infrastructures de transport, seules capables de diffuser vers le sud la croissance européenne (voir Figure 20). La logique maîtresse est de détourner les flux d'investissements concentrés dans la dorsale européenne pour les diffuser le long d'une ville linéaire organisée par le Rhône, puis (dans un second temps) vers les régions de l'ouest français le long de lignes médianes à partir de cet axe. Le développement des transports doit servir non seulement à acheminer les produits de base du triangle lourd européen vers les ports fluviaux de ces régions⁵³³ mais aussi à favoriser la migration des industries d'une Europe rhénane congestionnée vers le sillon rhodanien (on retrouve ici une variante à l'échelle européenne du constat établi par Jean-François Gravier à l'échelle nationale). La France, qui a tout misé sur le réseau ferré, est par conséquent très en retard sur les autoroutes et les canaux par rapport aux autres pays européens⁵³⁴ d'où la nécessité de développer rapidement le réseau de transport pour rester compétitif dans le Marché Commun. Les autoroutes, vecteurs d'un développement commercial et touristique, doivent conduire les européens du Nord vers la Méditerranée. La construction d'une autoroute dans le sillon rhodanien est d'autant plus cruciale que les trois grands axes autoroutiers européens existants connectant le Nord et la Méditerranée ne passent pas par la France (mais par l'Allemagne : Francfort, Munich et Stuttgart). La France est aussi isolée de l'espace de transport européen au niveau de la voie d'eau, dans un contexte où les travaux de jonction du Rhin au Danube sont en passe de parachever un réseau transcontinental à grand gabarit.

⁵³² La concentration parisienne et l'axe mer du nord – méditerranée. ADR, fond privé Gilbert Tournier. nd

⁵³³ Archives du district de la ville de Vienne : étude urbanistique d'André Grandpierre (non daté). Cote 5 B 5 5 1 (anciennes cotes).

⁵³⁴ Etude synthèse de André Grandpierre (1964), archives Association Mer du Nord-Méditerranée. André Grandpierre, représentant du consortium des voies navigables de l'Est et du Sud Est et de la commission des voies navigables du bassin lorrain. Archives du district de Vienne, anciennes cotes 5B 5 6 3.

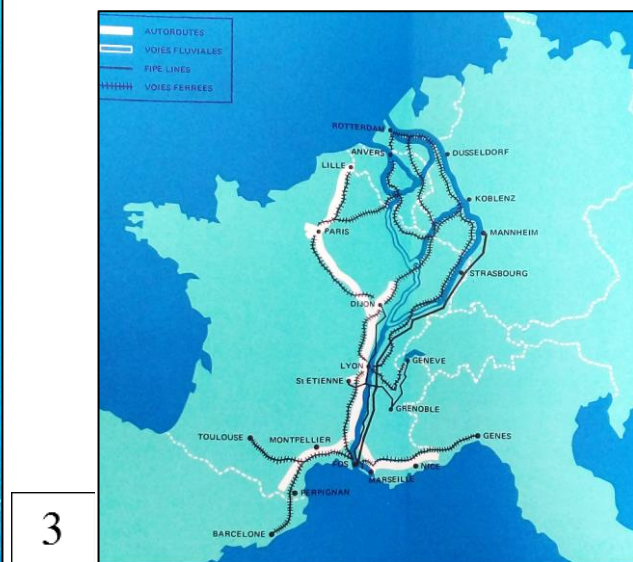
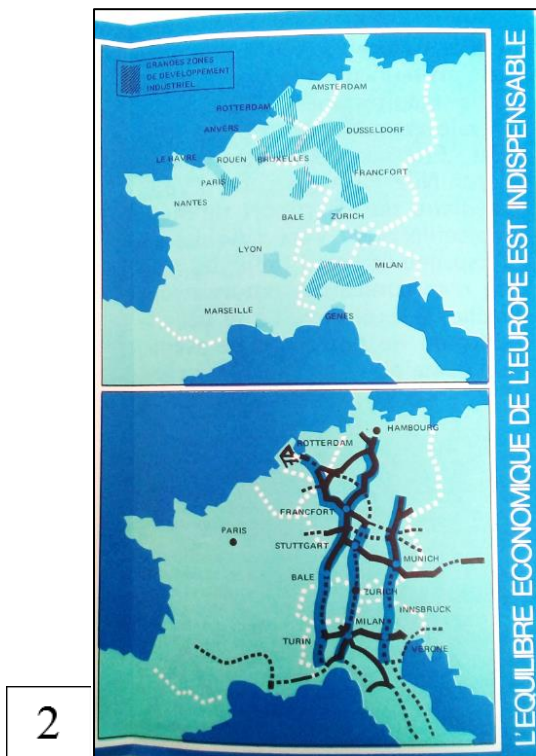
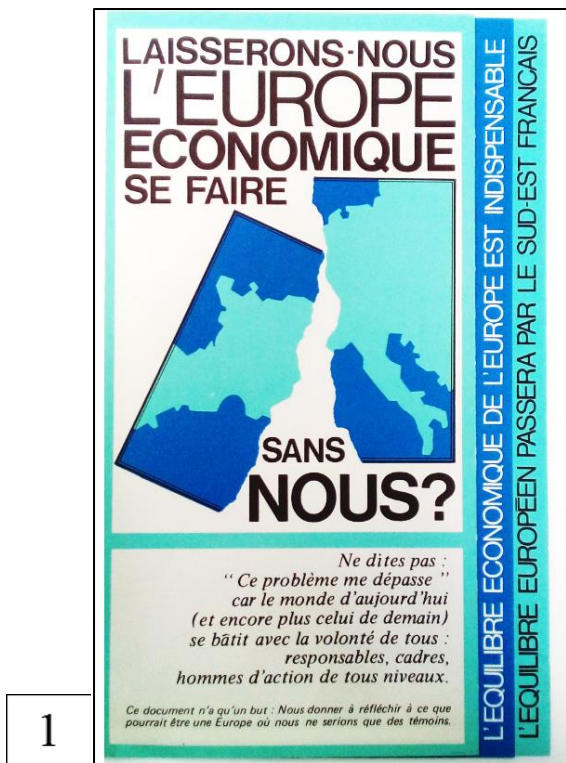
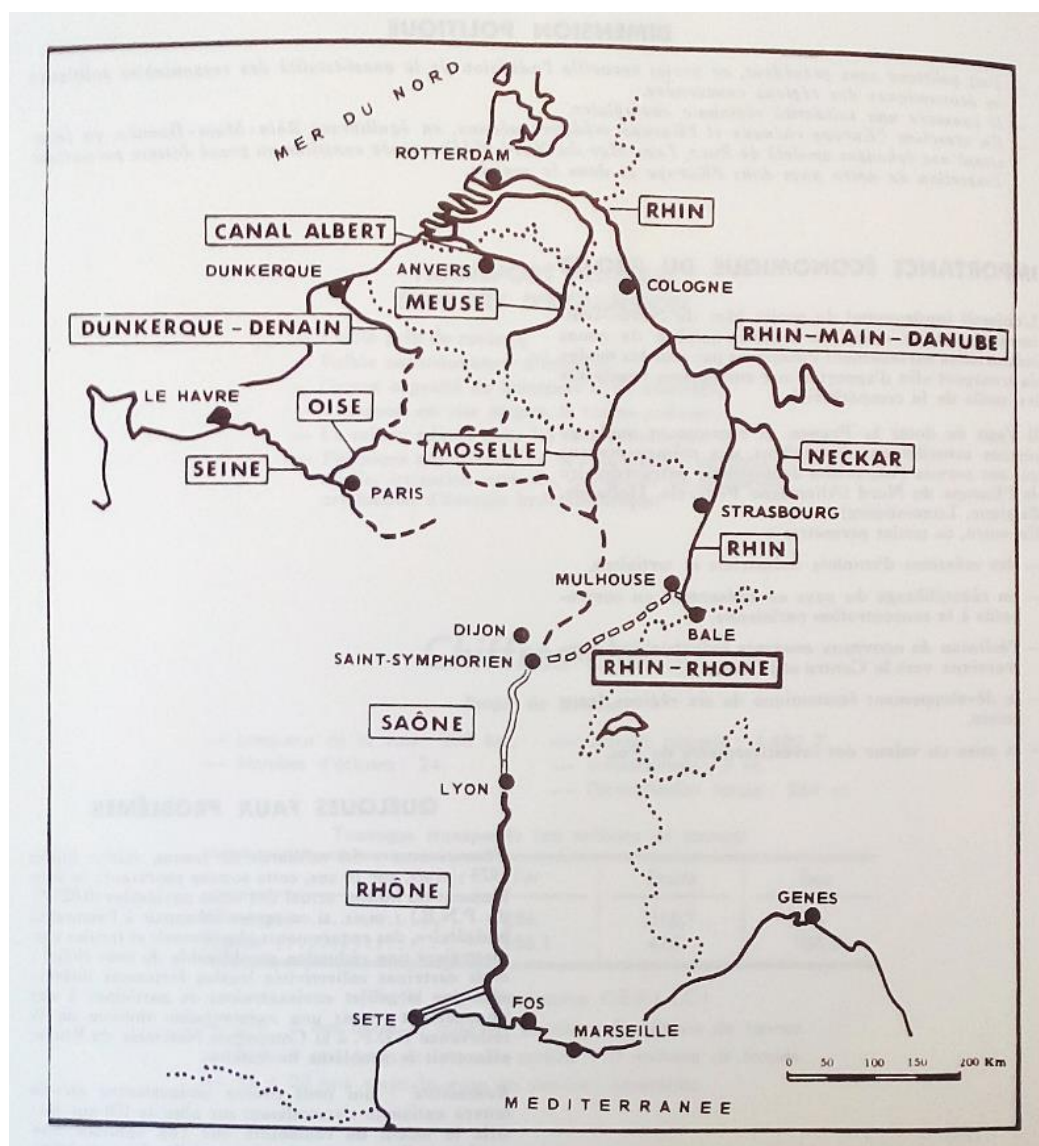


Figure 20: laisserons-nous l'Europe économique de demain se faire sans nous ? brochure. ADR. Fond Gilbert Tournier. Nd. La représentation cartographique schématique (1) illustre de manière imagée (à gauche) la rupture dans la diffusion de la croissance européenne du nord vers la France qu'entraînerait un abandon de la navigation et de la liaison Rhin-Rhône. Enfin, la dernière carte (3), qui figure dans l'intérieur de la brochure, conforte l'idée d'utiliser les voies de communications « naturelles » dont la France dispose pour diffuser cette croissance nord-européenne.

Dès à présent nous pouvons observer les similitudes et différences entre la pensée de Gravier avec celle des promoteurs de la liaison Rhin-Rhône. Du côté des similitudes, malgré la différence de mise à

l'échelle des problèmes, ces pensées partagent une même conception de la Nation⁵³⁵ où toutes les régions doivent être rattachées économiquement et politiquement au lieu de commandement métropolitain. Les différences sont marquées surtout sur le plan des implications en matière de pensée économique : là où Jean-François Gravier a recours à un malthusianisme économique (l'idée d'un nombre d'emplois fixe sur le territoire national fonctionnant en vases communicants justifiant la politique d'interdiction d'installation des industriels dans l'agglomération parisienne), les promoteurs de la liaison Rhin-Rhône promeuvent plutôt un nationalisme ouvert, qui se reflète par exemple dans l'idée que l'axe mer du nord-méditerranée doit contribuer à l'expansion de l'économie française au-delà des frontières nationales (voir Figure 21).



⁵³⁵ Dans cette conception, une similitude intéressante mais connexe à notre sujet réside dans le fait que les deux pensées s'efforcent chacune à sa manière de résoudre le problème de l'intégration des régions Alsace-Lorraine (régions dont les bassins sont tournés économiquement vers l'Allemagne et la Belgique) dans l'économie nationale.

Figure 21: l'axe mer du nord méditerranée dans le contexte européen. ADR fond Gilbert Tournier. La figure montre l'une des nombreuses cartes produites par l'Association Mer du Nord-Méditerranée exposant le chaînon manquant à l'aménagement fluvial dans un espace où les frontières nationales n'ont qu'un poids très faible dans le choix des figurés (usage de pointillés).

Ces différences dans les deux systèmes de pensée amènent à considérer la manière dont chacun envisage le rôle des voies de transports rhodaniens dans la croissance économique, en particulier la place de la voie navigable vis-à-vis de celle des autres modes existants dans la vallée du Rhône.

1.2.3 Une infrastructure pour diffuser la croissance des pôles d'entraînement

L'effet d'entraînement économique des infrastructures de transport constitue le second hiatus entre les systèmes de pensée de Jean-François Gravier et des promoteurs de la navigation. Dans les années 1960 peu de savoirs existent quant aux réelles capacités d'entraînement des grandes infrastructures, les premiers travaux datant des années 1970 (par exemple sur l'autoroute A7, voir Bonnafous et al 1974). En revanche les premiers essais de poussage (convoi poussé) dans les 1950 sur le Rhône, rendant possible l'adoption de cette technique développée originellement aux États-Unis (Le Sueur, 1989), ravivent les arguments des défenseurs de la voie d'eau. Parmi les promoteurs de la navigation, l'association Mer du Nord – Méditerranée parvient à imposer son modèle de développement au sein de l'État planificateur. Le modèle qu'elle porte repose fondamentalement sur l'idée d'un entraînement généré par l'amélioration de l'infrastructure de transport notamment la navigation et donnant toute son importance à la vallée du Rhône. Cette influence n'est pas sans entraîner des réactions chez les promoteurs d'autres modèles d'organisation du territoire national notamment ruralistes.

L'influence de l'association Mer du Nord-Méditerranée sur les initiatives de la DATAR

L'argumentaire des promoteurs de la liaison Rhin-Rhône est soutenu par l'idée fondamentale selon laquelle l'axe de transport représente la ligne de force de l'aménagement du territoire, qu'il engendre un développement urbain et industriel linéaire. Précisons les ressorts économiques de l'idée : la fourniture d'une infrastructure de transport par la puissance publique permettrait de jouer sur les coûts pour attirer les industriels. Viennent à l'appui les cartes de contraction de l'espace économique projetant la réduction des temps et des coûts permise par un axe fluvial grand gabarit Rhin-Rhône. Mais la réciproque constitue aussi un argument pour les promoteurs de la liaison : là où la croissance exprime une demande en activité, des infrastructures doivent être réalisées pour accommoder cette croissance. La croissance économique (on pense aux 6% de croissance du pays qui marque cette période) doit être accompagnée d'une croissance de l'offre de transport afin de satisfaire les besoins des industriels.

On retrouve la diffusion des idées des hauts fonctionnaires de l'Association Mer du Nord-Méditerranée dans la presse générale et les revues spécialisée de l'époque. Les articles de presse économique relaient fortement l'idée structurante d'un développement industriel donné par les potentialités de la navigation rhodanienne durant les années 1960 si l'on excepte quelques doutes soulevés mais traités de manière

anecdotique notamment sur la concurrence entre le rail et la voie d'eau⁵³⁶, ou encore avec l'oléoduc⁵³⁷. A la fin des années 1950 on attribue ainsi un rôle capital à la navigation rhodanienne, celui de favoriser les échanges entre les trois bassins de Marseille, Lyon et bassin lorrain, enfin la Ruhr tout en ouvrant ces bassins à l'horizon méditerranéen. L'étude des contributeurs d'un article sur le sujet montrent l'éventail des acteurs travaillant à réhabiliter la navigation : aux élites économiques régionales de l'axe Rhin-Rhône se joignent les hauts fonctionnaires de l'État planificateur (ici le commissaire à l'aménagement du territoire) et les ingénieurs de la section de navigation⁵³⁸.

L'Association Mer du Nord-Méditerranée ne s'arrête pas à ces schémas grossiers pour planifier le devenir du sillon rhodanien. Ses projections sur la vallée du Rhône sollicitent l'utopie de la ville linéaire, une forme créée par Arturo Soria et réexploitée par les désurbanistes soviétiques au début du XX^e siècle. L'utopie d'Arturo Soria (« une rue indéfiniment extensible de 500 m de large » (Choay et al 1988), qui s'exonère des contingences du réel géographique, alimente un imaginaire planificateur ambitieux. Cet imaginaire donne lieu à un programme très précis de planification du développement économique de l'axe Rhin-Rhône. Les archives de l'Association Mer du Nord-Méditerranée comprennent des calques des zones à urbaniser autour des zones portuaires et industrielles le long de l'axe et un programme chiffré d'acquisitions foncières⁵³⁹ pour les zones industrielles et portuaires à vingt ans. Ce programme est repris par le Commissariat au Plan du 26 juillet 1965. Le discours des promoteurs de la liaison Rhin-Rhône traduit une certaine continuité de principes avec les utopistes du XIX^e siècle : éviter la congestion urbaine, augmenter l'efficacité de la forme urbaine et l'efficacité de l'intervention publique, simplifier les réseaux techniques sont des constantes qui traversent les temps.

⁵³⁶ Revue Sud-est industriel et commercial, Janvier 1961, archives départementales de l'Isère, cote 1263, série PER.

⁵³⁷ Le Dauphiné Libéré, 7 février 1959. Archives de la médiathèque de Vienne. Non coté.

⁵³⁸ Article de presse économique « Rhin Rhône Moselle dans la dernière phase de son étude ». Sud-est industriel et commercial, n°122, 15 décembre 1959. Archives départementales de l'Isère cote 1263, série PER.

⁵³⁹ Les archives de l'association comprennent un ensemble de calques présentant les zones à réserver dans la partie française de la liaison Rhin-Rhône par la Moselle. Voir archives du district de Vienne, ancienne cote 5B 5 6 3.

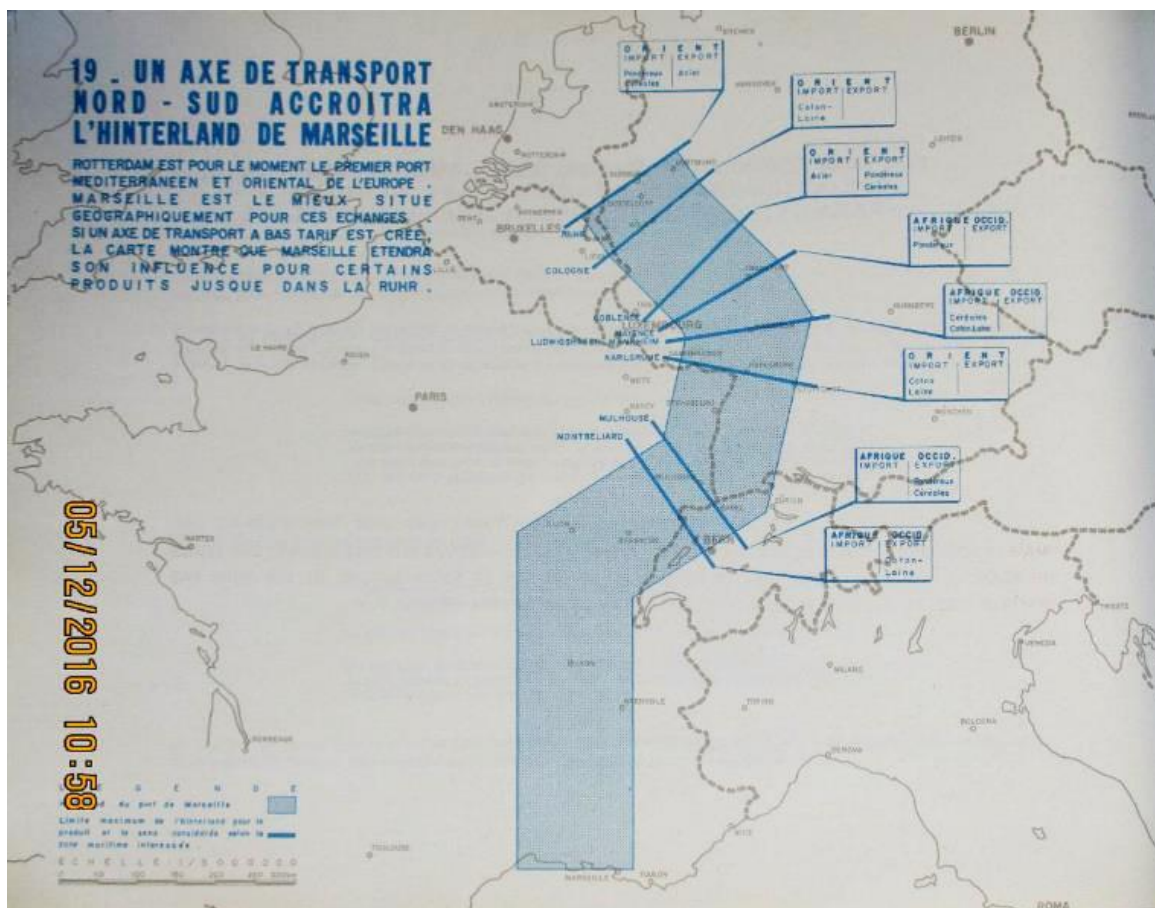


Figure 22: les perspectives pour l'hinterland du port de Marseille (archives du district de Vienne, ancienne cote 5B 5-6-3)⁵⁴⁰.

Cependant l'infrastructure fluviale n'est pas à concevoir de manière isolée mais comme le moyen de la diffusion de la croissance économique à partir de pôles d'entraînement dans le système de pensée des promoteurs de la navigation. La représentation cartographique exprime une croyance bien réelle, celle du potentiel d'expansion de l'espace commercial du port de Marseille par sa connexion grand gabarit à l'axe Rhin-Rhône. L'agglomération de Marseille et les espaces en cours d'aménagement de Fos et de l'étang de Berre remplissent cette fonction de moteur durant les années 1960 : les travaux sont ici réalisés à l'initiative de la DATAR. L'aménagement de Fos est en effet inscrit dans les V^e et VI^e Plans. Cette représentation du territoire structuré par l'axe rhodanien (Figure 22 et Figure 23) jalonne les discours de l'Association Mer du Nord-Méditerranée dont les experts affirment que l'hinterland constitué par les régions traversées par le fleuve et la Saône est à même de garantir à lui seul les conditions d'exploitation

⁵⁴⁰ Titre et explication figurant sur la carte: « un axe de transport nord –sud accroitra l'hinterland de Marseille. Rotterdam est pour le moment le premier port méditerranéen et oriental de l'Europe. Marseille est le mieux situé géographiquement pour ces échanges. Si un axe de transport à bas tarif est créé, la carte montre que Marseille étendra son influence pour certains produits jusque dans la Ruhr ». Légende : rectangle bleu figure l'hinterland du port de Marseille. Les lignes bleues figurent la limite maximum de l'hinterland pour le produit et le sens considérés selon la zone maritime intéressée.

de Marseille-Fos⁵⁴¹. Pour ces experts, les travaux d'aménagement du sillon rhodanien sont donc à réaliser en même temps que ceux de Fos afin de créer un marché de consommateurs de produits sidérurgiques dans la vallée du Rhône et afin de générer une demande pour les produits de Fos⁵⁴².

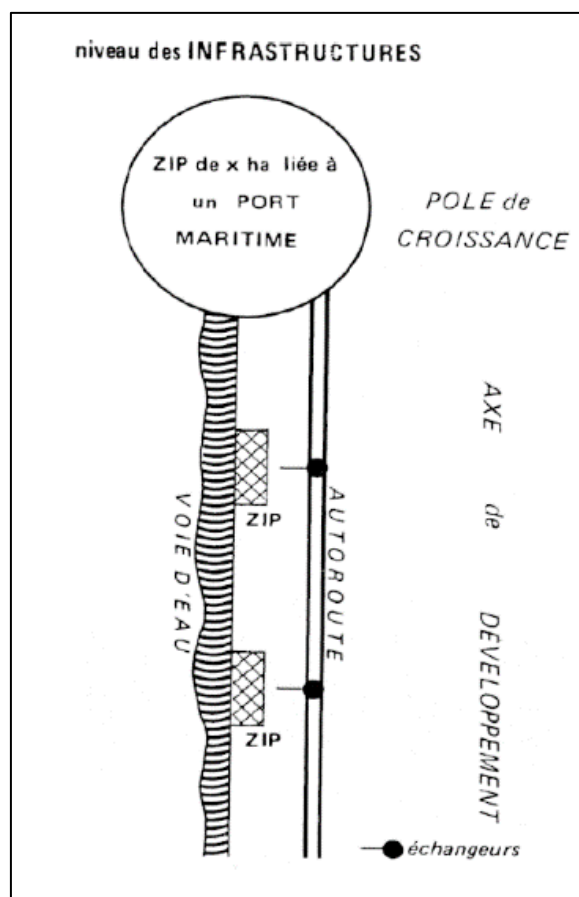


Figure 23: bases théoriques de la politique industrielle de la DATAR selon Bouchet (1983). La DATAR et la Compagnie Nationale du Rhône trouvent dans le Rhône une configuration géographique qui se prête à l'application de ce modèle de par la structure perlée de villes moyennes rhodaniennes situées entre les pôles d'entraînement et de croissance de Marseille-Fos et Lyon.

La montée en puissance de l'horizon rhénan rejailit à son tour sur les conceptions du développement de Marseille et a pour conséquence de modifier l'échelle des représentations de la ville des représentations de la ville dans laquelle les hauts fonctionnaires mais aussi les élites marseillaises interprètent dorénavant comme une métropole régionale. Les journées économiques internationales de Juin 1968, significativement intitulées « Marseille, Europort du Sud, et sa région » confortent cette représentation. Pour le géographe-banquier de l'époque Jean Labasse⁵⁴³, le rééquilibrage européen et national passent tous deux par l'industrialisation de l'axe Rhône-Saône que doit amorcer la constitution

⁵⁴¹ Rapport du conseil d'administration de l'Association Mer du Nord-Méditerranée à l'assemblée ordinaire du 17 octobre 1968. Archives du district de Vienne, ancienne cote 5 B 5 6 3.

⁵⁴² Rapport sur l'aménagement du territoire sur l'axe mer du nord méditerranée, Commissariat général du plan le 24 mars 1965. Groupe mer du nord méditerranée. ADR, fond privé Gilbert Tournier.

⁵⁴³ Jean Labasse est banquier de profession mais contribue fortement à l'animation d'une planification régionale de Lyon et plus largement de la région sud-est en lien avec les milieux catholiques de cette ville (voir Chatelan, 2008).

d'un europort régional à partir de Marseille. Ce dernier fait état du potentiel de 8000 à 9000 ha disponibles le long de l'Europort du Sud, grande région s'étendant sur la façade maritime de Port-Saint-Louis à Port de Bouc, incluant Arles, la Ciotat et avec Marseille comme centralité. L'aménagement doit être conçu dans le quadrilatère Marseille-Aix-Arles-Port-Saint-Louis comme un tout⁵⁴⁴.

L'embouchure du fleuve est désormais conçue comme un espace productif unitaire. L'initiative de la DATAR sur Fos organise un front de mer s'étendant de Marseille à Port Saint Louis comprenant les ports de Lavéra et Port de Bouc, animé par des sites industriels privilégiés à l'étang de Berre, Fos et Port-Saint-Louis⁵⁴⁵ (Figure 24).

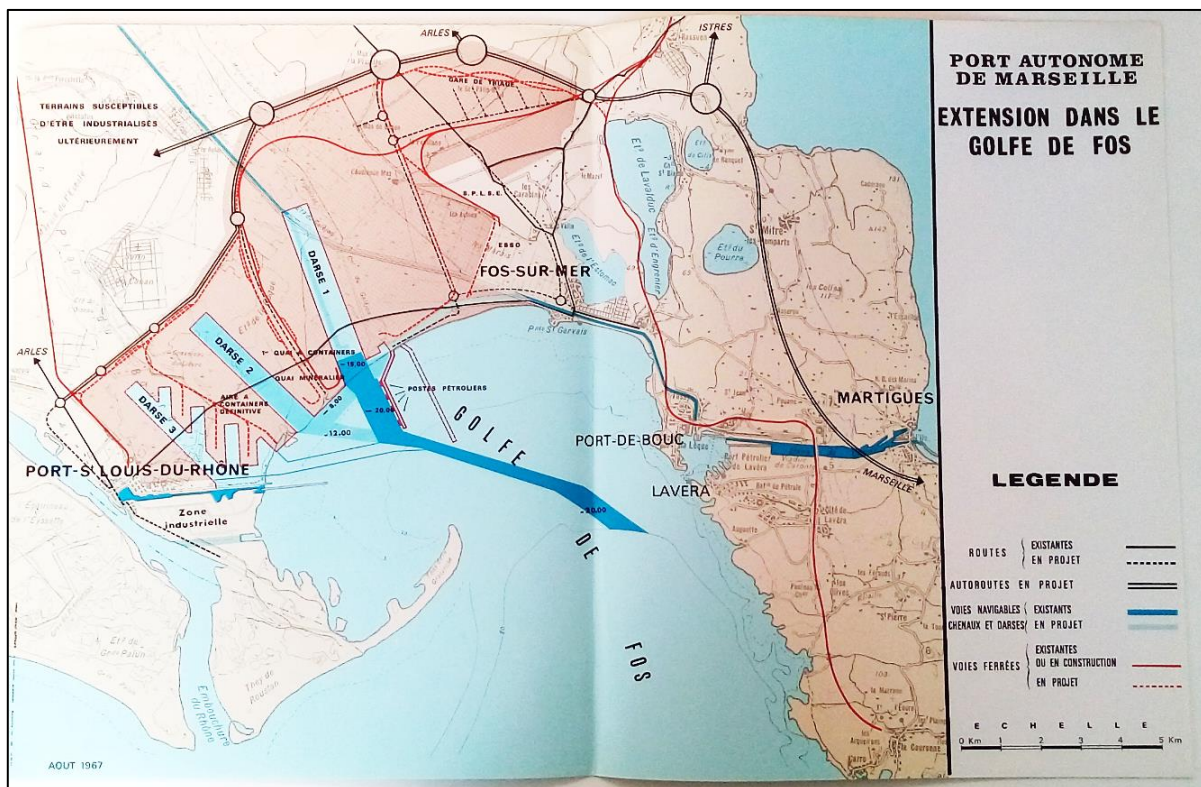


Figure 24: projet d'extension du port autonome de Marseille dans le golf de Fos. ND. ADR, fond Gilbert Tournier.

La carte met en évidence l'importance de l'action de la DATAR dans la zone constituée par la jonction entre Marseille et l'embouchure du Rhône dans la continuité du canal de jonction de Marseille au Rhône de la première moitié du XX^e siècle. Cette initiative traduit le passage d'une échelle infrarégionale, centrée sur l'embouchure du Rhône jusqu'ici conçue dans la compétition entre ports du littoral (Port Saint Louis du Rhône, Port de Bouc, Marseille, Cette), à une échelle régionale, au travers de la volonté de produire un espace productif régional unitaire.

⁵⁴⁴ Jean Labasse. Les perspectives d'échanges entre les grandes régions de l'Europe, Marseille et sa région. Banquier à Lyon, professeur à l'institut d'études politiques de l'université de paris. Journées économiques internationales. Marseille Europort du sud et sa région. 2, 3 et 4 juin 1968. ADR, fond privé Gilbert Tournier.

⁵⁴⁵ Abel Thomas. Ingénieur en chef du génie maritime, ancien commissaire à l'aménagement du territoire. les structures et leurs liaisons avec l'axe économique mer du nord – méditerranée. Journées économiques internationales. Marseille Europort du sud et sa région. 2, 3 et 4 juin 1968. ADR, cote S 3293.

Un modèle fluvial de développement chargé de contradictions

Les projets de l'Association Mer du Nord-Méditerranée sont néanmoins déjà chargés de contradictions sur le plan économique. Jean Labasse est le premier à être sensible à la contradiction de prêter à Marseille les capacités organisatrices et de décision qu'elle n'a pas ; il remarque bien sa marginalisation des centres de décision du monde des affaires et aussi de la carte des sièges sociaux et grandes écoles, à l'époque concentrés à Paris⁵⁴⁶. Contradiction soulevée à son tour par le géographe Marcel Roncayolo (2014) face aux appels pour faire remplir à Marseille son rôle escompté de métropole régionale. En outre, les travaux de Marcel Roncayolo ont montré l'ancienneté de l'imaginaire géographique de la reconquête de l'hinterland rhodanien par Marseille, imaginaire très actif durant le XIX^e siècle. Ainsi le discours des promoteurs de la liaison Rhin-Rhône, découvrant un nouvel horizon à Marseille, ne fait que redonner de la vigueur aux attentes marseillaises. Néanmoins la réalité économique, elle, est tout autre : plus le port de Marseille se rapproche de la liaison rhodanienne (aménagements de Fos et de Berre), moins il peut compter sur cet hinterland pour développer son trafic fluvial (Roncayolo, 2014). En effet l'auteur montre qu'à partir des années 1960 les régions intérieures (Rhône-Alpes, mais aussi la région parisienne) jouent sur la concurrence entre Marseille, les ports méditerranéens et ceux de l'Atlantique dans un contexte d'unification des tarifs. Cela, avec la décolonisation, fait perdre à Marseille l'avantage associé à sa spécificité de port contrôlant une grande partie du trafic colonial. En outre, les espoirs portés sur Fos n'aboutissent pas à un entrainement économique réel du sillon rhodanien. Cette contradiction, déjà soulevée par certains critiques de l'époque, n'ébranle jamais le système de pensée des promoteurs de la navigation ; devant les remises en question de la réalité d'une amélioration des coûts de transport qu'induirait les grands projets de canaux, l'Association Mer du Nord-Méditerranée oppose l'argument indémontrable de l'importance d'envoyer des signaux positifs aux industriels au-delà du calcul des effets économiques de ces infrastructures ; ainsi l'industriel ne s'intéresserait pas à la structure des coûts de transport mais plutôt aux avantages (perçus) que l'infrastructure lui délivrerait face à ses concurrents⁵⁴⁷. Malgré ces contradictions déjà énoncées durant les aménagements, il semble que les instances du Plan et les fonctionnaires de l'État aient fortement repris à leur compte le modèle fluvial de développement. Olivier Guichard lui-même, alors délégué à l'aménagement du territoire, fait dépendre l'existence de la métropole d'équilibre marseillaise à la réalisation des travaux de la région sud-est : Canal de Provence, travaux du Bas-Rhône Languedoc, installation d'une industrie nucléaire dans le Sud Est, aménagement progressif du Rhône et décision du port industriel de Fos⁵⁴⁸. Il prend aussi l'exemple de la métropole

⁵⁴⁶ Jean Labasse. *Les perspectives d'échanges entre les grandes régions de l'Europe, Marseille et sa région*. Journées économiques internationales. Marseille Europort du sud et sa région. 2, 3 et 4 juin 1968. ADR, fond privé Gilbert Tournier. Jean Labasse est banquier à Lyon et professeur à l'institut d'études politiques de l'Université de Paris lors de cette contribution.

⁵⁴⁷ Rapport sur l'aménagement du territoire sur l'axe mer du nord méditerranée, Commissariat général du plan le 24 mars 1965. Groupe mer du nord méditerranée. ADR, fond privé Gilbert Tournier.

⁵⁴⁸ Allocution de Olivier Guichard. Délégué ministériel à l'Aménagement du Territoire. Marseille Europort du sud et sa région. 2, 3 et 4 juin 1968. ADR, fond privé Gilbert Tournier.

Dunkerque-Calais ou encore Nancy-Metz-Strasbourg reliées grâce au réseau de canaux, exemples qu'il érige en modèles de développement⁵⁴⁹.

Une géographie volontaire critiquée par Jean-François Gravier

Face à cela, la pensée de Jean-François Gravier peut être considérée comme l'antithèse du modèle fluvial de développement. Tout d'abord, la navigation fluviale ne remplit aucun rôle dans les constructions géographiques de Jean-François Gravier. En effet, si l'auteur avance pour cela les avantages physiques de l'arbre centre-europe, qui évite la chaîne alpine, et ses dotations en infrastructures énergétiques, par exemple le pétrole (oléoducs), en revanche il néglige de parler de la navigation rhodanienne (Gravier, 1958). Ensuite, invoquant les exemples de métropoles développées sans accès au fleuve comme Milan ou Turin, Gravier jette l'opprobre sur le modèle des grands travaux de mise en navigation des axes fluviaux menés selon lui par le « gang des bétonneurs » (Gravier, 1958). Parmi ses critiques les plus fréquentes du projet Rhin-Rhône (et des projets de canalisation en général) on recense l'effet de compétition entre modes de transports (notamment avec la construction de l'oléoduc dans les années 1960), entre bassins industriels (bassins de Fos et bassin lorrain,.) ou encore la méconnaissance du besoin réel des régions⁵⁵⁰. Enfin, outre ces arguments plutôt circonstanciels et polémiques, la pensée de Jean-François Gravier n'admet pas de place pour les transports dans sa théorie explicative de la croissance économique, celle-ci reposant uniquement sur une décentralisation politique des fonctions tertiaires dans les régions. Ainsi l'auteur inverse les causalités par rapport au discours des promoteurs de la liaison Rhin-Rhône en affirmant que les infrastructures doivent découler de la répartition de ces fonctions et non le contraire. Les deux argumentaires ruraliste et saint-simoniens se répondent donc en miroir dans l'explication du mécanisme de développement.

1.2.4 Régionalisme, métropoles d'équilibre et industrialisation

La question des infrastructures de transport n'est pas la seule composante des débats sur l'aménagement du territoire dans les années 1960 ; à celle-ci viennent s'ajouter les réflexions sur la région dans le contexte de l'essor de l'économie régionale comme discipline. Ces réflexions sur l'économie régionale posent évidemment la question du fonctionnement économique de ces régions et des relations qu'elles entretiennent avec leur pôle urbain principal pour contrebalancer la suprématie de Paris.

Les modèles en vigueur au sein de la DATAR durant les années 1960 mobilisent deux théories complémentaires ; celle des pôles de croissance de François Perroux et celle des métropoles d'équilibre inspirée par Michel Rochefort. L'attention jetée par la DATAR sur les métropoles d'équilibre, interprétation fonctionnaliste des travaux de Michel Rochefort (Brun et Paix 2002), formalise ce choix d'aménagement.

⁵⁴⁹ *Ibid.*

⁵⁵⁰ Gravier, 1958 ; Gravier, 1964.

S'il existe bien une concordance entre Jean-François Gravier, les experts de la DATAR et les promoteurs de la navigation durant les années 1960, elle est à trouver dans la nécessité de renforcer le secteur tertiaire des métropoles régionales. Cette reconnaissance de leur rôle dans la structuration des régions trouve ses fondements théoriques dans le modèle d'organisation économique de l'espace de Walter Christaller donnant lieu au concept d'armature urbaine. Comme nous l'avons déjà précisé, cette modélisation permet de définir l'arrière-pays de chaque entité urbaine du territoire en fonction de sa place dans une hiérarchie urbaine dont le classement est établi à partir de critères socioéconomiques, notamment la fourniture de services tertiaires dans la version appliquée par Jean Hautreux et Michel Rochefort⁵⁵¹ pour la définition des métropoles d'équilibre. Les autres fondateurs de cette conception normalisatrice de l'espace économique régional sont Alfred Weber et de Johann Heinrich Von Thuenen pour la localisation des activités industrielles et agricoles basées sur les coûts en transport. Sans rentrer trop en détail dans les débats sur la détermination des prérogatives et le découpage des régions françaises (en tant que « régions de programme », formule de l'époque) de cette période, il faut remarquer un hiatus entre les partisans de régions économiques structurées par la croissance métropolitaine des pôles régionaux (école fonctionnaliste) et les partisans de régions équilibrées dont le rôle des métropoles se limite à la satisfaction d'une demande en services rares, renvoyant à l'interprétation graviériste du modèle de Christaller.

Ainsi, nous allons examiner le débat interne à la planification de l'État opposant visions fonctionnalistes et identitaires de la définition du maillage régional, pour ensuite analyser l'influence décisive du dirigeant de la Compagnie Nationale du Rhône, Gilbert Tournier, sur la politique régionale de la DATAR.

Un conflit normatif sur la définition de la région.

Qu'est-ce qui définit la région dans les années 1960? Pour les géographes marxistes d'après-guerre comme Pierre Georges et Michel Rochefort, c'est désormais la relation d'un ensemble de villes avec le monde extérieur qui dessine la région, dès lors structurée par un réseau urbain (Brun *et al.*, 2002). Cette définition de la région n'est pas sans faire émerger des contradictions dans une économie de plus en plus intégrée⁵⁵². Cette école, qualifiée de fonctionnaliste (Monod *et al.*, 1971), délimite les contours régionaux à partir des zones d'influence des métropoles d'équilibre, par application de la théorie des pôles de croissance de François Perroux. Cette théorie, qui légitime une organisation du territoire autour de grandes régions urbaines, a des implications politiques fortes dans l'aménagement territoire : elle donne naissance aux institutions programmatiques successives du PADOG au début des années 1960 et

⁵⁵¹ Michel Rochefort est géographe et Jean Hautreux haut fonctionnaire. Ces deux individus travaillent au service de la DATAR dans les années 1960 notamment sur l'application du modèle de Christaller aux villes françaises (voir Hautreux *et al.*, 1965)

⁵⁵² Par exemple Brun et Paix (2002): « dans les années 60, que l'on soit de droite ou de gauche, on adhère à l'idée que la « région » est une réalité majeure du développement, et on pense que les « capitales régionales » sont ou doivent être les pôles moteurs de la croissance régionale, quand bien même le dynamisme de ces villes ne va pas dans ce sens et la réalité économique est en train de devenir suprarégionale. ».

des OREAM à la fin de cette décennie pour planifier le développement régional à partir des aires métropolitaines⁵⁵³.

Cette importance donnée au rôle des métropoles régionales par la DATAR constitue une opportunité pour les promoteurs de la navigation qui entendent concilier leurs revendications avec la politique des métropoles d'équilibre. En effet, la partie française de l'axe Rhin-Rhône est un objet géographique opportun pour valoriser le rôle des métropoles régionales : le corridor Rhin-Rhône comprend quatre des huit métropoles d'équilibre proposées par Jean Hautreux et Michel Rochefort à savoir Lyon, Nancy-Metz, Strasbourg et Marseille⁵⁵⁴. Ainsi, les attentes sur le potentiel des métropoles rhodaniennes pour organiser leur espace fluvial sont ravivées par une interprétation partielle des travaux de Jean Hautreux et Michel Rochefort. Lyon et Marseille arrivent en tête des métropoles régionales avec les critères retenus : services, influence extérieure, population⁵⁵⁵.

Or cette conception du rôle premier de la croissance économique métropolitaine dans l'organisation des régions ne fait pas l'unanimité parmi les théoriciens de l'aménagement. En dépit du fait qu'il soit collègue de François Perroux (Marchand, 2001), Jean-François Gravier critique l'alternative d'une politique de développement régional basée sur la polarisation urbaine et propose un modèle régional organisé à partir des « pays » (au sens du *pagus*, l'unité territoriale d'échelle supracommunale proche du local ou du canton, bénéficiant d'un sens très fort durant la période gauloise) (Gravier, 1969). Son modèle ne laisse que peu de place aux métropoles, dont l'auteur se méfie car il les juge trop puissantes et prédatrices face au reste de la « Province », incluant les niveaux inférieurs de l'armature urbaine de Christaller (petites et moyennes villes). L'auteur met ainsi en garde les aménageurs contre les dangers d'une métropole régionale trop forte. Une telle entité saperait l'énergie de son arrière-pays, absorberait sa population au travers des migrations quotidiennes puis définitives et concentrerait l'activité industrielle en laissant les équipements de la région inutilisés (Gravier 1964). A ce schéma, l'auteur oppose son modèle de métropole idéale, centre de décision et de services rares, dont le but et la justification est uniquement de satisfaire la demande de son arrière-pays en services tertiaires (Gravier 1964). On peut dire qu'après la figure d'un Paris macrocéphale, la métropole régionale industrielle constitue le second cauchemar de Gravier qui réapparaît dans ses ouvrages principaux des années 1960⁵⁵⁶. Cette conception provincialiste et maurassienne du développement régional s'illustre au sein

⁵⁵³ On peut compléter cette panoplie de dispositifs de planification organisant l'aménagement du territoire sur le modèle hiérarchique (Béhar *et al.*, 2004) par les Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme et des Plan d'Occupation du Sol institués par la Loi d'Orientation Foncière de 1967.

⁵⁵⁴ Archives Association Mer du Nord-Méditerranée, archives district de Vienne, cote 5B5-6-3 voir aussi Hautreux *et al.*, 1965

⁵⁵⁵ Louis Pierrein. Directeur de l'école supérieure de commerce de Marseille. Marseille-Aix, métropole régionale. Journées économiques internationales. Marseille Europort du sud et sa région. 2, 3 et 4 juin 1968. ADR, fond privé Gilbert Tournier.

⁵⁵⁶ La critique des travaux de Jean Hautreux et Michel Rochefort se retrouve dans les œuvres suivantes de Gravier : La question régionale 1969, *Paris et le désert français en 1972*. D'autre part l'auteur n'a de cesse de dénoncer le jacobinisme et la technocratie des OREAM, selon lui des aires urbaines artificiellement dissociées de leur arrière-pays (Gravier, « la question régionale », 1969).

de la pensée de Gravier dans sa disposition à exclure certaines grandes agglomérations de sa carte de la nouvelle organisation régionale, par exemple en plaçant Aix à la tête de la région à la place de Marseille (Gravier, 1969)⁵⁵⁷. De plus, dans ses ouvrages il défend l'entité du Pays, concurrente de la Métropole pour organiser le développement. De la même manière que pour les « Provinces », l'auteur entend donner une existence administrative et politique à ces « Pays » en réhabilitant le canton (ancienne unité administrative supracommunale existant à l'époque uniquement pour sa fonction de circonscription électorale) qu'il prescrit comme nouveau chaînon indispensable du maillage de l'État dans le cadre d'une réforme territoriale. On notera d'une part le rattachement de cette revendication au noyau dur de la thèse graviériste : le canton sert à saper, émietter les pouvoirs urbains des grandes agglomérations que l'auteur entend fractionner en cantons, tout en permettant aux zones rurales d'assurer des services jusque-là disponibles uniquement dans les grandes villes. D'autre part on remarque la contradiction dans la pensée politique de Jean-François Gravier, qui se veut à la fois prescriptive⁵⁵⁸ (donc totalitaire) et émancipatrice vis-à-vis des ruralités, proclamant que « l'avènement de pouvoirs locaux agissant plus librement dans un domaine géographique plus vaste sera, sans nul doute, un facteur décisif de décentralisation » (Gravier, 1969 :133).

Une influence décisive de Gilbert Tournier sur les modèles de la DATAR

L'influence générale des idéologies concurrente de Jean-François Gravier et des promoteurs de la liaison Rhin-Rhône sur l'aménagement du territoire mené par le gouvernement dans les années 1960 reste à nuancer en ce qui concerne les choix de la politique volontariste de la DATAR, qui rappelons-le ne dispose que de peu de moyens (Marchand, 2001). D'un côté, l'édition de *Paris et le désert français* de 1958 déclenche des initiatives fortes du gouvernement en matière de mesures de décentralisation industrielle⁵⁵⁹ et de découragement des nouvelles installations dans la région parisienne. D'un autre côté, la politique volontariste de la DATAR reprend pour sa part les composantes du modèle de développement fluvial comme l'indique le choix de concentrer les investissements sur la sidérurgie de Fos. En témoigne également le schéma dominant de la planification de la DATAR d'une organisation stratégique du territoire en pôles de croissance localisés le long d'axes fluviaux dans sa planification (Bouchet, 1983). Cela atteste que les idées de l'association Mer du Nord-Méditerranée prennent une

⁵⁵⁷ Une comparaison des propositions cartographiques du découpage régional illustrerait très bien cette division. Chez Gravier, les centres urbains choisis pour gouverner les régions correspondent non pas aux huit métropoles d'équilibre mais plutôt à des villes secondaires choisies pour leur position sur le réseau d'échanges (Gravier, « économie et organisation », 1970), leur concentration en services tertiaire ou leur prestige historique.

⁵⁵⁸ L'ouvrage de 1969 regorge ainsi de détails techniques sur le fonctionnement à prévoir des cantons réhabilités en intercommunalités : fonctionnement, représentation politique, allant jusqu'à la formation à donner aux élus municipaux.

⁵⁵⁹ Notamment le décret du 5 janvier 1955 soumettant à un agrément préalable les constructions industrielles dans la région parisienne.

place importante dans la représentation dominante. On notera aussi l'émission de critiques *a posteriori* des positions de Jean-François Gravier par les cadres de la DATAR⁵⁶⁰.

Au final, l'action de l'Association Mer du Nord-Méditerranée durant les années 1960 aura été celle d'une redéfinition du contenu de la géographie volontariste de l'Aménagement du Territoire. Cette géographie est définie par Gilbert Tournier, son dirigeant, comme une prospective volontaire, modernisatrice de l'État sur son espace support⁵⁶¹. Dans ce modèle renouvelé de l'Aménagement du Territoire, l'aménagement fluvial constitue la base fondamentale d'une planification des fonctions de l'espace par l'État ; planification où la voie navigable est conçue comme le fil directeur du zoning industriel⁵⁶². On retrouve cette redéfinition (qui constitue en même temps une remise en sens) dans le discours de Gilbert Tournier ; selon lui, la « voie navigable mère du développement économique » n'est pas qu'une formule mais plutôt une méthode d'aménagement du territoire.

L'association Mer du Nord Méditerranée obtient une audience importante auprès du gouvernement et parvient à faire exister le projet de liaison Rhin-Rhône durant une longue période. La liaison Rhin-Rhône gagne en puissance au sein du gouvernement à partir des années 1960 et surtout 1970 alors que se rapproche l'échéance de l'achèvement de la mise en navigation du Bas-Rhône. Le principe d'un axe de transport unissant les vallées du Rhône et de la Saône à celles du Rhin et de la Moselle est inscrit au IV^{ème} plan en 1962, ce qui représente un engagement fort même si le projet en lui-même date de la fin des années 1940. La reprise du projet de constitution d'un axe économique Rhin-Rhône se concrétise surtout dans la loi d'orientation du V^{ème} Plan en 1964⁵⁶³. Par conséquent, une partie du V^{ème} Plan inclut des travaux destinés à concrétiser la mise au grand gabarit des deux branches de la liaison Rhin-Rhône et de la Saône en plus de la mise en navigation du bas-Rhône, reprenant les travaux recommandés par l'association Mer du Nord-Méditerranée (voir Figure 25).

⁵⁶⁰ Par exemple les hauts fonctionnaires de l'aménagement de l'époque J. Monod et P. de Castelbajac soulignent le rôle de tête de pont de l'innovation et de rayonnement des métropoles, même s'ils tombent d'accord avec Gravier sur l'idée d'une taille critique pour ces objets (voir Monod *et al.*, 1973).

⁵⁶¹ Rapport sur l'aménagement du territoire sur l'axe mer du Nord-Méditerranée, Commissariat général du plan le 24 mars 1965. Groupe mer du nord méditerranée. ADR, fond privé Gilbert Tournier.

⁵⁶² Risques et Volontés exprimées par les 6 Régions intéressées par l'axe Mer du Nord- Méditerranée. 24/09/1964. ADR, fond privé Gilbert Tournier.

⁵⁶³ L'axe mer du Nord-Méditerranée a une place importante au sein du V^{ème} Plan. L'État s'engage dans ce Plan à la réalisation de plusieurs travaux afférents : canalisation de la Moselle à grand gabarit de Metz à Frouard, de Toul à Neuves-Maisons, aménagement de la Saône à grand gabarit jusqu'à Chalon et la desserte du port de Fos (Commissariat général du Plan (CGP) (1965), Cinquième Plan de développement économique et social (1966-1970), Journaux officiels, 2 vol., 191 pages, disponible sur http://www.strategie.gouv.fr/actualites/cinquieme-plan-de-developpement-economique-social#_ftn2, consulté le 19/09/2018).



Figure 25: proposition de l'Association mer du Nord – méditerranée des travaux à inscrire au Vème Plan. 25 février 1965. Archives du district de Vienne cote 5 B 5 6 3.

Toutefois, à partir des années 1970, le gouvernement joue un nouveau jeu en rentrant dans l'ambiguïté. Il maintient les conditions de la possibilité de la réalisation de la liaison sans jamais y octroyer les crédits

nécessaires. La liaison Rhin-Rhône fait l'objet d'un plan d'action prioritaire dans le VIIème Plan, le Conseil d'État donne son aval mais avec des réserves sur la rentabilité à court terme⁵⁶⁴. Durant toutes les années 1960 et 1970 la stratégie de l'Association Mer du Nord-Méditerranée est de faire atteindre au gouvernement le seuil d'irréversibilité au-delà duquel les travaux déjà engagés dans la jonction Rhin-Rhône et ne permettraient pas de retour en arrière dans la réalisation de la liaison⁵⁶⁵. Jusque-là le gouvernement ne réalise que la mise au grand gabarit de la Saône jusqu'à Saint-Symphorien, embouchure du canal Rhin-Rhône (Audant *et al.*, 1973), la canalisation de la Moselle (sections Metz-Frouard, Frouard-Toul et Toul-Neuves Maisons) et la construction d'une voie navigable de Mulhouse à Altkirsh⁵⁶⁶, ces derniers travaux constituant les entames respectives des branches Moselle et Doubs de la liaison Rhin-Rhône.

1.2.5 La période industrielle : avec l'aménagement de Pierre-Bénite, l'affirmation d'un nouveau modèle

La confrontation des contenus des idéologies alimentant les modèles opposés de Jean-François Gravier et de Gilbert Tournier⁵⁶⁷ (une redistribution nationale des équipements et compétences *versus* une redistribution européenne des facteurs de croissance par les transports) aboutit un revirement dans le programme d'aménagement du fleuve dont les transformations sont en cours. C'est de nouveau à travers l'aménagement d'un tronçon local du fleuve, celui de Pierre-Bénite, que se manifeste ce basculement à la manière de l'expérience de Jonage, ce dernier constituant un premier moment de basculement par la création d'un compromis mettant à contribution la production hydroélectrique à la mise en navigation du fleuve (voir chapitre 3). Resituer l'expérience de Pierre-Bénite dans les controverses de l'époque sur la place du fleuve dans le devenir de la métropole lyonnaise permet de mieux comprendre les ressorts du changement de modèle qui se produit dans le rapport dominant au Rhône.

L'aménagement de Pierre-Bénite (1965) est à situer dans un débat alors très actif sur la place des métropoles dans le développement régional et dans le processus de redéfinition du rôle et des voies de développement de la métropole lyonnaise. Sans refaire les développements déjà présentés sur les lectures dominantes de la métropolisation durant les années 1960, nous allons présenter en quoi les débats sur le devenir de la métropole lyonnaise constituent le terrain de la confrontation des modèles de l'aménagement du territoire.

⁵⁶⁴ Le Monde 15 juin 1978. ADR, fond privé Gilbert Tournier.

⁵⁶⁵ Rapport sur l'aménagement du territoire sur l'axe mer du Nord-Méditerranée, Commissariat général du plan le 24 mars 1965. Groupe mer du Nord-Méditerranée. ADR, fond privé Gilbert Tournier.

⁵⁶⁶ Vème Plan de développement économique et social, 1966-1970. Disponible sur <http://www.strategie.gouv.fr/actualites/cinquieme-plan-de-developpement-economique-social>. Consulté le 09/07/2018.

⁵⁶⁷ La personnification de ces modèles est introduite uniquement dans un but de clarté.

1.2.5.1 Une redéfinition de la place de Lyon

Au début des années 1960 un débat émerge sur le rôle à donner à la voie fluviale dans l'avenir de la région lyonnaise. Certains géographes, comme Michel Laferrère, identifient de grandes contradictions dans le discours fluvial, constatant le fait que les industries de la région lyonnaise se sont historiquement développées loin du fleuve (bassin stéphanois, Alpes) et dès lors ne bénéficieront pas de la diminution des tarifs de transport escomptée par l'aménagement de la voie d'eau au grand gabarit (Laferrère, 1962). Cela conduit ce dernier à conclure une absence de potentiel du transport fluvial pour la région lyonnaise. En revanche, d'autres géographes comme le banquier-géographe et inspirateur de la planification lyonnaise Jean Labasse (Chatelan, 2008) placent d'importantes attentes envers la navigation rhodanienne pour accomplir le développement de la région lyonnaise, « non seulement celui des zones bordières ou des cités du chapelet rhodanien mais celui de la région entière grâce aux effets de contagion et à l'usage de commodités proches » (Labasse, 1960 :160). Ce développement serait favorisé par l'entraînement économique de la nouvelle voie de transport ; légitimant ainsi la construction de plateformes portuaires et industrielles le long du Rhône aménagé : « L'avenir de la région lyonnaise est « sur l'eau » (*ibid*). Aussi, les partisans du développement fluvial voient dans l'aménagement de Pierre-Bénite (1965) et son intégration dans le système fluvial Fos-Rhône-Rhin à grand gabarit l'opportunité d'une restructuration du projet urbain et industriel lyonnais (Labasse, 1960).

Dans une période de réflexion sur l'aménagement du territoire, l'analyse des débats de la Société d'Economie Politique de Lyon à la fin des années 1950, association académique présidée par Gilbert Tournier, met en lumière la cristallisation de représentations antithétiques du territoire national dans la définition de la politique à suivre pour développer la métropole lyonnaise. Outre des invités débattant de la politique énergétique de la France et des méthodes de planification territoriale, Gilbert Tournier organise une conférence sur l'aménagement du territoire à laquelle participent Jean-François Gravier, alors chargé de mission au commissariat du Plan et attaché à inspirer les plans de modernisation et d'équipement auprès des administrations parisiennes sur l'aménagement du territoire, et Michel Laferrère, qui œuvre à cette époque à définir une région lyonnaise pour faciliter son développement avec la décentralisation de Lyon⁵⁶⁸. Cette conférence porte sur la position et la voie à suivre pour Lyon dans le cadre de la mise en place de la politique d'aménagement du territoire. La question posée aux participants par Gilbert Tournier est : « le contrepois lyonnais joue-t-il et peut-il jouer dans le sens de l'allègement du dirigisme centralisateur français ? ». On peut imaginer la déception pour le directeur de la Compagnie Nationale du Rhône de constater que le Rhône ne fait absolument pas partie des voies de développement pour la métropole lyonnaise dans le discours de Jean-François Gravier. Ce dernier développe au contraire ses arguments allant à l'encontre d'un aménagement lourd du fleuve. Ainsi dans les notes manuscrites prises par le directeur de la Compagnie Nationale du Rhône, nous pouvons constater la reprise des phrases « coup de poing » assénées par Jean-François Gravier durant la

⁵⁶⁸ Société d'économie politique. Conférence du 15 novembre 1957. ADR, fond privé Gilbert Tournier.

conférence : « [l'] avenir de Lyon n'est pas sur le Rhône – il n'y a jamais été. Il y a un avenir du Rhône comme il y a un passé du Rhône et du sillon Rhin-Rhône. – un port fluvial ne fait pas une capitale »⁵⁶⁹. En effet, loin de mettre le destin lyonnais entre les mains de l'industrie chimique ou de la papeterie, comme le font ses contemporains, Jean-François Gravier, fidèle à sa pensée, déclare que l'une des missions principales de Lyon est l'enseignement. Il applique en effet sa théorie de l'espace français pour définir la place et le rôle de Lyon dans l'aménagement du territoire ; il place alors la voie lyonnaise dans la concentration de services financiers, industriels, commerciaux et d'équipements rares plutôt que dans l'accumulation de moyens physiques : « l'avenir de Lyon ne semble pas devoir être recherché dans l'accumulation d'usines ou de grands travaux, comme on semble être tenté de le faire, mais bien plutôt dans une affirmation accrue de ses ambitions de métropole commerciale et intellectuelle. Lyon a à choisir entre le béton et la matière grise et c'est la matière grise qu'elle semble devoir avant tout choisir. C'est en ce sens que l'on peut réellement parler, pour Lyon, d'un avenir de capitale »⁵⁷⁰. Ainsi, Jean-François Gravier recommande de faire de Lyon la capitale intellectuelle de la chimie et « le carrefour clé des échanges commerciaux et humains de l'Europe en devenir ». Pour cela, Gravier resitue l'avenir de Lyon non pas sur le Rhône, mais plutôt dans sa vallée, « clé d'un grand axe Cologne-Marseille que devrait revivifier le marché commun »⁵⁷¹, remobilisant l'une de ses constructions géographiques, l'arbre centre-Europe (Gravier, 1958). Lyon y figure comme la métropole d'une région rhodanienne industrialisée traversée par l'axe Rhin-Rhône nord sud et un axe Grenoble Italie/ouest. La structuration de cet axe par les infrastructures ne comprend pas la navigation mais plutôt l'autoroute, les liaisons aériennes et le rail. Jean-François Gravier n'est d'ailleurs pas le seul conférencier de la Société à dénigrer le fleuve dans la politique d'infrastructures lyonnaise au bénéfice par exemple de l'aéroport de Bron⁵⁷². Ce déni de la voie fluviale, associée aux industries lourdes, relègue ce mode de transport aux côtés des modèles obsolètes de développement face aux transports associés aux fonctions tertiaires perçues comme plus innovantes et prometteuses pour Lyon.

Cependant, l'aménagement du Rhône est remis en débat par Michel Laferrère lors de la même conférence. Ce dernier argue que l'organisation du tissu industriel lyonnais, pour le moment fragmentaire, pourrait gagner à ce que la ville de Lyon participe plus à la prise de décision concernant l'aménagement du fleuve, décision alors réalisée de manière unilatérale depuis Paris. Le géographe conçoit l'aménagement du fleuve par la Compagnie Nationale du Rhône comme une politique d'équipement régional à laquelle doit participer Lyon⁵⁷³. Ainsi durant la conférence, la thèse de

⁵⁶⁹ Notes manuscrites de Gilbert Tournier. Société d'économie politique. Conférence du 15 novembre 1957. ADR, fond privé Gilbert Tournier.

⁵⁷⁰ Le Progrès de Lyon. « Lyon, capitale de la province ? » 16 novembre 1957. ADR, fond privé Gilbert Tournier.

⁵⁷¹ Propos rapportés. Société d'économie politique, conférence du 15 novembre 1957. Lyon, capitale de la Province. Par messieurs Jean-François Gravier et Michel Laferrère. ADR, fond privé Gilbert Tournier.

⁵⁷² Conférence du 30/01/1959 de M. Paul Delcourt, à la société d'Economie Politique de Lyon, sur la Planification Territoriale. ADR, fond privé Gilbert Tournier.

⁵⁷³ Propos rapportés. Société d'économie politique, conférence du 15 novembre 1957. Lyon, capitale de la Province. Par messieurs Jean-François Gravier et Michel Laferrère. ADR, fond privé Gilbert Tournier.

l'aménagement du fleuve comme voie d'avenir de Lyon, thèse rejetée par Gravier mais défendue par Laferrère, trouve le soutien de Jean Labasse. Ce dernier reprend les arguments des promoteurs de la navigation : la généralisation des techniques modernes, l'importance des coûts du transport comme principal instrument de discrimination commerciale, la capacité de la voie d'eau à acheminer les matières premières lourdes suivant un coût modéré dans le sillon rhodanien, enfin plus généralement l'importance de la voie d'eau dans l'accomplissement des fonctions métropolitaines de Lyon. Plusieurs interventions vont dans le même sens durant le cours de la conférence, notamment des industriels lyonnais influents engagés dans la décentralisation comme Paul Berliet ; ce qui montre l'importance du débat sur le rôle du fleuve dans la définition de la vocation de Lyon. Toutefois, ces arguments ne mettent en aucun cas à mal la position de Jean-François Gravier qui remarque simplement que le trafic de pondéreux, de toutes façons appelé à diminuer, peut être largement favorisé par une tarification ferroviaire adéquate. Ce dernier tente durant la conférence d'orienter le contenu des revendications régionales vers la redéfinition des circonscriptions administratives et des responsabilités dans l'accomplissement de la décentralisation, thèmes qui sont au cœur de son idéologie politique. Ainsi l'étude du contenu des argumentations dans les conférences sur l'avenir de Lyon dans les années 1960 montre bien la confrontation des deux modèles aspirant à s'imposer dans la signification de l'Aménagement du Territoire. La réalisation de Pierre-Bénite en 1965 semble confirmer le choix lyonnais pour le deuxième modèle (en tant qu'elle incarne un développement nord-sud de l'agglomération basé sur le transport fluvial et ses horizons rhénans et méditerranéens), mais il faut souligner l'ambivalence de la planification lyonnaise à cette époque. En effet, l'incapacité lyonnaise à choisir son modèle de développement transparait fortement dans le contenu du PADOG. Le contenu de ce document illustre l'incommensurabilité relative de l'objectif de faire contrepoids à la congestion parisienne et la nécessité de desserrer la métropole lyonnaise pour organiser une région équilibrée⁵⁷⁴.

1.2.5.2 Un changement de modèle d'aménagement fluvial dans le programme de la Compagnie Nationale du Rhône

L'aménagement de Pierre-Bénite et le triomphe du modèle lié à la navigation intérieure dans le milieu des années 1960 induisent une modification des buts et des actions de la Compagnie Nationale du Rhône.

L'aménagement de Pierre-Bénite est le premier à être conçu dans l'horizon de la liaison Mer du Nord Méditerranée tout en n'assumant pas une fonction primordiale de production hydroélectrique. La proximité de la métropole lyonnaise réveille les attentes lyonnaises pour la navigation : la métropole escompte un triplement du trafic du port Édouard Herriot en permettant l'accès du Rhône aux péniches de la Saône⁵⁷⁵. Les autorités lyonnaises sur le Port Édouard Herriot anticipent fortement la liaison Rhin-Rhône ; des installations importantes sont réalisées au début des années 1960 sur le Port Édouard Herriot pour anticiper la réception et le stockage de produits métallurgiques lorrains, en anticipant le

⁵⁷⁴ SEDES société d'études pour le développement économique et social direction régionale de Lyon, Vues sur le PADOG de la région Lyonnaise. Mars 1964. ADR, fond privé Gilbert Tournier.

⁵⁷⁵ L'Echo Liberté du 20 Janvier 1966. ADR, fond Gilbert Tournier.

franchissement des seuils vosgiens⁵⁷⁶. Les caractéristiques de l'aménagement de Pierre-Bénite montrent la priorité accordée à la navigation industrielle. En supprimant le passage de la Mulatière, le projet évite le transbordement au port Rambaud déjà saturé, facilitant la navigation, et permet une industrialisation sur les bords du fleuve. L'expérience de Pierre-Bénite démontre pour la première fois que dorénavant les zones industrielles doivent être construites en même temps que l'aménagement hydroélectrique. Ainsi, la Compagnie Nationale du Rhône parvient à faire admettre au Commissariat du Plan que les travaux de creusement d'une partie du canal de fuite doivent être avancés d'un an pour permettre la réalisation conjointe de la zone industrielle de Feyzin, dans une logique de réutilisation des déblais libérés par le creusement des canaux⁵⁷⁷.

L'aménagement de Pierre-Bénite concrétise le passage de la période électrique à la période industrielle en permettant une reconfiguration des relations entre les acteurs et du compromis sur l'aménagement du fleuve. Cette reconfiguration est rendue possible par une évolution du contexte économique national. En effet, la baisse du coût du pétrole au niveau international, l'adoption d'une politique nationale énergétique privilégiant les importations de ce produit à bas coût (Bouchet, 1983) et les innovations réalisées dans la production d'énergie par les centrales au fioul (Bethemont, 1972) rendent peu compétitif le programme de production hydroélectrique dans la continuité de la période électrique d'aménagement du fleuve. La reconfiguration des objectifs de l'aménagement entre partisans de la production électrique et de la navigation n'est pas sans générer des tensions entre la Compagnie Nationale du Rhône et l'opérateur électrique à laquelle elle est liée dans la vente de son électricité, EDF. Sans surprise, les dirigeants d'EDF ont beaucoup de mal à participer à l'aménagement de Pierre-Bénite où la production électrique est reléguée à un rang mineur (Bethemont, 1972). Pendant un moment les dirigeants d'EDF soutiennent face au projet de Pierre-Bénite l'alternative d'un aménagement à dominante énergétique consistant en un barrage hydroélectrique à Ternay. Mais leur résistance à financer l'aménagement de Pierre-Bénite est vaincue sous la pression des autorités lyonnaises⁵⁷⁸, créant de fait un précédent dans le jeu des forces autour de la définition du programme d'aménagement du fleuve. Au-delà de la réalisation locale, l'aménagement de Pierre-Bénite incarne un basculement du régime imaginaire actif vers le modèle d'Aménagement du Territoire basé sur la navigation. Ce basculement se traduit par une réinterrogation sur la définition du statut et des fonctions de la Compagnie Nationale du Rhône pour intégrer la demande nouvelle en matière d'industrialisation et d'aménagement du territoire.

⁵⁷⁶ Note pour M. Sudreau. 10/09/1964. ADR, fond Gilbert Tournier.

⁵⁷⁷ Les zones industrielles liées à l'aménagement du Rhône. Lyon. 15/01/1965. ADR, fond privé Gilbert Tournier.

⁵⁷⁸ Sillon mer du Nord-Méditerranée, objectifs et conditions des études économiques concernant le tronçon commun de l'Y. Lyon, 2/11/1965. ADR, fond privé Gilbert Tournier.

L'Association mer-du-Nord-Méditerranée émet de fortes revendications pour instituer une refonte des objectifs et des moyens de la Compagnie Nationale du Rhône⁵⁷⁹. D'une part, elle exige de la libérer de sa soumission financière vis-à-vis d'EDF. Il est impossible pour la Compagnie d'assumer son nouveau rôle d'aménageur de plateformes industrielles avec le même mécanisme financier qui la soumet aux exigences d'EDF. En effet, durant la période électrique, les aménagements hydroélectriques sont largement financés par l'État et le principe de réalisation d'équipements pour la navigation et l'irrigation est largement contrarié par l'obligation de la Compagnie Nationale du Rhône à revendre son électricité à tarif contrôlé à EDF). D'autre part, pour permettre à la Compagnie Nationale du Rhône de passer à l'action, l'Association Mer du Nord-Méditerranée revendique l'inscription dans son cahier des charges de la prérogative d'aménagement de zones industrielles le long du Rhône, prérogative qui devrait lui revenir en intégralité pour faciliter la coordination des actions d'aménagement⁵⁸⁰. Elle prend pour référence le modèle constitué par l'aménagement de Pierre-Bénite pour planifier l'aménagement du fleuve à venir comme le montre la conférence phare de Gilbert Tournier de 1965 intitulée : « une œuvre capitale et urgente : l'équipement de l'axe économique mer du Nord Méditerranée » (21/01/1965 archives de Gilbert Tournier). Cette dernière dépeint en effet l'aménagement de Pierre-Bénite comme modèle « d'aménagement harmonieux du territoire » : modèle d'aménagement en zonage où la mise en navigation du fleuve doit générer un développement urbano-industriel dans son sillon en prolongeant les pôles de croissance lyonnais et de Marseille-Fos.

Le basculement dans le modèle d'aménagement provoqué lors de la réalisation de Pierre-Bénite rend possible la mise à l'échelle du modèle qu'elle incarne au fleuve tout entier. A partir du milieu des années 1960, l'Association Mer du Nord-Méditerranée fait établir par la Société d'Etudes de l'aménagement Rhin-Rhône une planification des réalisations à suivre. Dans une période de forte croissance et où les méthodes se résument à prolonger les tendances socio-économiques en cours sans anticiper les crises économiques, l'association émet des prévisions très optimistes. Ainsi, vue de 1965, l'aménagement de l'axe provoquerait une hausse de la population de 3,5 millions d'habitants, des activités de 1,5 millions d'emplois, motivant la création de 11000 hectares de zone d'activité à l'horizon 1985⁵⁸¹. Le changement de modèle implique une redéfinition de l'Aménagement du Territoire en intégrant les principes édictés par l'Association Mer du Nord-Méditerranée. En s'appliquant à tout l'espace fluvial, la planification de l'Association Mer du Nord-Méditerranée implique non seulement une modification des réalisations à venir (à l'exemple des projets de Vaugris ou de Péage de Roussillon), mais aussi un retour sur les réalisations passées de l'aménagement du Tiers Central du Bas-Rhône. Les membres de l'Association

⁵⁷⁹ Sillon mer du Nord-Méditerranée, objectifs et conditions des études économiques concernant le tronçon commun de l'Y. Lyon, 2/11/1965. ADR, fond privé Gilbert Tournier.

⁵⁸⁰ Les zones industrielles liées à l'aménagement du Rhône. Lyon, 15/01/1965. ADR, fond privé Gilbert Tournier.

⁵⁸¹ Rapport sur l'aménagement du territoire sur l'axe mer du nord méditerranée, Commissariat général du plan le 24 mars 1965. Groupe mer du nord méditerranée. ADR, fond privé Gilbert Tournier.

Mer du Nord-Méditerranée envisagent par exemple une réutilisation par le centre d'énergie atomique⁵⁸² des cités ouvrières, des infrastructures d'assainissement et des emplacements aménagés par les entreprises des travaux du barrage de Donzère-Mondragon. La reconversion des emplacements de chantiers utilisés par les entreprises de construction des barrages est aussi envisagée à Chateauneuf, Vivier, ou encore à Saulce⁵⁸³.

Ce changement de modèle induit une moindre place de l'hydroélectricité dans les logiques oeuvrant à l'achèvement de l'aménagement du Rhône de Lyon à la mer. Le retournement du rapport de force entre les cadres d'EDF et les aménageurs s'illustre le mieux avec le cas de l'ouvrage de Reventin-Vaugris (1980), dernier maillon de cet aménagement. En effet, les archives montrent que les justifications de l'ouvrage relèvent prioritairement de l'achèvement de la mise en navigation du Rhône de Lyon à la mer, auquel s'ajoute le souci d'une maîtrise locale des inondations et de la nappe phréatique. La production électrique est reléguée au rang de l'éventualité, en fonction de sa rentabilité et de son coût⁵⁸⁴.

⁵⁸² La plaine alluviale de Donzère à Mondragon connaît la construction d'une centrale nucléaire dans les années 1960 puis d'un centre d'enrichissement de l'uranium (Eurodif) dans les années 1970.

⁵⁸³ Les zones industrielles liées à l'aménagement du Rhône. Lyon. 15/01/1965. ADR, fond privé Gilbert Tournier.

⁵⁸⁴ Archives de la commune de Reventin-Vaugris, Mémoire technique de la Compagnie Nationale du Rhône, avril 1971. Non indexé.

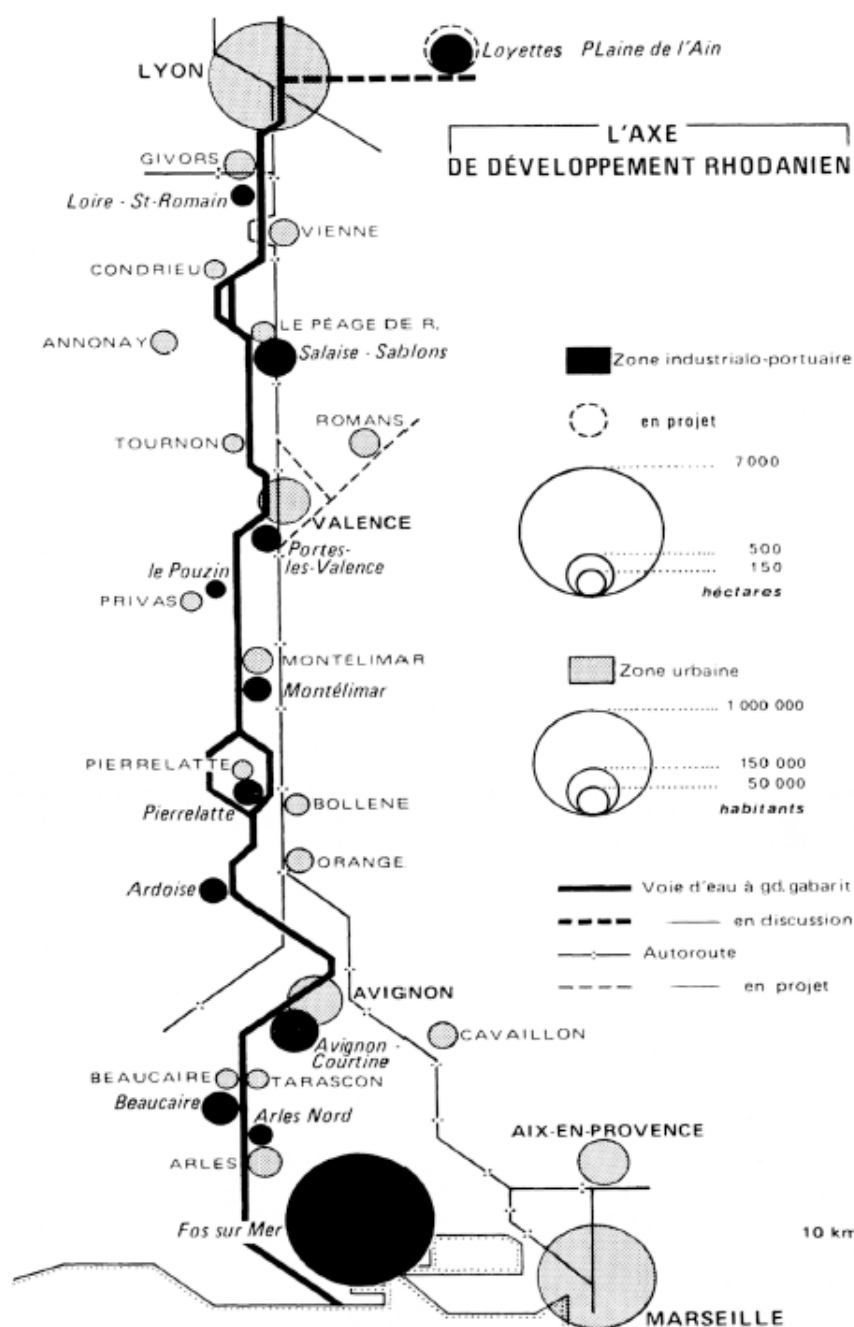


Figure 26: les zones industrialo-portuaires de l'axe du Rhône dans les années 1960-1980. Source : Bouchet, 1983.

L'objet de cette première partie était d'examiner les transformations successives du Rhône durant deux périodes distinctes de ce qui est communément appelé les « Trente Glorieuses ». Ces deux périodes se caractérisent par une forte intervention de l'État dans la structuration de son espace national, cependant dans des modalités différentes. La maturation de l'idéologie Graviériste du territoire national durant la première période, de 1945 à 1959, et les expériences de la Compagnie du Bas Rhône et du Languedoc font peu d'émules face à l'engagement fort de l'État dans la génération d'énergie pour accompagner la reconstruction. Cela n'empêche pas les imaginaires du fleuve alors récessifs dans une configuration

d'acteurs dominée par EDF, notamment la navigation, de maintenir leurs conditions de reproductions au fur et à mesure des transformations engagées. A partir de 1959 s'engage alors une recomposition de ces imaginaires avec la construction et la promotion d'une idéologie spatiale faisant de la voie navigable Rhin-Rhône le pivot de l'aménagement de l'espace national. Cette construction est réalisée par un groupe d'acteurs qui se constitue à cette date (hauts fonctionnaires de l'État, élus rhodaniens, représentants de la navigation, Compagnie Nationale du Rhône), groupe en lutte avec d'autres idéologies de l'espace national (notamment l'idéologie ruraliste de Jean-François Gravier réaffirmée en 1958) candidates à occuper la place dominante notamment dans l'orientation des choix de l'État planificateur. En découle la planification d'un nombre important de zones industrialo-portuaires le long du Rhône entre Lyon et la mer (Figure 26). La réalisation de Pierre-Bénite (aménagement privilégiant l'industrialisation et la navigation face à la production électrique) en 1965 est donc à considérer comme une sanction d'un processus largement engagé. Si la considération des transformations du Rhône par le prisme des imaginaires gagne à distinguer ces deux grandes périodes, elle ne doit pas occulter l'articulation des initiatives de l'État planificateur avec l'action des pouvoirs municipaux. Cela nous amène dans la partie qui vient à reconsidérer la production de grilles de lectures de l'aménagement de l'espace fluvial par les acteurs municipaux durant les Trente Glorieuses et les temporalités qui se dégagent de cette articulation du local au global.

2 Imposer la logique globale dans le local. Une approche par les temporalités

Le choix du titre, imposer la logique globale dans le local, pourrait sembler contradictoire avec le parti pris qui structure notre propos dans cette seconde partie. On sait depuis les travaux de l'école de la régulation que l'État se révèle à partir de l'après-guerre un acteur incontournable de la production de l'espace, capable d'imposer ses propres cadres. Ainsi l'État durant la période de forte croissance suivant l'après-guerre accomplit une rationalisation de l'espace sous le modèle fordiste (Gay, 2001), c'est-à-dire une réorganisation de l'espace à partir du modèle d'organisation sociale issue de l'entreprise. Ce processus n'implique pas simplement la production d'une idéologie de l'espace, ramenant au rôle de la DATAR et à ce que nous avons étudié dans la première partie de ce chapitre, mais concerne plus largement la prise par l'État qui pèse sur l'organisation de l'espace à travers les formes générales de son action par le soutien financier aux grands groupes, le maintien d'une politique économique inflationniste ou encore le financement d'infrastructures et d'équipements (Veltz, 1996). Dès lors, quel est l'intérêt de prendre en considération la production discursive de municipalités et d'élus locaux dans la période de l'histoire où le rôle des acteurs économiques locaux (municipalités, chambres de commerce) est mis entre parenthèses devant l'affirmation de l'État comme acteur majeur de la structuration marchande de l'espace national ?

L'étude de la réception par le local des aménagements successifs réalisés à l'initiative de l'État nous apparaît comme un contrepoint à la fois nécessaire et fécond. Elle permet en effet de sortir de l'image stéréotypée d'un aménagement à la seule rationalité surplombante déconnecté du local et de remettre en perspective l'aménagement par rapport aux trajectoires du local. Le champ devient alors propice à une analyse mêlant les temporalités des imaginaires de l'espace national (première partie de ce chapitre) avec celles des acteurs économiques des espaces fluviaux locaux. Se pose alors la question de l'évolution de la relation entre ces acteurs économiques du local et le cadre global de l'aménagement du fleuve dans lequel ils évoluent, de leur éventuelle capacité à accommoder, rejeter, sélectionner ou s'appropriier les interventions extérieures conduisant à la transformation de leur espace fluvial.

Ainsi, cette partie conduit à examiner en détail l'expression du régime imaginaire œuvrant à la transformation du fleuve en espace productif par deux entrées : 1/ les temporalités dans lesquelles s'inscrit ce grand mouvement de transformation du local par le global, 2/ la diversité des projets urbains et de la construction du rapport local au global. On s'intéresse notamment aux nombreuses négociations multipartites entre l'État, les acteurs locaux et la Compagnie Nationale du Rhône qui a lieu pour nombre

de ports, équipements et zones industrialo-portuaires⁵⁸⁵ entre le début des années 1950 et le début des années 1970. Comment s'appliquent les logiques productives globales à l'espace local dans la pratique ?

Pour générer de l'intérêt dans la comparaison des trajectoires du local, il nous est apparu évidente la nécessité de comparer des études de cas de tronçons aménagés durant les périodes différentes de la transformation du fleuve. A la première extrémité de la chronologie des transformations se trouve la plaine de Donzère à Mondragon (entre Montélimar et Orange), cas à la fois emblématique et de grande envergure de l'aménagement du tiers central du bas Rhône priorisant la production d'hydroélectricité. Les travaux de construction du canal de dérivation et de la centrale hydroélectrique, entrepris très vite après la Seconde Guerre mondiale entre 1947 à 1952, sont en effet les premiers de cette succession de barrage. A l'autre extrémité de la période se situent les sites de la Plaine de l'Ain et du Rhône moyen n'accueillant l'aménagement fluvial que tardivement (années 1960 et 1970).

En décalant un peu l'angle de la lecture classique de l'imposition descendante d'un imaginaire dominant, notre démarche met en exergue la part jouée par les acteurs locaux, municipalités, chambres de commerce, dans la transformation de leur espace fluvial via des processus de socialisation aux logiques fonctionnalistes dominantes. Cela nous permet d'éclairer, par un retour aux acteurs et à leurs échelles de référence, l'expression du régime imaginaire œuvrant à la transformation du Rhône en espace productif, laquelle ne se limite pas à la temporalité brutale de l'intervention mais inclut des processus de maturation, de réinvestissement et de « digestion » a posteriori comme dans le cas des communes de Donzère-Mondragon ou à l'inverse d'anticipation, de tentatives de « préparer le terrain » comme le montre le cas des communes du Rhône moyen. Cela justifie un découpage de l'exposition des données empiriques en deux sous-parties, la première dédiée à la plaine de Donzère et la seconde aux terrains du Rhône moyen.

2.1 Une reconsidération du changement matériel par le pouvoir municipal: le cas de la plaine de Donzère-Mondragon

Située au sud de Montélimar, la plaine alluviale de Donzère à Mondragon s'étend entre deux étroits ou cluses, entre les villes de Viviers Saint Montant, Châteauneuf du Rhône-Donzère en amont, Saint-Alexandre - Saint Etienne des Sorts et Mondragon - Mornas au sud (Figure 27).

⁵⁸⁵ Les zones industrielles liées à l'aménagement du Rhône. Lyon. 15/01/1965. ADR. Fond privé Gilbert Tournier.

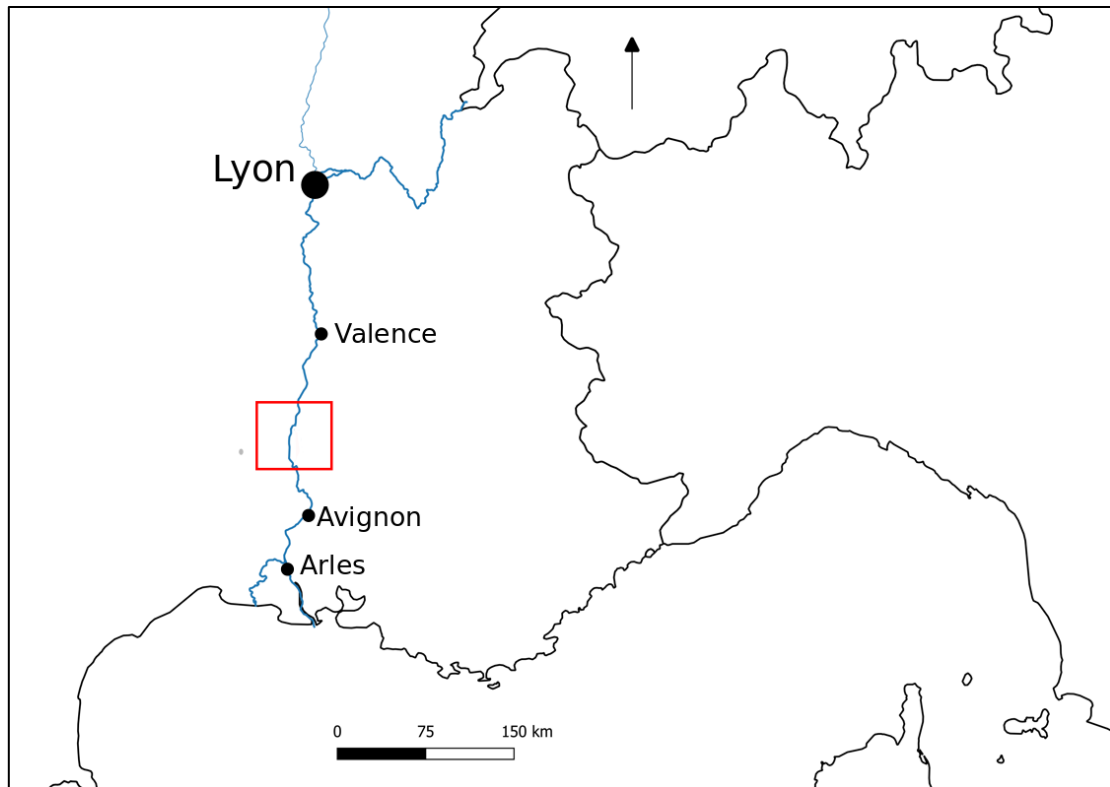


Figure 27: localisation de la plaine de Donzère à Mondragon sur le Rhône (tracé d'avant l'aménagement par la Compagnie Nationale du Rhône).

La première transformation matérielle de ce tronçon du fleuve Rhône, en l'occurrence l'aménagement du barrage et de l'usine hydroélectrique André Blondel, se déroule très tôt après la fin de la Seconde Guerre mondiale entre 1947 et 1952. Il constitue la première de nos études de terrain opposant les tronçons du Rhône accueillant les réalisations précoces de l'après-guerre aux tronçons transformés tardivement. Les relations entre la Compagnie Nationale du Rhône, opérateur de l'aménagement, et les acteurs locaux durant la réalisation sont d'abord explicitées. Notre deuxième point est que le temps court de la réalisation laisse la place à des réinvestissements idéels (de la part des acteurs locaux) des changements matériels de la plaine durant le reste des Trente Glorieuses. La production de l'espace local répond ainsi au modèle : intervention exogène – réinvestissement local.

2.1.1 Une transformation matérielle et symbolique de la plaine de Donzère-Mondragon

Comme nous l'avons mentionné en première partie de ce chapitre, les transformations matérielles de la plaine de Donzère – Mondragon durant l'après-guerre dans le cadre du commencement du programme d'aménagement du tiers central du Bas-Rhône frappent par leur gigantisme. Ce gigantisme ne concerne pas que les dimensions de la centrale hydroélectrique de cet aménagement (centrale André Blondel), qui dépassent celles de l'usine de Génissiat (Haut-Rhône), mais aussi la longueur du canal de dérivation de Donzère à Mondragon qui avoisine les 28 km. En plus de marquer la physionomie générale de la plaine et ses structures agraires, ces ouvrages modifient fortement son fonctionnement hydraulique.

D'une part, le canal de dérivation construit par la Compagnie Nationale du Rhône coupe un nombre important des voies de communication nord-sud et est-ouest structurant la plaine alluviale (Figure 28). Ensuite, le canal de dérivation déstabilise en effet tout le fonctionnement hydraulique de la plaine (Figure 30) et la logique de maximisation de la production hydroélectrique fait privilégier par la Compagnie Nationale du Rhône l'écoulement de l'eau du Rhône, dont le lit mineur accuse une forte réduction par rapport à la période d'avant les aménagements Girardon (Figure 29), vers le canal d'alimentation de l'usine, laissant une part infime du débit du Rhône dans le Rhône court-circuité. De cette manière, la construction du canal de dérivation par la Compagnie Nationale du Rhône génère un épisode de fortes tensions avec les agriculteurs de la plaine, ces derniers voyant les niveaux d'eau de la nappe alluviale de la plaine fortement dérégulés. Cela se manifeste par des inondations en amont du nouveau canal et un assèchement en aval (Figure 30), avec pour conséquence une déstabilisation du système d'irrigation.

Le nouveau canal, en absorbant la majeure partie du débit introduit dans le Rhône court-circuité et en coupant le centre de la plaine de ses apports d'eau venant du nord-est, introduit un déséquilibre dans le fonctionnement hydraulique jusqu'alors prévalent dans la plaine, déséquilibre non anticipé par les ingénieurs de la Compagnie Nationale du Rhône (Pritchard, 2011). De très nombreux riverains, agriculteurs, habitants, élus locaux se mobilisent durant et après les travaux du canal pour réclamer des compensations et une correction par la Compagnie du déséquilibre de la nappe (*ibid*). Le conflit entre riverains, agriculteurs et dirigeants de la Compagnie Nationale du Rhône donne lieu à une série de siphons et drains le long du canal de dérivation par la Compagnie pour atténuer le dysfonctionnement de l'alimentation de la nappe (Figure 31).

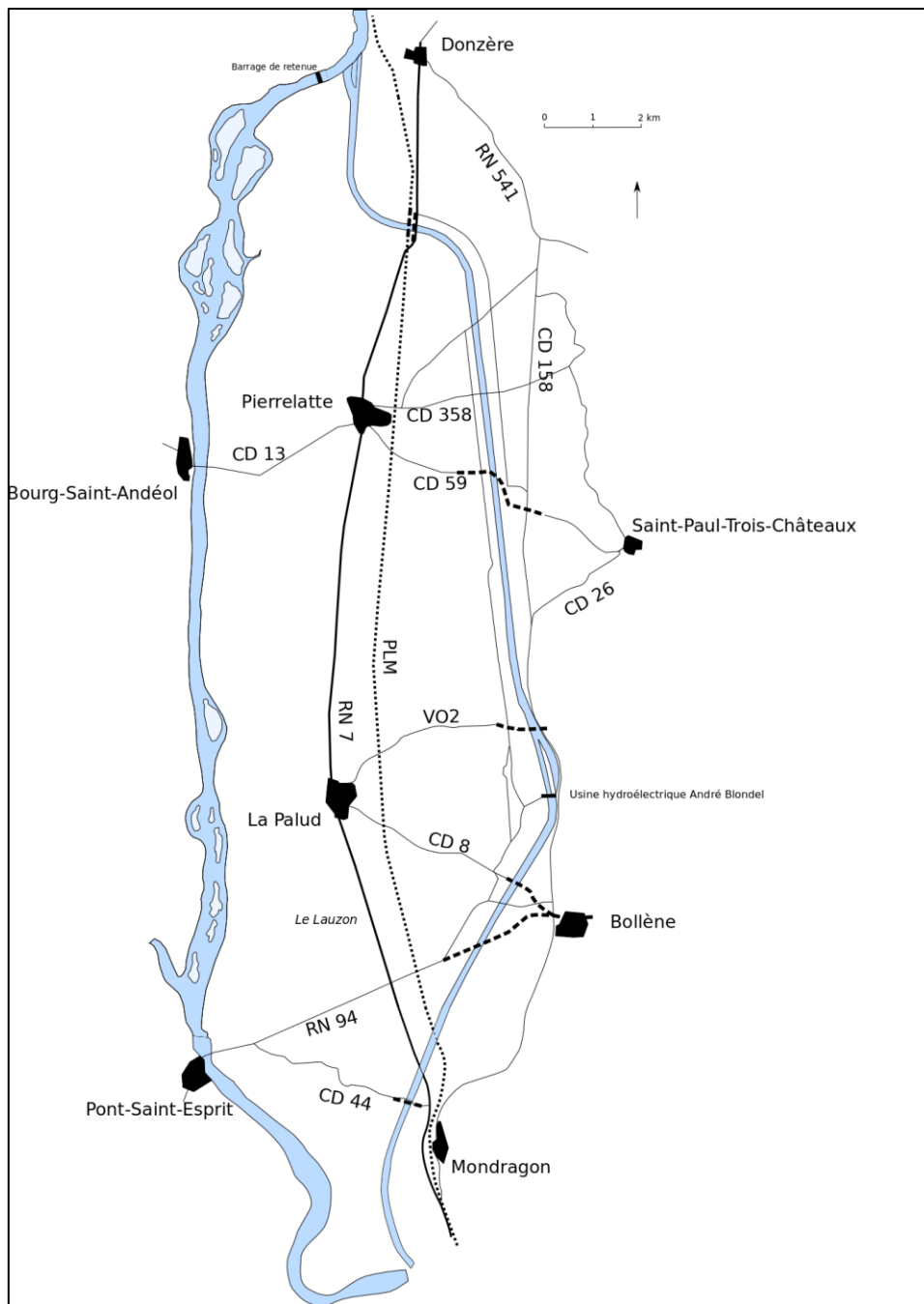


Figure 28: le rétablissement des voies de communication suite à l'aménagement du canal de Donzère à Mondragon.

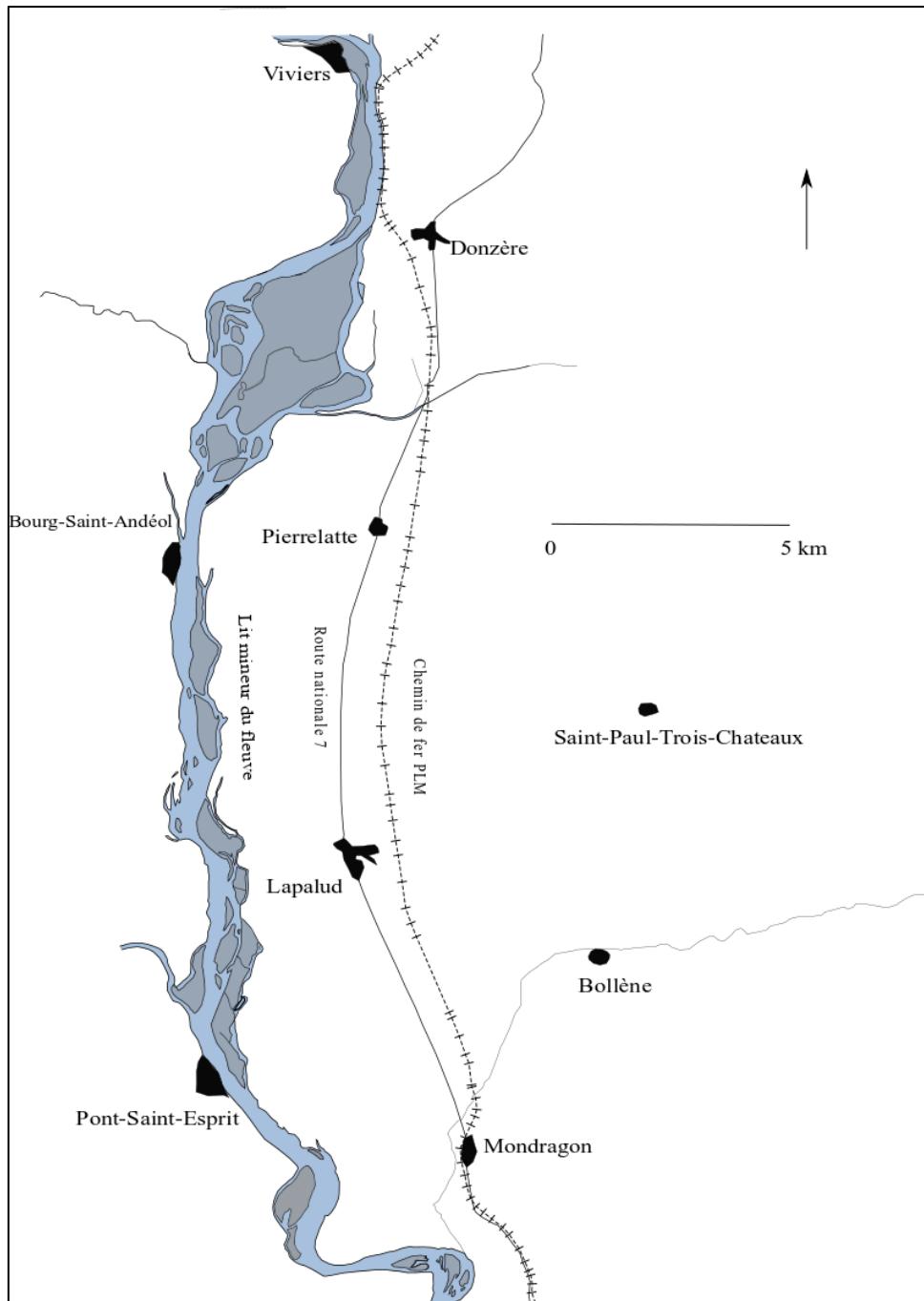


Figure 29: plaine de Donzère à Mondragon avant aménagement hydraulique. Basée sur les cartes d'État major de l'IGN de 1840-1850.

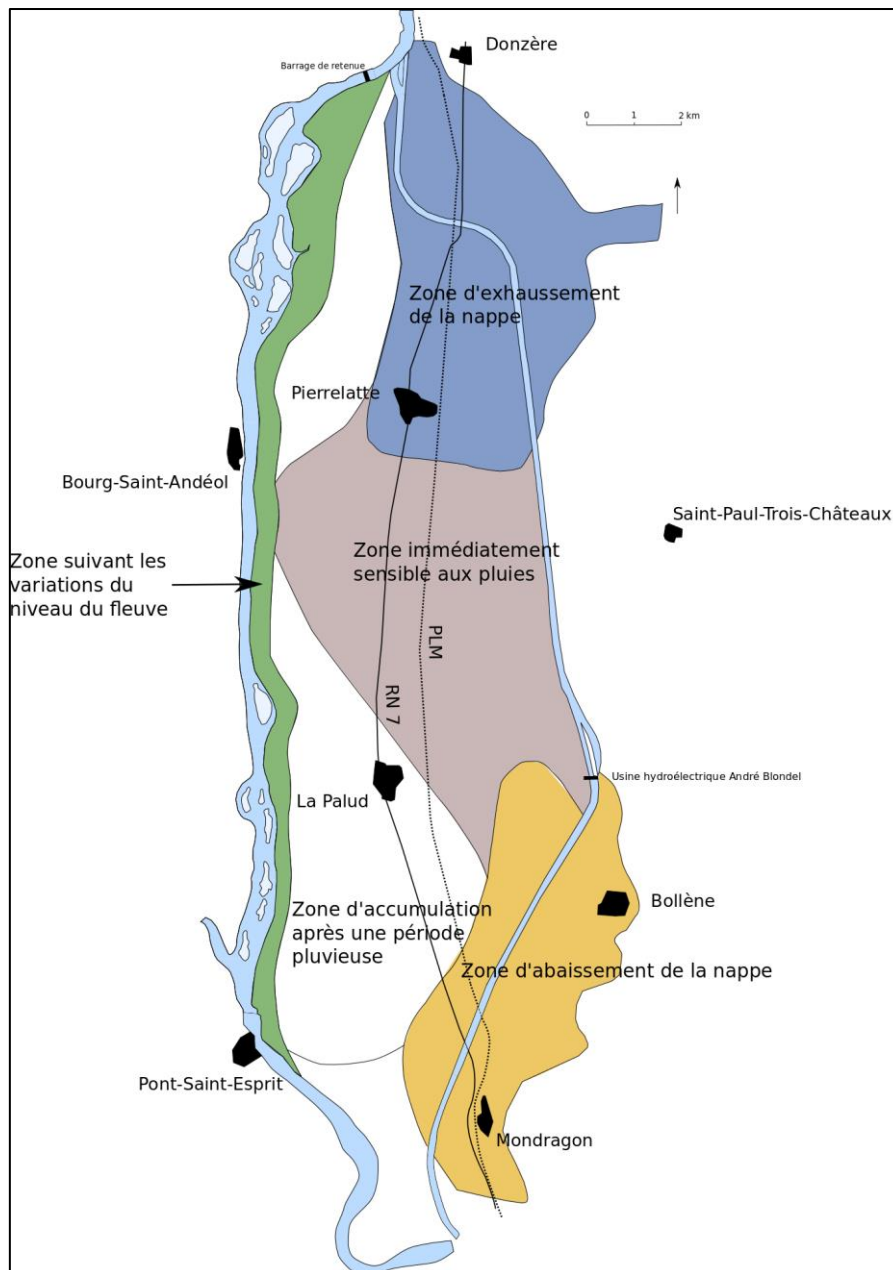


Figure 30: Une déstabilisation de l'équilibre hydraulique de la plaine par le canal de Donzère à Mondragon.

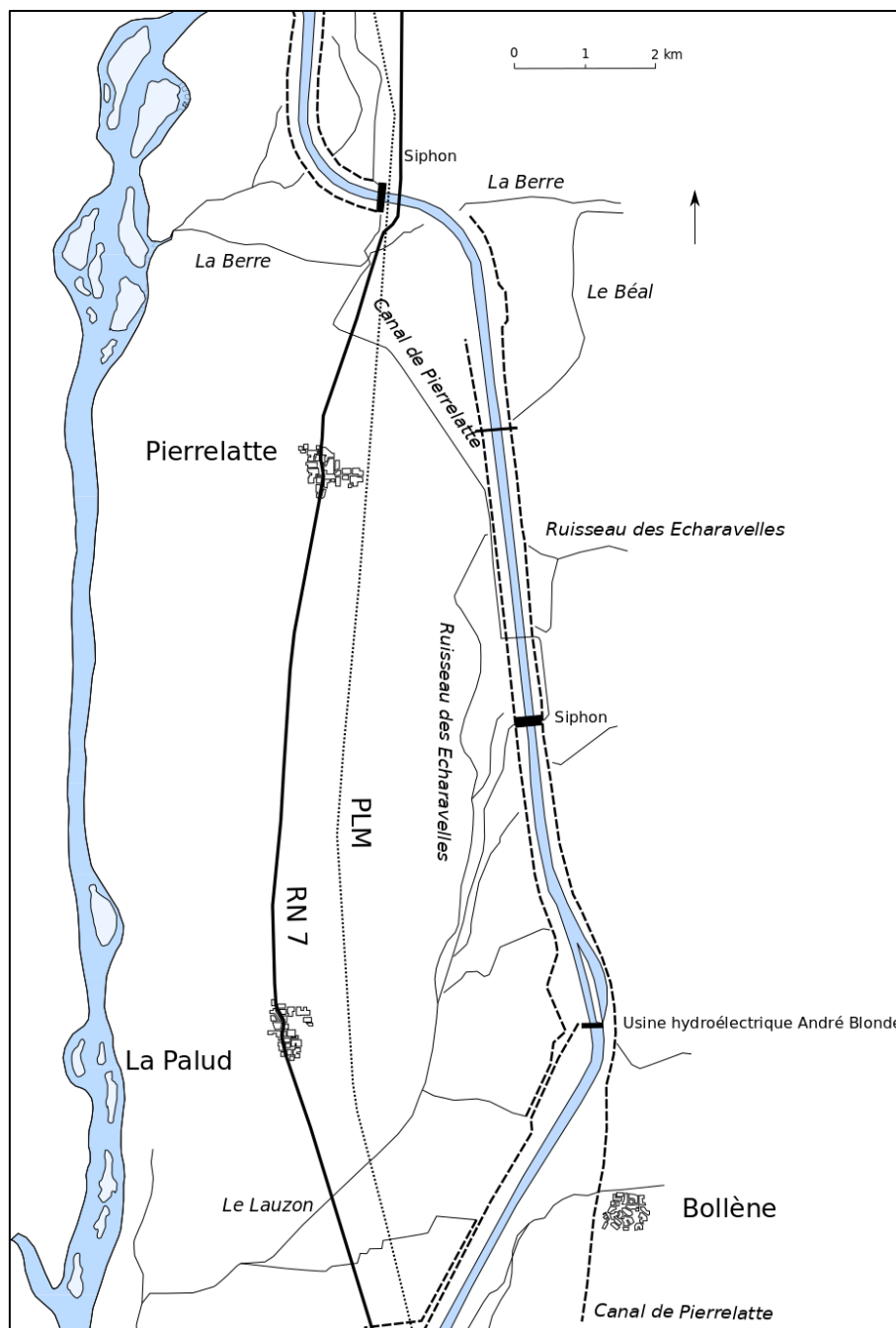


Figure 31: le rétablissement de l'écoulement des eaux par la Compagnie Nationale du Rhône. Trait noir : rivière et canal conservé ; trait strié de noir et blanc : rivières et canaux créés. Cette représentation cartographique expose les deux dispositifs techniques destinés à rétablir le fonctionnement hydrologique de la nappe en amont et en aval du canal de dérivation.

Notre propos est de présenter le travail de légitimation symbolique de la transformation radicale de la plaine alluviale opérée par les acteurs dominants de l'aménagement : ingénieurs des Ponts et Chaussées, hydrauliciens et cadres de la Compagnie Nationale du Rhône. Nous voyons comment cette production discursive dominante assigne l'espace local à une pure vocation d'accueil de l'intervention extérieure. Ensuite nous examinons la manière dont elle sape la légitimité politique des municipalités.

L'assignation symbolique de la plaine à une vocation hydroélectrique

La construction de l'ouvrage de dérivation de Donzère-Mondragon constitue un cas d'école de la confiscation de la définition d'un espace local par une élite technique faite d'ingénieurs des grands corps. A ces ingénieurs se joignent des géomorphologues et hydrauliciens universitaires, confortant un discours positiviste dominant vêtu d'une double légitimité à la fois scientifique et technique⁵⁸⁶. Cette confiscation est un processus discursif dont on trouve les traces dans les discours de l'époque sur l'aménagement de Donzère-Mondragon. Nous retrouvons le contenu du discours officiel positiviste et moderne sur le fleuve transformé dans l'ouvrage spécial « *Donzère Mondragon* » édité par la revue *La Houille Blanche* paru après les aménagements de Donzère-Mondragon (Figure 32) dont la structure offre un récit de ces transformations du point de vue dominant des ingénieurs des Ponts et Chaussées.

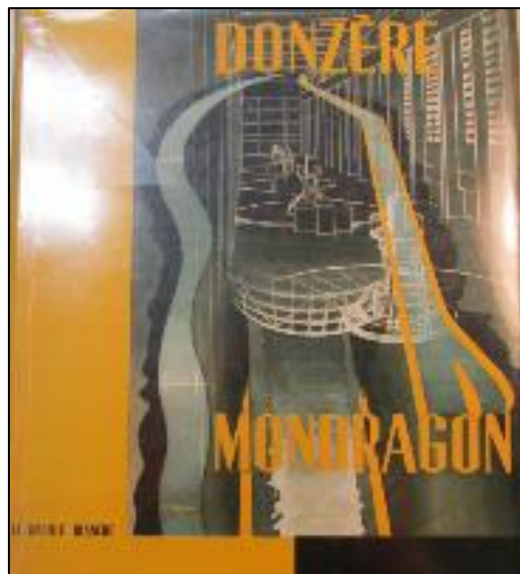


Figure 32: couverture du numéro spécial de *La Houille Blanche* (1955). La couverture figure une vue en perspective cavalière de l'aménagement de Donzère-Mondragon, on y voit le canal de dérivation et en arrière-plan une vue de la salle des turbines de la centrale André Blondel.

L'étude du contenu de l'ouvrage spécial dédié en 1955 à l'aménagement de la plaine dans les éditions de *La Houille Blanche* est significative du travail de domination symbolique opéré sur l'espace local. L'analyse de la structure et de l'ordonnancement des thèmes que comprend cet ouvrage révèle les ressorts discursifs permettant l'établissement d'une représentation dominante d'un espace local assigné à la vocation de support de l'aménagement hydroélectrique et débarrassé de ses autres composantes territoriales. La première partie traite des études préalables à l'aménagement en mettant l'accent sur les caractéristiques géologiques du site, le modèle du barrage et le dimensionnement des ouvrages (canal de dérivation et centrale André Blondel), enfin les caractéristiques de la prise d'eau. L'espace local apparaît d'emblée vidé de toute substance, réduit à sa pure fonction de support géologique. La seconde

⁵⁸⁶ Ch. Jacob. Professeur honoraire de géologie à l'université de Paris. Site et conditions géologiques de l'aménagement de la chute de Donzère-Mondragon. Donzère-Mondragon, la Houille Blanche, numéro spécial, 1955. Page 21. Archives de la commune de Pierrelatte, non indexé.

partie, dénommée « Génie civil et équipement », donne les détails techniques sur les travaux eux-mêmes ; elle fait intervenir autant d'ingénieurs du génie civil que de chefs de chantiers. Ces derniers mettent l'accent sur l'immensité des travaux réalisés, sur les choix techniques spécifiques opérés pour équiper les installations et sur les solutions trouvées pour faire face aux problèmes techniques rencontrés, par exemple le rétablissement des voies de communication. Cette partie priorise la production hydroélectrique dans la rationalisation de l'espace local. La dernière partie dénommée « les problèmes spéciaux posés par la triple mission de la compagnie et par le cadre humain de l'aménagement », donne la parole aux ingénieurs de l'État engagés dans la mise en navigation du Rhône (l'ingénieur des ponts et chaussées Kirschner) et dans le développement de l'irrigation (des ingénieurs du Génie rural). Cette partie couvre aussi le thème des expropriations et des compensations locales dans le domaine agricole. Ici la production discursive dominante vient dépolitiser les conséquences fortes de l'aménagement en matière de dérégulation du fonctionnement hydroagricole de la vallée. Cette dépolitisation s'illustre par l'abondance de détails techniques sur l'adaptation des ouvrages aux échanges fleuve-nappe tout en légitimant la logique de production hydroélectrique, par exemple dans le choix des caractéristiques du canal de dérivation, le colmatage du canal étant escompté pour diminuer les « pertes » d'eau par infiltration dans la nappe⁵⁸⁷. Les tensions avec les agriculteurs sont traitées d'un point de vue strictement technique : caractéristiques de la plaine et de la nappe alluviale, fonctionnement et contraintes du système d'irrigation local, descriptions minutieuses du dispositif de réalimentation de la nappe à partir de siphons installés le long du canal de dérivation⁵⁸⁸. L'ensemble ne donne jamais la parole aux élus ou agriculteurs locaux. Ainsi, la structure du récit contenu dans le numéro spécial de la *Houille Blanche* n'est pas neutre ; l'enchaînement en trois parties d'un point de vue apparemment technique et où les caractéristiques socioéconomiques locales ne viennent qu'à la fin suggère une subordination des problèmes du local aux exigences techniques de l'aménagement.

Outre l'assignation de l'espace local à un pur substratum matériel désocialisé, la production discursive sur l'aménagement mobilise des représentations fortement médiatisées et diffuses dans la société de l'époque destinées à asseoir la légitimité du discours aménagiste tout en affaiblissant les caractéristiques sociospatiales du local. Il s'agit de la représentation d'une modernité rendue accessible par les ingénieurs des corps techniques de l'État apportant la technologie hydroélectrique à un monde rural figé dans l'immobilisme et la tradition. On retrouve cette représentation dans le récit des acteurs dominants sur le conflit de la réalimentation de la nappe alluviale : « les barrages hydroélectriques de notre siècle actuel, en raison même de l'ampleur de leur bassin de retenue ou de la longueur de leurs canaux de dérivation, ont créé partout une certaine perturbation qui s'accommode mal avec la position traditionnelle du monde

⁵⁸⁷ Marc Henry. Ingénieur en chef des ponts et chaussées. Directeur de la compagnie nationale du Rhône, chargé du service d'études. Les problèmes liés aux sables et aux graviers. Donzère-Mondragon. La Houille Blanche. Numéro spécial, 1955. Page 39. A. Maire, ingénieur. Le rétablissement des communications, des écoulements des eaux et de la nappe. Donzère-Mondragon. La Houille Blanche. Numéro spécial, 1955. Page 311.

⁵⁸⁸ A. Maire, ingénieur. Le rétablissement des communications, des écoulements des eaux et de la nappe. Donzère-Mondragon. La Houille Blanche. Numéro spécial, 1955. Page 311.

rural et l'immobilisme de ses structures »⁵⁸⁹. Cette représentation relègue les agriculteurs locaux à une activité passiviste, mettant en doute leur capacité à s'adapter à la modernité apportée par le nouveau réseau technique.

La remise en récit de l'histoire locale des relations intercommunales par les ingénieurs vient à l'appui de cette représentation pour mieux dépeindre une incapacité des communes à s'entendre autour de leur réseau d'irrigation. Le discours insiste notamment sur les échecs successifs rencontrés par les syndicats d'irrigation du canal de Pierrelatte⁵⁹⁰, renforçant ainsi la légitimité d'un interventionnisme extérieur, seul capable de dépasser les « querelles de clocher ». Ce même procédé est utilisé lors de la présentation des compensations réalisées par la Compagnie Nationale du Rhône au titre de l'aménagement (en matière d'irrigation, durant le Congrès de l'Union Générale des Rhodaniens de 1952 : l'intervention de la Compagnie Nationale du Rhône sur le « nouveau Rhône » (terme moderniste faisant référence au grand canal de dérivation réalisé lors de l'aménagement de Donzère-Mondragon par la Compagnie Nationale du Rhône) et les améliorations agricoles que sa réalisation rend possible sont présentées comme devant permettre de mettre fin aux conflits centenaires intercommunaux sur la gestion du torrent des Echaravelles⁵⁹¹. Ce conflit centenaire oppose la commune de Pierrelatte, située en aval du torrent et fréquemment touchée par ses inondations, à la commune de Saint-Paul-Trois-Châteaux située en amont, qu'elle accuse de ne pas suffisamment entretenir le torrent.

La dernière composante de cet éventail de pratiques légitimant la transformation symbolique et matérielle de la plaine est la réponse de la Compagnie Nationale du Rhône aux nombreuses demandes des riverains pour rétablir l'équilibre de la nappe. Le succès de l'adaptation de l'aménagement aux contraintes du site est représenté dans une carte au sein de l'ouvrage de *La Houille Blanche* par la remise en fonctionnement des éléments préexistants de l'alimentation de la nappe : rivières de la Berre et du Lauzon, ruisseau des Echaravelles et canal de Pierrelatte grâce aux siphons sur le canal de dérivation. Dans un contexte de perméabilité des couches superficielles dans la plaine et de faible pente, la nappe alluviale est influencée par les variations du débit lors des crues du Rhône ainsi que par les affluents de surface dans la plaine de Tricastin en rive gauche du Rhône court-circuité⁵⁹². La Compagnie Nationale du Rhône présente dans l'ouvrage de la *Houille Blanche* les adaptations techniques auxquelles elle se

⁵⁸⁹ A. David, ingénieur en chef du génie rural. Le programme agricole, complément de l'aménagement hydroélectrique. 1953. Donzère-Mondragon. La houille Blanche. Numéro spécial, 1955. Page 409.

⁵⁹⁰ Site et conditions géologiques de l'aménagement de la chute de Donzère-Mondragon. Ch. Jacob. Professeur honoraire de géologie à l'université de Paris. Donzère-Mondragon, la Houille Blanche. Numéro spécial, 1955. Page 21.

⁵⁹¹ XVIème congrès de l'union générale des rhodaniens. Valence, 13 14 15 juin 1952. L'aménagement de Donzère-Mondragon. Reconstitution agricole. J. Fiovarante, ingénieur du génie rural. 1954. Archives de la bibliothèque municipale de Lyon. Cote 477853.

⁵⁹² Ch. Jacob. Professeur honoraire de géologie à l'université de Paris. Site et conditions géologiques de l'aménagement de la chute de Donzère-Mondragon. Donzère-Mondragon, la Houille Blanche. Numéro spécial, 1955. Page 21

livre pour résoudre d'une part la suralimentation de la nappe alluviale dans la partie nord de la plaine et d'autre part la chute du niveau de la nappe dans la partie sud, drainée par le canal de fuite⁵⁹³.

Ces éléments montrent le travail discursif d'imposition d'une logique productive par une représentation positiviste de la plaine de Donzère à Mondragon. Avant d'être un fleuve habité, l'espace local est un support physique privilégié pour accueillir les grands travaux.

Une absence d'appropriation du projet de transformation du Rhône par les élus locaux

Face à l'assignation par les aménageurs de leur plaine en un espace de production hydroélectrique, les élus locaux ne s'approprient pas les transformations réalisées dans la décennie qui suit. L'étude des délibérations du Conseil municipal de Pierrelatte⁵⁹⁴ montre en effet une léthargie des élus devant l'imminence de l'aménagement hydraulique de la plaine. Cette léthargie, mêlée d'inquiétudes quant au caractère déstructurant de ces transformations, prend place dans la période des travaux suite à des attentes à la fois fortes et ambiguës des communes pour l'aménagement du fleuve.

Dans les années 1950, Pierrelatte est une commune centrale dans la plaine de Donzère - Mondragon de par sa localisation, son étendue et sa population. Située à 174 km au sud de Lyon, ce chef-lieu de canton compte 3448 habitants en 1954 pour une superficie de presque 5000 hectares⁵⁹⁵. Le territoire municipal de Pierrelatte (voir Figure 33) est situé au cœur de la plaine alluviale ; sa limite ouest est constituée par le Rhône court-circuité et sa partie est accueille une partie du canal de dérivation de Donzère – Mondragon. A l'issue des travaux du barrage, l'activité dominante reste l'agriculture irriguée qui continue à structurer le maillage du territoire communal (Figure 34).

⁵⁹³ Marc Henry. Ingénieur en chef des ponts et chaussées. Directeur de la compagnie nationale du Rhône, chargé du service d'études. Les problèmes liés aux sables et aux graviers. Donzère-Mondragon. La houille Blanche. Numéro spécial, 1955. Page 39.

⁵⁹⁴ Il aurait été intéressant de compléter cette étude par les délibérations des autres communes de la plaine ; cependant nous estimons que cette étude offre déjà une perspective suffisante de la réception de l'aménagement par les élus de la plaine.

⁵⁹⁵ Source Ldh/EHESS/Cassini. Disponible sur <http://cassini.ehess.fr>. Visité le 10/07/2018.

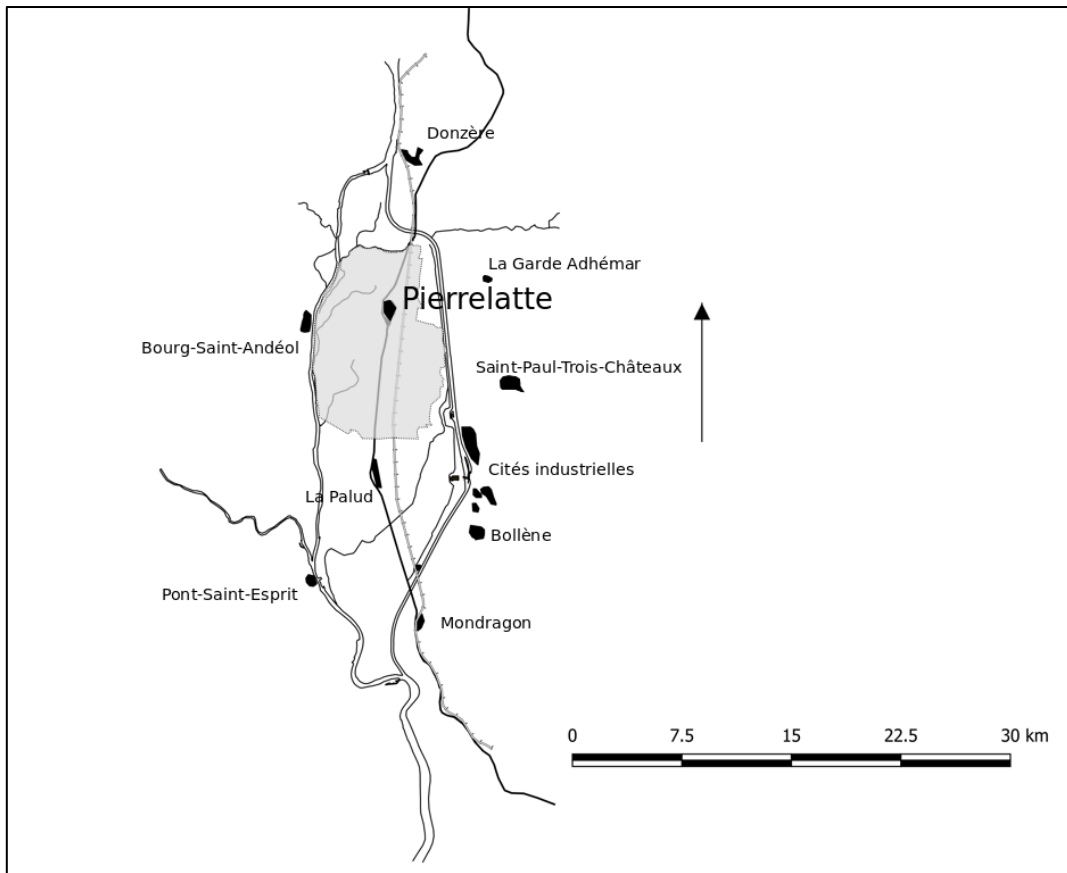


Figure 33: emplacement du territoire communal de Pierrelatte (la partie grisée).

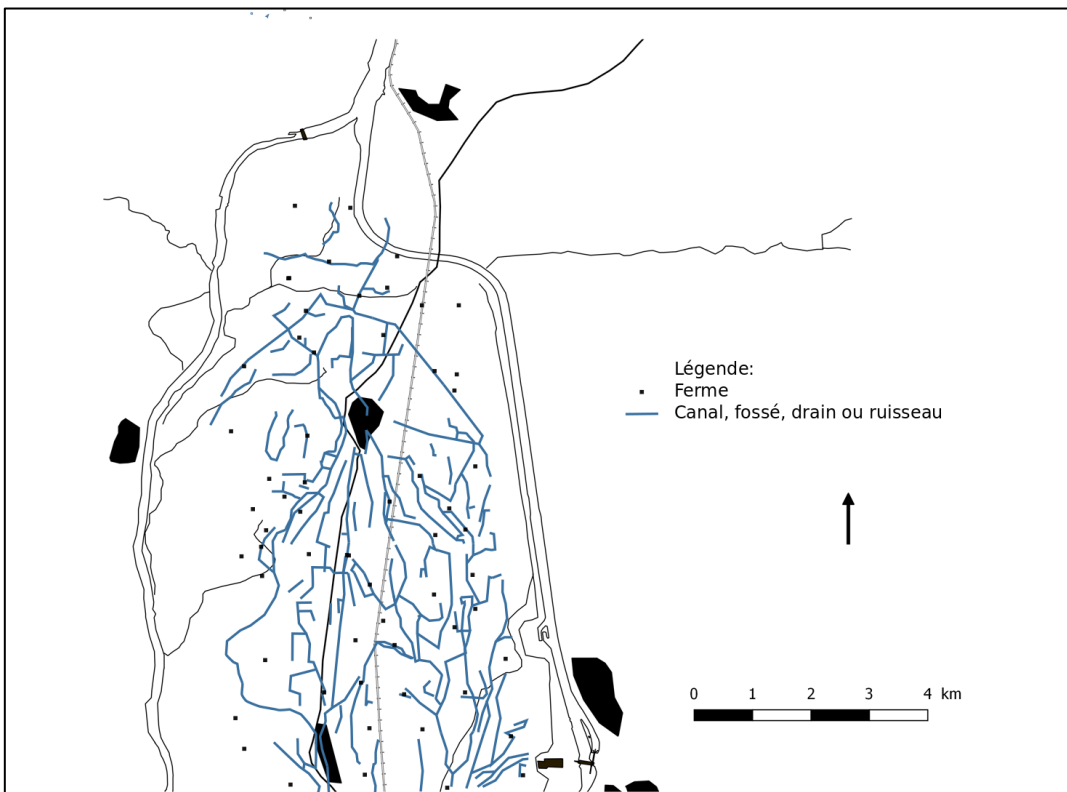


Figure 34: caractéristiques du territoire de Pierrelatte à l'issue des travaux du canal de dérivation (données source : carte scan 50 de l'IGN du site de Pierrelatte (années 1950), site remonterletemps.ign.fr). La plaine hydroagricole est constituée d'un maillage serré de canaux, fossés d'irrigation et drains permettant une exploitation agricole intensive de la plaine.

Néanmoins, les délibérations émises avant les travaux font preuve de fortes attentes locales quant à l'aménagement du fleuve. Ces attentes sont stimulées par la représentation régionale du fleuve comme objet d'un aménagement total durant l'Entre-deux-guerres (voir chapitre 3). En témoigne la réaction très positive du maire de Pierrelatte à l'appel à souscription d'actions pour le financement de la Compagnie Nationale du Rhône dans le cadre de la loi de 1921 qui fait état de l'« immense avantage » que la commune de Pierrelatte peut retirer de l'aménagement du Rhône (Délibération du Conseil Municipal (DCM) de Pierrelatte du 7 Juillet 1922 « aménagement du Rhône »). Ces attentes relatives à la réalisation de nouveaux barrages concernent bien plus le développement de l'agriculture irriguée et la prévention des inondations de la plaine agricole que le développement de la navigation rhodanienne, dont la viabilité économique est critiquée par les élus, cette dernière étant suspectée d'accroître les dommages sur l'agriculture locale depuis la construction des épis Girardon (DCM de Pierrelatte 13 février 1938 « inondations du Rhône »). Il faut cependant mentionner que lors de l'enquête menée par la Compagnie Nationale du Rhône précédant les travaux du barrage et destinée à connaître les compensations exigées par les communes, le conseil municipal de Pierrelatte en vient à exiger un port fluvial à Donzère et des quais de débarquement partout où cela est possible le long du canal, invoquant le « juste retour des choses » : les travaux de barrage impliquent en effet la destruction du port du Robinet de Donzère qui desservait tout le Tricastin (DCM de Pierrelatte 19 janvier 1945). L'imminence de la transformation du fleuve déclenche donc la formulation d'attentes à la fois fortes dans un registre général – on attend les bienfaits de la modernité – mais qui se révèlent ambiguës dès que le registre passe dans le particulier – on réclame et à la fois craint la mise en navigation du fleuve.

A la veille des travaux (la Compagnie Nationale du Rhône entreprend la construction du canal de dérivation de Donzère à Mondragon, de la centrale hydroélectrique André Blondel, d'une écluse pour la navigation et d'améliorations agricoles entre 1948 et 1952) en revanche, le contenu des délibérations change de nature ; il ne renseigne plus sur les attentes mais plutôt sur les inquiétudes des élus locaux face à une modernité qui fait table rase des spécificités locales. Désireux d'intégrer le bouleversement immédiat de la plaine aux tissus urbains communaux, les élus pierrelattins demandent à la Compagnie Nationale du Rhône de localiser les cités accueillant les travailleurs du chantier dans la périphérie immédiate de l'agglomération pierrelattine (DCM de Pierrelatte 23 avril 1947) mais n'obtiennent pas gain de cause, la Compagnie Nationale du Rhône veillant à ce que ces cités soient implantées directement sur les lieux des grands travaux. Un autre thème abordé par les élus est le rétablissement des voies de communication routières et ferroviaires interrompues par le canal de dérivation (DCM de Pierrelatte 25 juillet 1946), faisant l'objet de revendications locales (DCM de Pierrelatte 14 septembre

1946)⁵⁹⁶. Le thème de la perte des nombreuses terres cultivables de la plaine apparaît aussi dans les délibérations, (DCM de Pierrelatte, « construction du canal du Rhône », 2 mai 1946) le maire faisant état du fait « que les meilleurs terrains de la plaine seraient absorbés par le canal et qu'une gêne très importante serait apportée aux exploitations agricoles » (DCM de Pierrelatte 25 juillet 1946). Les regards du local se cristallisent ainsi sur le tracé du canal de dérivation et sur les pertes de terres agricoles que les communes ne veulent pas subir (DCM de Pierrelatte 14 septembre 1946). Ces quelques délibérations représentent toute la production discursive opérée par les élus pierrelattins sur le fleuve à la veille des travaux de la construction de l'aménagement en dérivation par la Compagnie Nationale du Rhône ; jamais le thème de l'hydroélectricité, qui justifie pour l'État ces aménagements, n'est abordé.

L'absence totale de reprise du discours moderniste et la cristallisation des revendications sur le rétablissement du fonctionnement hydraulique de la plaine alluviale, faisant de l'aménagement survenu une contrainte subie, attestent de l'épuisement de la codification locale du fleuve. Cette atonie des détenteurs locaux du pouvoir sur les effets à venir des aménagements pour le développement de la plaine est tout à fait significative de la confiscation de la codification de l'espace fluvial par les acteurs supra et du traumatisme des instances locales se retrouvant dans l'incapacité de dégager de nouvelles sources de légitimité. Il faut pour comprendre cette atonie replacer la réception de l'aménagement dans le contexte des tensions entre agriculteurs-riverains avec la Compagnie.

Le cas du canal de Pierrelatte : une cristallisation des imaginaires du local sur la régulation du système hydroagricole de la plaine alluviale

L'atonie des imaginaires du local dans le temps de la réalisation des travaux de l'aménagement hydraulique de la plaine laisse la place à une cristallisation des représentations de l'équipe municipale de Pierrelatte sur le fonctionnement hydroagricole de la plaine à partir des années 1950. En effet, durant les années suivant la réalisation des travaux du canal de dérivation, le traitement du conflit opposant les agriculteurs de la plaine lésés par la déstabilisation de son fonctionnement hydraulique et la Compagnie Nationale du Rhône vérifie bien l'escamotage de l' élu local dans le système de pouvoir. En effet, le rapport de force entre acteurs locaux et les dirigeants de la Compagnie Nationale du Rhône est très inégal, ces derniers demeurant très peu enclins à reconnaître leur responsabilité dans le dysfonctionnement du système hydraulique de la plaine (Pritchard, 2011). Face aux acteurs locaux, la Compagnie minore sa responsabilité en attribuant la déstabilisation de la nappe alluviale à un récent épisode de sécheresse (*ibid*).

Les ingénieurs de la Compagnie Nationale du Rhône assortissent l'aménagement technique d'une promesse de compensation sous forme de projet de développement agricole. En effet les adaptations

⁵⁹⁶ Les travaux du canal de Donzère à Mondragon coupent tout un ensemble de voies. Il s'agit de la RN7, de la voie ferrée et des chemins départementaux transversaux (ajouter la RN94) reliant d'une part Pierrelatte, Lapalud et Pont-Saint-Esprit avec de l'autre côté du canal La Garde Adhémar, Saint-Paul-Trois-Châteaux, Bollène et Mondragon.

techniques du canal de dérivation s'accompagnent d'un projet de développement de l'irrigation ; l'ingénieur du génie rural mentionne trois projets pour un total de 750 hectares répartis sur les communes principales de la plaine (La-Garde-Adhémar, Saint-Paul-Trois-Châteaux, Mondragon, Bollène)⁵⁹⁷ dont la réalisation doit survenir dans les années 1950. Cependant ce dernier reste dans sa majeure partie programmatique et les financements jamais totalement assurés (Béthemont, 1972)⁵⁹⁸. Nous avons vu dans la section 1.1 de ce chapitre la contrainte du mécanisme financier de la Compagnie à cet égard.

Ces éléments montrent que les transformations de la plaine de Donzère-Mondragon s'effectuent sur le mode politique de l'imposition brutale de la logique globale sur le système de pouvoir local, imposition qui passe par la confiscation de la codification du fleuve local. Se pose alors la question des conséquences de l'assignation de l'espace local à l'impératif énergétique, du temps court de la réalisation au temps long de la régulation.

Les transformations successives de la plaine alluviale de Donzère-Mondragon ont pour conséquence l'instauration d'une régulation du système hydraulique local confisquée par l'opérateur fluvial (la Compagnie Nationale du Rhône) suivant la rationalité de production énergétique alors dominante. A partir de l'entrée en service de l'aménagement (1952), cette rationalité écarte les pouvoirs locaux de la gestion du réseau hydraulique de la plaine. En effet, à la suite de la construction du canal de dérivation, les initiatives des élus locaux pour se réapproprier le système hydroagricole local sont désormais sujettes à la contrainte de la Compagnie Nationale du Rhône et subordonnées à ses logiques.

Les efforts des élus locaux pour se réapproprier le système hydroagricole local passent notamment par de nombreuses tentatives de réactivation de la gestion du canal d'irrigation dit « canal de Pierrelatte »⁵⁹⁹, qui constitue un ouvrage hydroagricole important dans la plaine alluviale. Mentionné dès 1693 par les élus locaux et de façon régulière dans les années 1970, il est destiné à irriguer les terres de la vallée du Rhône entre Orange et Donzère, et ainsi équilibrer le système hydroagricole de la plaine alluviale. Ce canal est le résultat d'un vaste projet d'irrigation des régions entre Orange et Pierrelatte, l'acheminement et la distribution de l'eau étant prise en charge par une entreprise privée à partir de 1838. En plus de ses 78 km constituant le bras principal, ses 300 km de dérivation lui permettent d'irriguer 7000 ha pour une dotation légale de 8000 l/s, potentiel largement sous exploité. La gestion de cette infrastructure agricole est faite de nombreuses tentatives de rénovation des infrastructures primaires et secondaires d'irrigation et de reprise en main par des entreprises au fil des siècles, tentatives qui se soldent toujours par des échecs et des abandons successifs. Ces relations dans le contexte de relations intercommunales amont-aval difficiles, notamment avec la ville d'Orange.

⁵⁹⁷ XVIème congrès de l'Union Générale des Rhodaniens 1954 Valence, 13 14 15 juin 1952. L'aménagement de Donzère-Mondragon. Reconstitution agricole. J. Fiovarante, ingénieur du génie rural. Archives de la bibliothèque municipale de Lyon. Cote 477853.

⁵⁹⁸ Malheureusement, nous n'avons pas trouvé de document attestant de ce qui a été effectivement réalisé.

⁵⁹⁹ Le canal de Pierrelatte apparaît, remanié par l'aménagement du canal de Donzère-Mondragon de la Compagnie Nationale du Rhône, sur la Figure 31.

La réactivation de ce projet dans les années 1950-1970 donne une parfaite illustration des ressorts de la régulation du fleuve.

La déstabilisation de l'équilibre de la nappe alluviale appelle, outre les nombreuses plaintes directement adressées à l'encontre de la Compagnie Nationale du Rhône, des tentatives de réponse de la part des pouvoirs municipaux. En effet, face aux dérèglements hydrauliques, les élus pierrelattins prennent l'initiative de résoudre le problème d'abaissement de la nappe en remettant en eau le canal d'irrigation de Pierrelatte, ce qui suppose la réactivation politique d'une structure de gestion de ce canal. Les représentations se cristallisent sur le rôle critique du canal de Pierrelatte de stabilisation de l'économie rurale de la plaine alluviale, justifiant un réinvestissement par la puissance publique locale au début des années 1970. En effet, ce canal constitue l'outil pour infiltrer de l'eau et par conséquent stabiliser la nappe phréatique, remédiant ainsi au problème de l'économie agricole de la microrégion. Ce réinvestissement d'une infrastructure héritée prenant une valeur positive comme solution d'un problème local s'illustre dans le discours du maire de Pierrelatte de l'époque, le docteur Jean Mouton⁶⁰⁰. Pour ce dernier, le canal doit servir à réalimenter la nappe phréatique durant les étés chauds et secs, où l'on assiste à la désertification de la plaine. De plus il permet de conserver le débit nécessaire aux chasses d'eau des égouts de la vieille ville. Le canal, « vestige du passé lointain », est à nouveau capable « de jouer un rôle prépondérant dans notre agriculture de notre riche plaine alluviale ». Enfin, le canal est présenté comme un patrimoine économique important à valoriser pour l'irrigation (DCM de Pierrelatte 10 août 1973) de par son rôle d'alimentation de la nappe alluviale : « d'autant plus que la nappe phréatique qui est indispensable à l'économie de la microrégion (ce n'est plus un secret pour personne) a grand besoin de tous ses « affluents » afin de se maintenir à un niveau exploitable ». Plusieurs tentatives locales de SIVOM sont menées pour relancer l'exploitation du canal d'irrigation de Pierrelatte dans les années 1970, avec notamment la collaboration du centre d'énergie atomique lui aussi intéressé par la remise en eau du canal, mais se soldent par de nouveaux échecs de gestion notamment suite à l'impossibilité d'une entente avec la ville d'Orange. Cette dernière préside et héberge l'association d'irrigation en charge de la gestion du canal de Pierrelatte avant sa dissolution mais est critiquée par les élus Pierrelattins pour privilégier la partie du canal située dans le Vaucluse plutôt que la partie drômoise dans ses opérations de mise en valeur agricole⁶⁰¹.

L'initiative locale de réappropriation de son infrastructure hydroagricole héritée fait surtout apparaître la subordination de la régulation de l'hydraulique de la plaine à la logique du canal de dérivation de la Compagnie Nationale du Rhône. En effet, l'initiative du docteur Jean Mouton provoque une réponse de

⁶⁰⁰ Article de presse du mercredi 4 janvier 1978: « ce bon vieux canal de Pierrelatte... trois siècles après... ». Archives municipales de Pierrelatte, non indexé. Jean Mouton est maire de Pierrelatte de 1972 à 2002 et occupe une place importante au conseil municipal de la même ville durant les années 1960. Nous présentons plus en détail son profil politique dans la partie 2.1.2.

⁶⁰¹ Article « canal or not canal ». 1975. Article sur la dissolution de l'association d'irrigation du canal d'Orange, archives municipales de Pierrelatte, non indexé.

la part de cette Compagnie. Celle-ci rappelle à l'ordre le maire en lui indiquant que l'alimentation du canal de Pierrelatte étant tout entière réalisée à partir du canal de Donzère à Mondragon (dont on a vu la fonction principale de production hydroélectrique), toute manipulation du réseau technique (vannes installées sur le canal) nécessite obligatoirement d'obtenir l'accord de la Compagnie. Cette archive prouve que la réappropriation du canal de Pierrelatte par la puissance publique locale reste tributaire de la Compagnie Nationale du Rhône dans l'usage de l'eau.

La régulation hydraulique de la plaine par la Compagnie Nationale du Rhône s'inscrit dans l'espace local par la partition de sa géographie en deux canaux, chacun incarnant une représentation particulière de la vocation de la plaine : d'une part le canal de Pierrelatte investi du projet local et dénotant la vocation agricole de la plaine, et d'autre part le canal de dérivation porté par la Compagnie Nationale du Rhône, support de l'image de la plaine modernisée. Cette partition de l'espace et la mémoire des difficultés connues autour de la gestion du canal de Pierrelatte sont illustrés dans l'accroche suivante sur un registre humoristique : « ah ! le canal ! Non, Monsieur, pas celui qui, de Donzère à Mondragon double Rhône en terre Tricastine ! Oui, celui d'Orange ou de Pierrelatte... comme vous voulez ! Ah ! ce canal... qu'il a donc été cause de soucis ! » (Article « canal or not canal ». 1975. Article sur la dissolution de l'association d'irrigation du canal d'Orange, archives municipales de Pierrelatte, non indexé).

Ainsi, dans la production de l'espace de la plaine de Donzère-Mondragon, la temporalité courte d'une intervention extérieure répondant à des logiques globales et son prolongement dans le maintien postérieur d'une régulation de l'espace fluvial par la Compagnie Nationale du Rhône s'impose à la temporalité plus longue de l'histoire hydroagricole locale.

Nous avons vu comment la transformation matérielle et symbolique de la plaine de Donzère à Mondragon induit un court-circuitage des élus locaux dans le système de pouvoirs au profit de l'établissement d'une régulation par la Compagnie Nationale du Rhône qui impose la rationalité hydraulique à cet espace. Nous avons vu que cette régulation hydraulique se perpétue dans le temps, comme en témoigne la difficulté des élus à se réapproprier dans les décennies qui suivent la régulation de la nappe alluviale et des anciennes structures hydrauliques dorénavant dominées par le canal de Donzère à Mondragon. Il faut maintenant examiner un autre aspect de la réponse du local au changement matériel imposé qui réside dans l'intégration du fonctionnalisme dominant dans un projet d'expansion industrielle de la plaine. Cet aspect de la production d'un nouvel imaginaire par le local se déroule de manière concomitante aux tentatives de réappropriation du système hydroagricole examinées précédemment.

2.1.2 Une intégration de la logique fonctionnelle globale dans la redéfinition du projet local

La modification matérielle de la vallée du Rhône dans la plaine alluviale de Donzère-Mondragon ne s'arrête pas aux aménagements de la Compagnie Nationale du Rhône. La construction de l'autoroute (1968), du complexe nucléaire de Tricastin et du centre d'énergie atomique dans les années 1960-1970⁶⁰² constituent un second volet de l'articulation entre autorités municipales avec les opérateurs des grands travaux de la vallée du Rhône dans l'espace de la plaine de Donzère-Mondragon. Le changement de modèle global et la nouvelle signification du fleuve dans l'Aménagement du Territoire se reflètent dans la redéfinition du projet local. Cela nécessite une médiation du global au local réalisée selon de nouvelles modalités.

2.1.2.1 Une planification réalisée entre élus locaux et élites techniques

Ce changement de l'articulation du global au local se réalise particulièrement dans les représentations et les pratiques des détenteurs classiques du pouvoir local. L'examen du rôle des élus locaux pour la période des années 1960-1970 montre un changement de logique du système politique local par rapport aux années de la construction du barrage. La légitimité politique de ce système est fragilisée mais il trouve de nouvelles ressources dans une intégration des logiques fonctionnalistes et aménagistes qui dominent le régime imaginaire à partir des années 1960. Ce phénomène favorise une reprise de l'initiative (relative) des élus locaux retrouvant les moyens d'une codification locale du fleuve alors soumis à de nouvelles transformations.

La reprise d'initiative des élus locaux est catalysée non seulement par l'essor du modèle d'industrialisation du pays par la navigation (voir section 1.2.) mais aussi par la seconde vague de transformations qui touche la plaine à partir des années 1960.

La construction du centre d'énergie atomique, décidée en 1958 par le Général de Gaulle et s'étendant le long des années 1960, et celle du complexe nucléaire militaire Eurodif (réalisé de 1977 à 1979), font apparaître le thème nouveau de l'expansion (au sens économique donné dans le milieu du XX^e siècle) de la plaine alluviale de Donzère-Mondragon dans les pratiques discursives des élites politiques locales. La nouvelle configuration du système politique local, intégrant dorénavant les cadres du centre d'énergie atomique, est particulièrement propice à la réception par les acteurs locaux du modèle de développement fluvial dominant la planification à partir des années 1960. Cela vient influencer sur le projet local dont nous avons vu la teneur essentiellement agricole jusque-là.

Les élus locaux à l'origine d'une reprise de l'initiative locale ont une identité politique bien définie, en l'occurrence conservatrice. Nous pouvons faire l'hypothèse que cette identité politique joue dans leur propension à chercher la stabilité entre la protection de leur base politique, dominée par le monde agricole, et la facilitation de l'expansion urbaine et industrielle de la plaine. Nous devons par exemple

⁶⁰² L'année 1960 marque le début de la construction du complexe nucléaire de Pierrelatte. La mise en exploitation échelonnée intervient de 1964 à 1967. Le site de l'usine EURODIF est construit en 1973.

la genèse du district du Tricastin (nous développons l'expérience de ce district fruit de l'initiative de la commune de Pierrelatte à la fin de cette partie) aux docteur Gustave Jaume (centriste puis affilié à l'Union pour la Nouvelle République, maire de Pierrelatte de 1949 à 1972) ainsi qu'au docteur Jean Mouton, maire de Pierrelatte de 1972 à 2002 mais occupant déjà une place importante au conseil municipal durant les années 1960 et à cet égard déjà cité dans les pages précédentes. Jean Mouton est vétérinaire de profession et affilié à l'Union pour la Démocratie Française (parti démocrate laïque de centre droit). La composition du conseil municipal de Pierrelatte montre par ailleurs l'enclassement des pouvoirs économiques avec le système politique local, par exemple M. Faret, responsable d'un poste dans le centre Eurodif, est aussi conseiller municipal à Pierrelatte, facilitant ainsi les échanges entre élus locaux et cadres des installations nucléaires.

La planification du développement des installations nucléaires⁶⁰³ dans la zone motive la création d'instances de planification de l'expansion de la plaine alluviale regroupant à la fois des cadres des installations nucléaires et les élus locaux. C'est dans ces nouvelles instances que se réalise un travail de construction de l'accompagnement des dynamiques économiques et démographiques induites par l'implantation des installations atomiques. A l'initiative de la DATAR et des élus locaux, on assiste à la création de l'ADIVAR (association pour le développement industriel de la vallée du Rhône), entité de planification régionale de l'expansion économique de la région dirigée par les cadres du centre d'énergie atomique⁶⁰⁴. Les élus locaux prennent par ailleurs l'initiative d'un projet partagé entre les communes de la plaine pour planifier son expansion avec le Schéma d'Aménagement des Portes de Provence.

S'opère alors dans cette interface entre élites techniques des installations et élus locaux la construction d'un discours de planification fonctionnelle de l'expansion de la plaine alluviale. Les nouvelles perspectives d'une expansion industrielle de la plaine sont stimulées par la figure nouvelle du Grand Delta dont la plaine de Donzère – Mondragon fait office de nœud central (Figure 35), comme en témoigne l'expression « l'Alpha du Grand Delta »⁶⁰⁵. L'expansion doit aussi profiter du développement induit par les Centres d'Energie Atomique de Marcoules et de Tricastin. S'opère alors une projection de la plaine alluviale de Donzère-Mondragon à l'échelle du modèle industriel de développement de la vallée, celle-ci devenant le « chaînon manquant » du système Fos-Rhône de par sa position à mi-distance des pôles économiques de Marseille-Fos et Lyon-Saint Etienne. Dès lors la plaine est représentée comme un maillon pour achever le tissu industriel reliant ces deux pôles.

⁶⁰³ Les chantiers de la construction de l'usine atomique de Tricastin ne créent pas moins de 10 000 emplois (chiffre pour l'année 1965) et provoquent un croit démographique très important dans les communes de la plaine. Ces emplois éphémères génèrent des préoccupations sur l'accompagnement des nombreuses débauches qui commencent cette même année.

⁶⁰⁴ L'ADIVAR est créée à l'initiative de la DATAR et des préfets de la région en 1969 pour planifier l'expansion de la zone d'accueil des Centres d'Energie Atomique de Pierrelatte et de Marcoule. Elle comprend l'adhésion de nombreux acteurs économiques des régions concernées, notamment les chambres de commerce et d'industrie.

⁶⁰⁵ Brochure de l'ADIVAR : « la zone Alpha ». Archives de l'ADIVAR, situées dans la mairie de Pierrelatte. Non indexé.

LE GRAND DELTA ET LA ZONE ALPHA

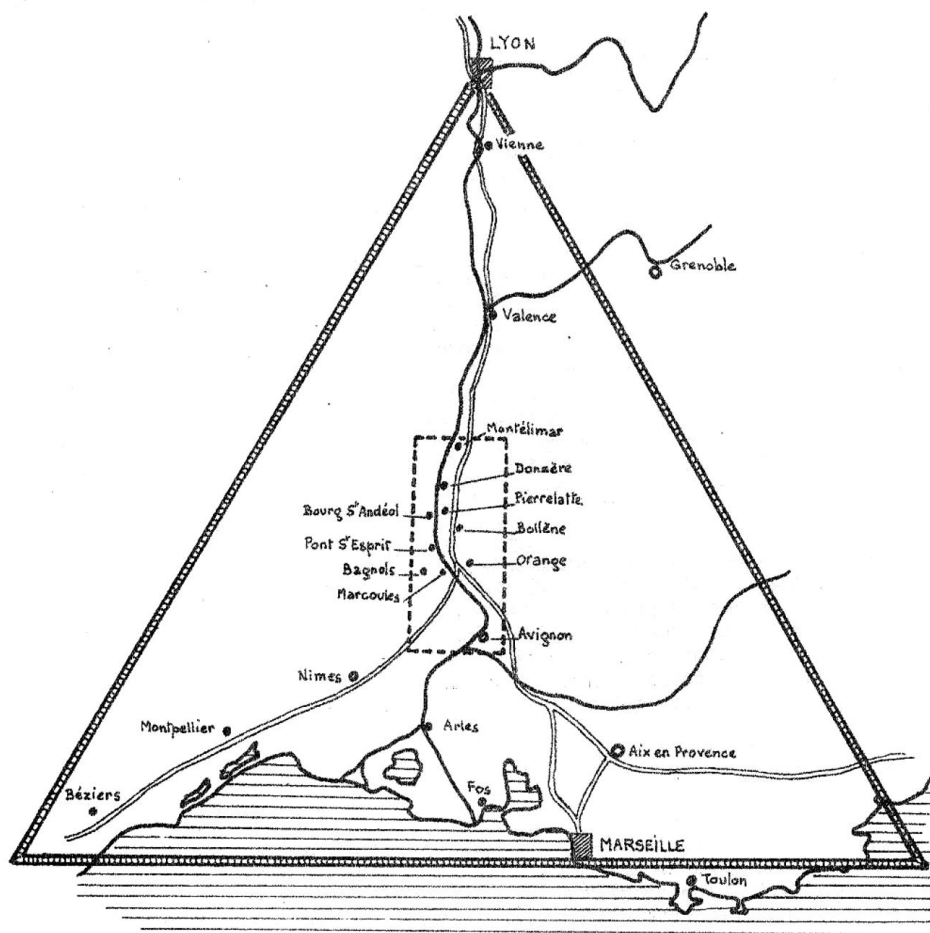


Figure 35: représentation de la situation de la plaine de Donzère-Mondragon dans le Grand Delta. « La récente industrialisation de la région de Pierrelatte et ses incidences géographiques ». Revue de l'association universitaire des études dromoises. Numéro 33, décembre 1974. Page 38. Disponible sur <http://www.etudesdromoises.com/>. Visité le 12/07/2018.

L'ADIVAR véhicule dans son discours l'idéologie fonctionnaliste analysée au niveau national dans la partie précédente de ce chapitre (voir partie 1.1), notamment marquée par l'idée d'une infrastructure porteuse de développement. L'espace représenté de la plaine est un espace entièrement fonctionnel, soumis aux exigences économiques du progrès apporté d'une part par le canal de dérivation de la Compagnie Nationale du Rhône, dont la signification passe d'une dominante hydroélectrique à une dominante industrielle, et l'autoroute A7, deux grandes infrastructures structurantes qui figurent dans les brochures de l'ADIVAR destinées aux investisseurs. Ces dernières font partie d'une liste impressionnante des infrastructures dont bénéficie la plaine alluviale⁶⁰⁶ présentant autant d'arguments

⁶⁰⁶ On peut lister les rubriques suivantes dans une brochure de l'ADIVAR : navigation fluviale, réserve d'eau industrielle, autoroute, énergie, chemins de fer, pipe-line, aérodromes, télécommunications, ce à quoi s'ajoute un

pour attirer l'implantation d'industriel, présentant l'espace local comme une zone « pré-équipée » ou clé en main pour l'investisseur comme le montre le titre de cet article de brochure : « Oui, il existe une région pré-équipée, l'ADIVAR le prouve »⁶⁰⁷.

La planification industrielle menée par l'ADIVAR comprend la délimitation de terrains à industrialiser le long du fleuve dans la région, formant le projet de la « Zone Alpha ». Cette zone Alpha est la planification de zones industrielles dans les communes de la région, préférentiellement riveraines des grandes infrastructures notamment la voie d'eau ; ainsi la brochure de l'ADIVAR planifie l'industrialisation de terrains à Montélimar – Malataverne-Chateauneuf, Bourg-Saint-Andéol – Saint-Montan – Saint-Marcel d'Ardèche, Pierrelatte – Saint-Paul-Trois-Châteaux- Donzère, Pont-Saint-Esprit, Bollène, Bagnolles-sur-Cèze, Orange et enfin Laudun-Lardoise⁶⁰⁸. Les cadres du centre d'énergie atomique comptent sur un effet d'entraînement du projet mono-industriel réalisé par la puissance publique pour déclencher le remplissage des zones industrielles de la zone Alpha par des sous-traitants des centres atomiques. En cela le projet local se diversifie (nous avons vu qu'il continue à intégrer l'enjeu hydroagricole dans les années 1970) et s'inscrit directement sous le giron des vues de l'Association Mer du Nord Méditerranée sur le devenir de la plaine (voir figure). Cette planification bénéficie de la reconnaissance des autorités centrales qui pour accompagner la diminution des activités sur les sites nucléaires, intègre la zone dans sa politique de soutien financier aux implantations d'entreprises (zone II).

La construction de la représentation de l'espace local passe aussi par sa mise en image. L'ADIVAR fait appel aux journalistes de Paris Match pour médiatiser la disponibilité de terrains industriels dans la plaine de Donzère-Mondragon dans les années 1970. Le canal et surtout l'autoroute, qui sont mis en valeur dans les photographies, symbolisent le progrès et la modernité, annonceurs de l'industrialisation de la plaine à venir comme en témoigne le commentaire du journaliste : « faire naître le XXI^e siècle sur les bords du Rhône » (Figure 36). De façon tout à fait significative, l'usine de production hydroélectrique n'apparaît plus qu'en toile de fond, sa modernité très fortement médiatisée durant les années 1950 (faisant l'objet d'un autre reportage de Paris Match à cette époque, voir Pritchard 2011) étant reléguée face aux transformations nouvelles de l'espace.

résumé des installations industrielles présentes dans le centre d'énergie atomique ou l'accompagnant (les sous-traitants). Brochure « qu'est-ce que l'ADIVAR ? » Archives de l'ADIVAR, localisées dans la mairie de Pierrelatte, non indexées.

⁶⁰⁷ Brochure « zone alpha, une industrialisation en marche ». Archives de l'ADIVAR, localisées dans la mairie de Pierrelatte, non indexées.

⁶⁰⁸ Brochure de l'ADIVAR : « la zone Alpha ». Archives de l'ADIVAR, situées dans la mairie de Pierrelatte. Non indexé.



Figure 36 : extrait du reportage de Paris Match. Vue aérienne de l'usine hydroélectrique André Blondel et de l'autoroute à hauteur de la commune de Bollène. Archives de la ville de Pierrelatte, fond de l'ADIVAR non indexé.

Cependant, la planification régionale réalisée par l'ADIVAR et les élus locaux ne s'arrête pas à l'industrialisation du centre de la plaine ; elle propose de surcroît son intégration dans un réagencement fonctionnel de l'occupation de l'espace local. Le projet de zone Alpha constitue une initiative de planification de la croissance urbaine attendue conçue de manière linéaire (localiser les industries le long des axes d'infrastructure) et diffuse (localiser les habitations vers les extrémités est et ouest de la plaine, pour les faire bénéficier d'une meilleure qualité de vie), mobilisant donc en grande partie le modèle de développement linéaire développé dans la section 1.2. La séparation des fonctions dans l'espace est fortement marquée entre habitat et industrie, emploi et logement dans la géographie de la plaine. L'industrie, dont la localisation préférentielle est délimitée le long des infrastructures nord-sud (autoroute et canal) sur un couloir de 4 km de largeur utile, se complète d'un axe Est-Ouest destiné à l'habitat, préférentiellement sur les collines dans le but de laisser le fond de vallée à l'industrie et aux terres agricoles. La logique fonctionnaliste, où le canal et l'autoroute sont envisagés comme des axes préférentiels de développement, est ainsi intégrée dans une planification de l'espace local. Cette dernière est menée de concert par toutes les composantes du système politique local. Nous en retrouvons les éléments dans les études sur le Schéma d'Aménagement des Portes de Provence (achevé le 25 juin 1976) pour planifier le développement régional à partir des installations nucléaires⁶⁰⁹ ; où le bureau d'étude propose une urbanisation dans les reliefs pour sauvegarder l'espace de la plaine⁶¹⁰.

La réinterprétation fonctionnaliste de l'espace local par l'ADIVAR fait l'effet d'une « table rase » en ce qui concerne le développement hydroagricole de la plaine, composante totalement absente de cet imaginaire. Cependant l'agriculture n'est pas totalement mise en oubli de la relecture fonctionnaliste de l'espace local comme le montre le contenu du Schéma d'Aménagement des Portes de Provence. En

⁶⁰⁹ Le Schéma d'Aménagement des Portes de Provence est une étude interdépartementale (Drôme-Ardèche-Vaucluse-Gard) financée par l'État à l'initiative du préfet de Vaucluse destinée à planifier le développement de la plaine de Donzère-Mondragon dans le but d'anticiper la fin des travaux (et donc la récession économique crainte) des usines nucléaires du Tricastin.

⁶¹⁰ Procès-verbal de la commission du 27 novembre 1975. Commission du schéma d'aménagement des portes de Provence. Archives municipales de Pierrelatte, document non indexé.

effet, ce schéma normalise une répartition équilibrée des résultats de l'expansion industrielle dans la plaine alluviale ; les bords de canal de dérivation y sont réservés à l'industrie et au centre d'énergie atomique tandis que le reste de la plaine est dédié à l'agriculture, l'urbanisation étant reportée sur les hauteurs. Les élus locaux jouent un rôle charnière dans la production de ce schéma d'aménagement qui laisse une part de l'espace codifié à l'agriculture locale, cette dernière constituant leur base politique. Il faut noter par exemple la contribution active du maire de Pierrelatte, Jean Mouton, dont nous avons vu l'engagement pour la modernisation de l'agriculture irriguée et la réappropriation du canal de Pierrelatte. Ainsi, la production d'une nouvelle lecture fonctionnaliste de l'espace local peut donc se lire comme une opportunité pour les élus locaux de reconstituer leur légitimité politique mise à mal par l'aménagement hydraulique de la plaine. La logique fonctionnelle à la fois accommode l'identité agricole du territoire tout en prolongeant la planification industrielle de l'espace local énoncée de manière descendante.

Munis des mêmes grilles de lecture du développement de leur espace, les élites techniques et les élus locaux œuvrent ainsi de concert pour tenter de mettre en visibilité la plaine alluviale dans la planification régionale. L'ADIVAR vient combler un vide saillant dans la planification de ce tronçon du fleuve non couvert par les institutions régionales de planification que sont les organismes régionaux d'étude et d'aménagement des aires métropolitaines (OREAM) de Lyon et de Marseille récemment constitués (tous deux en 1966). Les démarches de planification conduisent à la formulation de revendications locales pour une reconnaissance institutionnelle de la région centrale du « Grand Delta » et du projet d'expansion industrielle de la plaine par les institutions principales de la planification. Ainsi, nous notons plusieurs tentatives des élus locaux pour attirer l'attention des acteurs majeurs de la planification française : OREAM lyonnais et marseillais, DATAR, agences de planification du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU)⁶¹¹. Par exemple, nous recensons plusieurs interventions du député-maire d'Orange, M.Bérard, auprès du ministre chargé du Plan d'Aménagement du Territoire (M. André Bettencourt) pour conserver les avantages de la région en matière d'allègements fiscaux des implantations industrielles devant l'annonce de la suppression de la zone II. L'enjeu pour les élites politiques locaux est d'attirer les investissements publics là où Paris conçoit le développement du fleuve comme spontanément apporté par l'entraînement industriel dû aux investissements lourds à Fos sur mer⁶¹².

Ainsi, la diminution du poids de l'impératif électrique face à la montée en puissance de la planification de l'expansion du territoire, importée par les opérateurs du nucléaire, rend possible une redéfinition par les élus du projet local dans la plaine de Donzère-Mondragon. Loin de contourner ou de fragiliser le système politique local, la logique planificatrice s'intègre dans l'espace local par la médiation des élus eux-mêmes, partie prenante de la codification à l'œuvre. Se pose alors la question de la capacité de ces

⁶¹¹ Article de presse du quotidien Le Méridional, 12/10/1972. Archives municipales de Pierrelatte.

⁶¹² Le Dauphiné Libéré, 01/02/1972. Archives de la commune de Pierrelatte, non indexé.

élus à faire advenir les structures politiques intercommunales capables de formuler et de mettre en œuvre le projet local/territorial redéfini à l'échelle de la plaine de Donzère-Mondragon.

2.1.2.2 *L'échec du projet intercommunal autour de l'industrialisation*

L'intégration des modèles d'aménagement basés sur les infrastructures dans une codification locale réactivée déclenche des initiatives politiques locales pour porter un projet intercommunal. En effet, durant les années 1960 on assiste à la formation d'un district dont le but est de mettre en œuvre un projet d'aménagement et d'équipement de manière à œuvrer à un développement rationnel des communes autour des installations nucléaires en construction (DCM de Pierrelatte 21 décembre 1966). Le district est officiellement fondé en 1967.

L'examen en détail des argumentaires développés pour légitimer la création d'un district (fin des années 1960-années 1970) met en lumière le processus d'intégration du fonctionnalisme dans les discours et pratiques des élus locaux. Les discours saint-simoniens sur l'industrialisation du fleuve, la représentation d'un espace à intégrer dans une dynamique nationale de redistribution industrielle, la perception d'un développement économique et démographique à prendre en compte de manière coordonnée sont à l'origine de cette initiative de construction politique d'un projet intercommunal de la part des édiles locaux. En effet, l'argumentation fondatrice du projet de District proposés par les élus pierrelattins reprend pleinement le modèle d'industrialisation de la plaine alluviale dans le système Fos-Rhône. Cela s'illustre par le discours de Jean Mouton, maire de Pierrelatte pour qui l'important est de concentrer tous les efforts dans une seule zone industrielle pour accueillir des industries lourdes : « l'avenir (est) dans une zone uniforme dans le cadre d'une liaison Mer du Nord- Méditerranée, chaque commune gardant son autonomie industrielle jusqu'au fonctionnement de la zone commune qui serait réservée aux industries lourdes et à fortes concentrations » (archives municipales de Pierrelatte, fond des archives du district de Tricastin, procès-verbal de la réunion du district du 21 janvier 1972). Ainsi l'accompagnement des effets industrialisant du centre d'énergie atomique proposé par la DATAR se traduit en un projet industriel dans les représentations locales. Cette reprise du modèle global n'épargne pas non plus les cadres de la Compagnie Nationale du Rhône qui envisagent la construction d'une plateforme industrialo-portuaire autour du futur centre d'énergie atomique⁶¹³.

Ainsi les argumentaires sur la nécessité d'un district construisent un intérêt général à l'échelle de la plaine à partir du modèle aménagiste. Le discours du préfet de Vaucluse illustre bien cette construction qui entend en finir avec la fragmentation municipale locale, revendiquant une entente intercommunale autour du développement généré par l'activité atomique⁶¹⁴. La situation géographique avantageuse procurée par le fleuve fournit aussi les arguments d'une nécessaire planification en commun de l'industrialisation attendue : « il est parfaitement possible de chercher à développer isolément nos villes.

⁶¹³ Délibération du district de Tricastin. Zone industrielle districtale. 1er avril 1974. Archives de la commune de Pierrelatte.

⁶¹⁴ Correspondance du 13 février 1975 sur le schéma des portes de Provence. Préfet de Vaucluse, Avignon. Archives municipales de Pierrelatte, non indexé.

Mais elles ont ceci en commun : qu'elles se trouvent toutes dans le sillon rhodanien sur l'axe méditerranéen, Mer du Nord. Il y aura sans cesse davantage de problèmes communs, de recherches de clientèles pour les zones industrielles, d'urbanisation, de gestion »⁶¹⁵. Enfin, l'absence de structures institutionnelles d'intercommunalité qui caractérise la région, située aux marges des pôles économiques et située sur des frontières politiques départementales et régionales, fournit les derniers arguments pour la création du district⁶¹⁶.

Ces argumentaires participent donc de la construction d'une région géographique rhodanienne spécifique au cœur du Bas-Rhône. Ils montrent que la création du district rentre dans la droite ligne de l'équilibre entre logiques globales et locales dans la production de la plaine de Donzère - Mondragon. Cependant nous allons voir que si les élus locaux se montrent efficaces en tant que relais idéologiques du modèle fonctionnaliste d'aménagement, permettant ainsi d'accommoder les transformations induites sur l'espace du point de vue de la société locale (autoroute et installations nucléaires), en revanche la redéfinition de l'intérêt commun échoue à aboutir à une véritable innovation institutionnelle dans le local. En effet nous allons voir que la fragmentation forte du système de pouvoir local fait échouer toute tentative de former un district groupant les communes de la plaine pour communautariser l'industrialisation du fleuve. Initialement, les communes pressenties pour entrer dans le District sont les principales communes de la plaine de Donzère-Mondragon tributaires du centre d'énergie atomique, à savoir Pierrelatte, Saint-Paul-Trois-Châteaux, Donzère, la Garde Adhémar et les Granges Gontardes, totalisant à l'époque un ensemble de plus de 10 000 habitants.

Toutefois, le projet de district fait son chemin et parvient à s'institutionnaliser dans un premier temps, sans pour autant parvenir à atteindre le périmètre envisagé initialement. Dès les premières réunions intercommunales, la ville de Pierrelatte doit faire des concessions aux petites communes environnantes pour rendre possible un district au découpage minimal. Le projet est en effet perçu comme une volonté d'hégémonie de Pierrelatte sur ces dernières. Les débats s'orientent sur la distribution des sièges au sein de la nouvelle structure politique et Pierrelatte se contraint à limiter sa représentation pour donner une caution aux autres communes. De plus le fonctionnement économique du district est laissé volontairement souple afin de diminuer sa politisation : les premières propositions de fonctionnement budgétaire au prorata de la population et par prélèvement sur les taxes locales sont délibérément laissées ouvertes (DCM de Pierrelatte 21 décembre 1966). Cela permet la création d'une première forme réunissant les deux communes de Pierrelatte et Saint-Paul-Trois-Châteaux. Le district connaît néanmoins deux annexions les années suivantes. La première annexion est celle de la petite commune de Donzère en 1967 peu après sa création. La seconde est celle de Bollène en 1973 (DCM de Pierrelatte du 16 février 1973), intégration qui survient notamment pour relancer le district, suite au constat d'une

⁶¹⁵ Notes sur la réforme du district, 1971-1972. Archives municipales de Pierrelatte, fond des archives du district de Tricastin, non indexé.

⁶¹⁶ Discours du maire Pierrelatte sur l'adhésion de Bollène au district de Tricastin, notes sur la réforme du district, 1971. Archives municipales de Pierrelatte, fond des archives du district de Tricastin, non indexé.

inactivité quasi-totale depuis sa création en 1967. La commune de Bourg-Saint-Andéol est aussi sollicitée en 1971 mais refuse d'adhérer, rencontrant le désaccord des autres élus sur sa volonté d'adopter le principe du calcul des contributions budgétaires au district sur la base des budgets de chaque commune (et non sur la base du nombre d'habitants) afin de mieux faire contribuer les communes plus riches (le Méridional, 19 octobre 1972, le Dauphiné Libéré, 1^{er} novembre 1972).

Le cas de l'annexion de Bollène illustre bien l'intégration du modèle fonctionnaliste dans les comportements locaux et dans la construction des enjeux politiques locaux. L'annexion de Bollène, commune possédant des terrains comprenant des accès privilégiés au canal de Donzère - Mondragon et à l'autoroute, est un enjeu fort pour les élus porteurs du district. Cette commune renflouerait la population du district (passer au-dessus du seuil des 35 000 habitants permettrait au district de réaliser son projet de station de traitement des ordures ménagères) tout en lui permettant d'intégrer les tronçons du canal où l'on pressent l'accueil des futures industries. La décision de l'adhésion au district du point de vue bollénois s'explique par la volonté de faciliter l'implantation d'industries sur son territoire (profitant de la force de négociation du district vis-à-vis de l'État) pour attirer de nouvelles devises. En effet la commune doit faire face à une dette importante (Le Dauphiné Libéré 7 décembre 1972) générée par la perte de la patente reversée par la Compagnie Nationale du Rhône (la commune hébergeant l'usine hydroélectrique André Blondel) et à la crise de l'emploi générée par le décroît de l'activité sur les chantiers des installations nucléaires. Ainsi les aspirations de Pierrelatte pour annexer Bollène au District montre bien comment les projections fonctionnalistes de l'expansion de la plaine remodelent les enjeux politiques intercommunaux et le système de pouvoir local : « le plus grave, c'est que l'on s'achemine, pour les villes de Pierrelatte, Donzère, Saint Paul, vers une industrialisation individuelle. Dans cette perspective nous risquons d'être perdantes face à Bollène où se dessine déjà, avec la proximité de l'embouchement autoroutier [comprendre la bretelle de l'autoroute], un axe d'urbanisation et d'industrialisation » (Discours du maire Pierrelatte sur l'adhésion de Bollène au district de Tricastin, notes sur la réforme du district, 1971. Archives municipales de Pierrelatte, fond des archives du district de Tricastin, non indexé). Bollène, siège de l'ADIVAR, est représentée comme la « ville animatrice de la région économique des portes de Provence » (*ibid*). A ces inquiétudes face à la montée en puissance (perçue) de Bollène s'ajoute la volonté de constituer une force politique robuste pour anticiper la négociation de la fermeture future du centre d'énergie atomique dont la pérennité reste incertaine (le Dauphiné Libéré, 15 décembre 1972), ou encore celle d'équilibrer les forces en présence dans la composition actuelle du district, où les communes craignent une domination de Saint-Paul-Trois-Châteaux qui bénéficie de fortes patentes de la part du centre d'énergie atomique.

Dans le même temps, le district se lance dans un projet ambitieux de mutualisation de l'industrialisation de la plaine alluviale. Afin de mieux coller aux attentes des industriels, le bureau d'étude ayant formulé le Schéma d'Aménagement des Portes de Provence propose une grande zone industrielle (150 ha environ) commune au district qui serait localisée dans la commune de Bollène. L'enjeu est de ne pas

fragmenter l'offre de terres industrielles. Le choix de Bollène se justifie par la présence du canal de Donzère – Mondragon et d'une initiative de la Compagnie Nationale du Rhône consistant à construire un port public sur le canal de dérivation au droit de l'usine hydroélectrique André Blondel. La patente industrielle serait presque essentiellement reversée au district (95%).

Malgré ces annexions, le district de Tricastin (nom donné pour éviter l'appellation trop controversée par les petites communes de district de Pierrelatte) connaît une vie courte (de 1967 à 1979), marquée par très peu de réalisations et de consensus politique. Le constat de son inactivité produit des inquiétudes dès 1968. Le climat est alors à la dénonciation des pratiques de concurrence industrielle déloyale qui demeurent entre les communes. En témoigne l'absence de consensus sur le problème du financement du district à partir des zones industrielles qui demeure la pierre d'achoppement malgré les tentatives nombreuses de conciliation de la part du président du district (M. Faret, conseiller municipal à Pierrelatte et cadre à Eurodif) et le maire de Pierrelatte, M. Jean Mouton. En effet toutes les tentatives de lever un impôt districtal ou d'incorporer dans le district les patentes des zones industrielles, du centre d'énergie atomique ou d'Eurodif échouent les unes après les autres. Les élus communistes bollénois arrivés au pouvoir après les élections de 1972 et bloquent toute tentative de transfert de pouvoirs communaux vers le district en vertu d'une défense des intérêts de leur commune⁶¹⁷. Ces derniers veulent revenir au modèle du SIVOM jugé moins hégémonique même s'ils reconnaissent partager des problèmes communs⁶¹⁸. Ainsi les comportements de défiance sont structurés par la fragmentation importante des intérêts communaux ; les communes mieux placées dans la géographie des taxes professionnelles n'ayant pas intérêt à céder leur part aux communes environnantes. Cette logique explique le refus de la commune de Bollène des mécanismes de répartition proposés concernant les patentes des installations nucléaires et industrielles⁶¹⁹.

Ces résistances politiques à la forme du District et le constat de l'échec d'un consensus sur son financement aboutissent à sa dissolution en 1979 après une ultime tentative de vote d'un financement basé sur la patente des installations nucléaires⁶²⁰. Le district est paralysé tout le long de son existence, en témoignent de nombreuses démissions de ses conseillers entre 1972 et 1976. Il laisse après lui une intercommunalité réduite au minimum avec deux SIVOM pour gérer le conservatoire de musique d'un côté et l'usine de traitement des ordures ménagères de l'autre (DCM de Pierrelatte du 19 juin 1979), abandonnant toute idée de planification commune du développement urbain et industriel.

Finalement, le projet de District lui-même et les productions discursives auxquelles il donne lieu, au-delà du simple constat de l'incapacité des élus porteurs à changer le système de pouvoirs local, montrent

⁶¹⁷ Délibération du district du 15 avril 1977, archives municipales de Pierrelatte, fond des archives du district de Tricastin.

⁶¹⁸ Notes sur la réunion le 12 janvier 1979 du conseil municipal de Saint-Paul-Trois-Châteaux. Archives municipales de Pierrelatte, fond des archives du district de Tricastin.

⁶¹⁹ Conseil de district 13 juin 1978, archives municipales de Pierrelatte, fond des archives du district de Tricastin.

⁶²⁰ Délibération du District 20 février 1978, archives municipales de Pierrelatte, fond des archives du district de Tricastin.

bien la médiation de la part de ces mêmes élus de logiques et modèles relevant de la structuration globale du territoire national pour reformuler le projet urbain et les enjeux du local, mais au prix d'une dilution du local par la fragmentation communale.

L'étude de la production du fleuve dans la plaine de Donzère-Mondragon durant les Trente Glorieuses fait donc ressortir l'intérêt de la grille de lecture par les temporalités. Le temps court de la réalisation (correspondant aux transformations effectives de la plaine) laisse la place à un jeu de réinterprétation des structures matérielles par l'intégration de grilles de lectures renouvelées de l'espace par les acteurs locaux. Ces processus montrent l'importance de la scène municipale laquelle travaille son espace dans le temps plus long de l'intégration des logiques fonctionnelles. Mais le schéma qui se dégage de l'étude de la plaine de Donzère-Mondragon (accueil des transformations par le local-réinterprétation et réinvestissement par le local) n'épuise pas la variété des articulations entre le global et le local dans l'aménagement du fleuve. Nos études de cas dans le Rhône moyen offrent un ordonnancement inverse des temporalités où les réinterprétations par le local investissent le fleuve avant ses transformations effectives par la Compagnie Nationale du Rhône. Ce second cas de figure vient compléter notre contrepoint face à la chronologie des transformations idéelles et matérielles abordées depuis le cadre national en première partie de ce chapitre.

2.2 Anticiper le changement matériel. Exemples de transformations fonctionnelles du fleuve dans le Rhône moyen

A l'ère du fonctionnalisme et de sa domination au sein de l'État planificateur, le programme d'aménagement du Rhône et son contenu hydro-électrique jusque-là privilégié accusent des changements majeurs. Malgré les nouvelles contradictions économiques qu'elles présente⁶²¹, la navigation retrouve une place importante dans les modèles de l'aménagement : nous allons voir son importance dans les cas de Péage de Roussillon (que nous développons au chapitre suivant) et de la plaine de l'Ain. Cependant, les logiques fonctionnelles et leur traduction en matière de déploiement d'infrastructures par l'État concernent aussi le choix fort envers l'autoroute, choix qui a un impact important sur la structuration de la vallée du Rhône. Le cas du passage de l'autoroute dans Vienne est emblématique de l'intégration du fonctionnalisme dans les grilles de lecture du local.

⁶²¹ Nous avons déjà montré les contradictions principales de l'imaginaire lié à la navigation rhodanienne dans le chapitre 2, surtout les caractéristiques physiques contraignantes du fleuve empêchent la mise en place d'une navigation capable de concurrencer le rail comme dans le cas des cours d'eau du nord de la France et de la Seine. Ces contradictions se réactualisent dans la nouvelle situation du Rhône canalisé de Lyon à la mer.

2.2.1 Vienne et le fleuve durant les Trente Glorieuses : anticiper la production d'un espace fonctionnel

La ville de Vienne, sous-préfecture du département de l'Isère, est située à la confluence du Rhône et de la Gère à 26 km de Lyon. Elle comprend 25 669 habitants en 1954 pour une superficie de 2 265 hectares⁶²². Sa localisation au fond du goulot d'étranglement de la vallée du Rhône contraint fortement son expansion urbaine (Delahaye, 2009).

⁶²² Source : Ldh/EHESS/Cassini. Disponible sur <http://cassini.ehess.fr>. Visité le 13/07/2018.

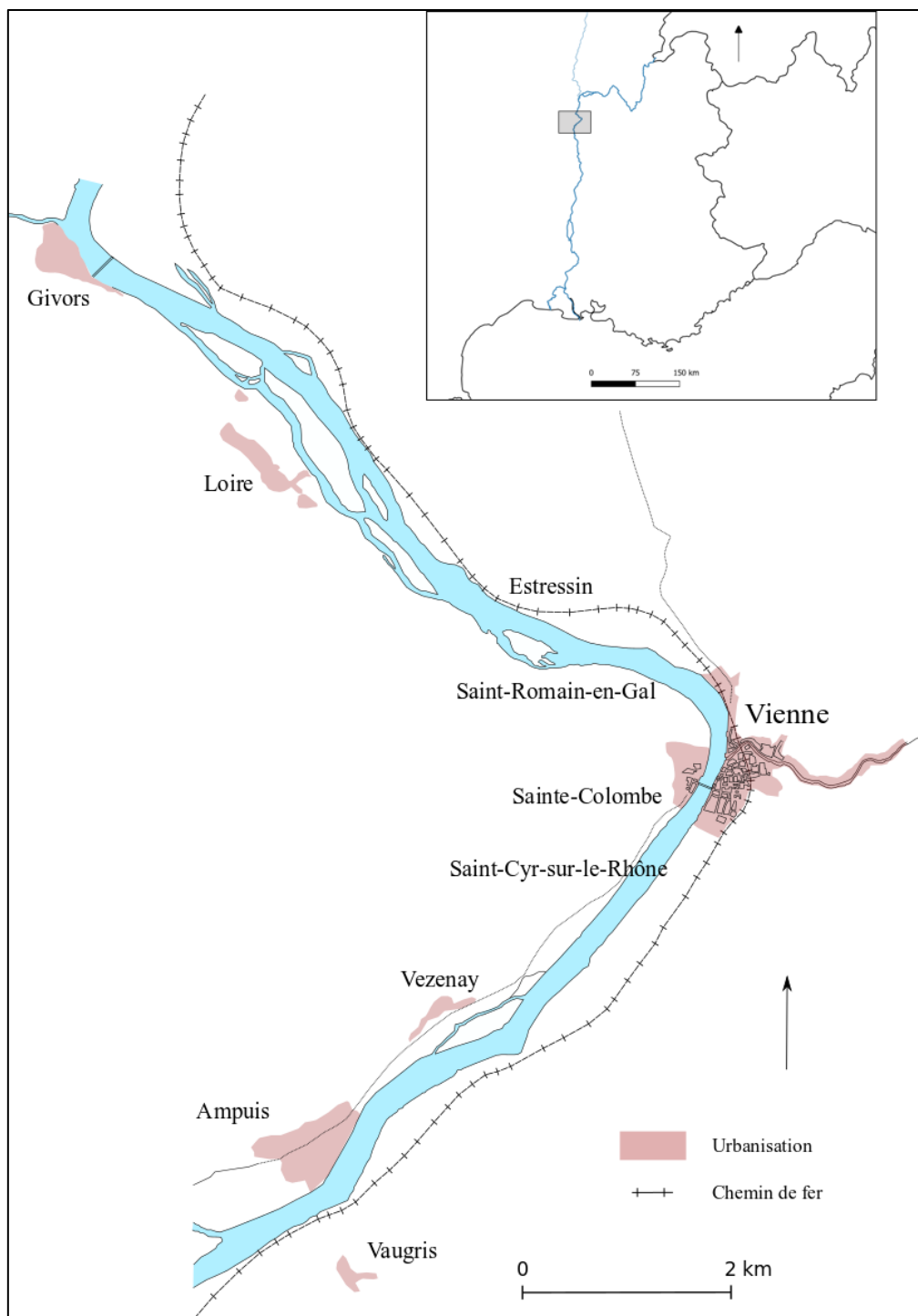


Figure 37: l'espace fluvial viennois avant aménagement (basé sur les cartes d'État-major de 1840-1850 de l'IGN).

La ville de Vienne dispose d'un rapport spécifique au fleuve par rapport à d'autres villes du bas-Rhône plus éloignées du chenal principal (Figure 37). Le Rhône est en effet une entité omniprésente dans l'urbanité de la ville, ainsi la presse quotidienne fait état d'une forte proximité des habitants avec le fleuve, proximité faite d'usages sociaux divers, par exemple promenades piétonnes sur les quais, concours de nage ou de barques⁶²³. Cependant le rapport ville-fleuve connaît une transformation très

⁶²³ Vienne journal, 12 mai 1962. Archives de la médiathèque de Vienne.

importante en 1963 avec la construction de la voie express en rive gauche, premier tracé de l'autoroute A7 de Lyon à la Méditerranée. La seconde transformation majeure arrive plus tard en 1980, avec l'aménagement réalisé par la Compagnie Nationale du Rhône ; elle comprend la construction du barrage hydroélectrique de Vaugris en aval direct de Vienne, l'élévation du plan d'eau dans la ville et la réalisation de la plateforme industrielle de Loire-Saint-Romain-en-Gal (amont direct de Vienne) avec les déblais.

Notre étude de cas est basée sur les représentations des édiles locaux et de la presse de la ville de Vienne couvrant la période comprenant les grandes transformations du front fluvial des années 1950 au milieu des années 1980. Nous mettons en évidence la manière dont les élus viennois, pour répondre à une crise industrielle locale, intègrent le fleuve dans la production d'un projet productif mobilisant une lecture fonctionnelle de l'espace dans l'anticipation des changements économiques liés à l'avènement d'un corridor économique Rhin-Rhône.

2.2.1.1 Apporter une réponse publique à la crise locale

A partir de 1945, la ville de Vienne exprime des inquiétudes sur sa désindustrialisation. Son activité industrielle, historiquement portée sur le textile, entre en récession économique. Son économie pâtit fortement de la crise du bassin textile lyonnais et de l'entrée en compétition du nylon et de la laine cardée sur le marché. Si l'on en croit les chiffres de l'époque, de 1954 à 1958 ce sont onze entreprises dont six usines textiles qui ferment leurs portes à Vienne⁶²⁴. Cette fin de conjoncture du système productif textile, qui touche fortement les industries de la vallée de la Gère à Vienne (DCM de Vienne du 27 février 1970), alimente un discours officiel de crise urbaine à cette époque. Le problème de la désindustrialisation de Vienne apparaît pour la première fois dans le discours officiel en 1954 lorsque Lucien Hussel⁶²⁵ est attaqué par ses opposants pour ne pas avoir tenté de trouver d'industries de compensation face à ce qui est qualifié de « problème viennois » (DCM de Vienne du 30 décembre 1954). Son ampleur dans les représentations est forte, justifiant une session extraordinaire du conseil en 1955 (DCM de Vienne du 15 mai 1955). Par la suite, le classement en zone critique par la DATAR alimente un discours de honte sur ce que les édiles nomment ici encore le « malaise viennois ». En effet Vienne a le « triste privilège » de représenter la seule ville classée zone critique de tout le sillon Rhône-Saône de 1956 à 1960 (elles sont 26 au total). Vienne, « autrefois bourdonnant de métiers, [voit] son activité s'engourdir »⁶²⁶ ou encore : « Vienne se transforme en une vieille ville alanguie, endormie dans

⁶²⁴ Discours du maire de Vienne Maurice Chapuis : "Essor Viennois" daté de 1963. Archives du district de Vienne cote 5B-5-5-1-8.

⁶²⁵ Ancien résistant et Maire de Vienne pour les mandats de 1931, 1947, 1953, il ne se représente pas aux élections de 1959.

⁶²⁶ Discours du docteur Maurice Chapuis, député maire de Vienne de 1959 à 1971 le 02/03/1960. Archives du District de Vienne Cote 5B-5-5-1-8.

le souvenir de son passé »⁶²⁷. La perception de la crise ne s'arrête pas aux industries textiles dans la ville ; elle est exacerbée par l'événement de la fermeture des hauts fourneaux de Chasse sur Rhône en 1966, érodant la représentation d'une économie régionale basée sur l'industrie houillère (charbons de la Loire), l'extraction de minerais (mines de Saint Bel) et la sidérurgie (DCM de Vienne du 16 février 1966).

Les édiles locaux sont d'autant plus amenés à chercher à exprimer une réponse à la crise viennoise qu'ils sont eux-mêmes très liés à l'appareil productif du textile. Cela se vérifie dans la composition du conseil municipal élu en 1959. Dans l'équipe municipale on trouve aussi plusieurs ouvriers et employés du textile licenciés ou à la retraite. A ce lien organique avec le textile s'ajoutent des fonctions de prestige et un conservatisme de droite dans le portrait de l'équipe municipale. Succédant au mandat de Lucien Hussel (Maire SFIO), qui a rebâtit la ville au sortir de la Seconde Guerre mondiale en priorisant la construction de logements neufs et la destruction des logements insalubres (DCM de Vienne du 4 mai 1953), c'est le docteur Maurice Chapuis, membre d'une famille occupant des postes de prestige⁶²⁸, qui est élu aux élections de 1959 (DCM de Vienne du 21 mars 1959). Celui-ci présente ses mandats comme une œuvre de rajeunissement de la cité antique de Vienne par l'expansion industrielle et urbaine (DCM de Vienne du 27 mars 1965). Politiquement, le maire est d'abord affilié au Mouvement pour les Républicains Populaires, un parti démocrate-chrétien et conservateur se revendiquant de l'héritage Gaulliste avec un projet originel de rassemblement des résistants au sortir de la Seconde Guerre mondiale. Au début des années 1960 le maire de Vienne se désaffilie de ce parti qui est déjà en perte de vitesse pour rester par la suite sans étiquette. D'autre part, la Seconde Guerre mondiale est encore très proche et plusieurs membres de cette équipe municipale ont organisé et dirigé le réseau viennois de la Résistance. Pour maintenir leur légitimité politique vis-à-vis du système productif local, le maire se dote d'une équipe municipale originale en créant un poste de conseiller à l'expansion. Ce rôle est tenu par le premier adjoint au maire, Monsieur Georges Abert⁶²⁹, directeur d'une entreprise de métiers à tisser (entreprise Diederich). Avec le maire, il s'engage à appliquer la politique d'expansion viennoise, ce qui se traduit par une activité incessante de courtage auprès du patronat industriel durant de nombreux dîners d'affaires à Paris⁶³⁰. A cela s'ajoutent les sollicitations de proches dans la haute administration parisienne ; par exemple le maire a fréquemment recours à son frère Noël Chapuis, avocat à Paris et

⁶²⁷ Mémoire à Monsieur Abel Thomas, commissaire à l'aménagement du territoire, sur la situation économique de la ville de Vienne. Vienne le 15 février 1960. Archives du District de Vienne Cote 5B-5-5-1-8.

⁶²⁸ Dans la famille du maire Maurice Chapuis nous avons recensé: Noel Chapuis avocat député de l'Isère, Paul Chapuis, ingénieur en chef du génie rural de la Gironde, Louis Chapuis doyen du barreau de Vienne dont il avait longtemps été le bâtonnier. Source : archives de Vienne Journal, article du 11 juin 1960

⁶²⁹ Si l'on en croit les discours de l'élection de 1959 c'est cette personne qui aurait dû se présenter à la place du chirurgien Maurice Chapuis ; néanmoins elle se serait retirée du fait de la nature de ses fonctions qui lui prendraient trop de temps.

⁶³⁰ Ces montées à Paris sont invoquées dans les délibérations municipales lors des bilans de l'équipe municipale pour légitimer leur capacité à répondre à la crise locale (DCM de Vienne du 5 février 1971).

député de l'Isère, pour montrer sa capacité à attirer l'attention des hauts fonctionnaires sur l'intérêt viennois durant les séances du conseil (voir par exemple la DCM de Vienne du 5 février 1971).

Ainsi, en pleine période de croissance nationale, la nécessité pour la municipalité viennoise d'accommoder un cycle de désindustrialisation qui recompose la structure de la ville appelle la production de nouveaux discours sur la ville. Ces imaginaires produits par le local, contrairement aux cas que nous avons pu analyser depuis le début de ce travail, ne laissent qu'une place marginale à la navigation.

2.2.1.2 *Une faible place du thème de la navigation dans la redéfinition du projet viennois*

L'actualité des grandes transformations matérielles imposées au Rhône n'a que peu d'impact sur le discours municipal. La navigation rhodanienne joue notamment un rôle mineur dans la redéfinition de l'espace viennois à cette période.

Alors que l'horizon Rhin-Rhône est présent dans la planification du développement lyonnais, Vienne ne voit pas son futur dans la navigation rhodanienne mais plutôt dans la diffusion de la croissance lyonnaise à partir du desserrement industriel de cette agglomération, comme le montre cet extrait : « Sur le Rhône, voie d'eau Internationale qui reliera la Méditerranée à la Mer du Nord, Vienne doit profiter de la proximité de Lyon, cette grande métropole qui s'efforce de réaliser son objectif de puissante tête de pont de l'Eurafrique »⁶³¹. Plus que la navigation rhodanienne, Vienne est à la recherche d'une position-clé dans l'organisation de la région lyonnaise dans le cadre de l'affirmation de la planification lyonnaise, notamment avec le PADOG (plan d'organisation de la région lyonnaise) (Bonneville, 1982). Le projet d'expansion viennois s'insère ici plus précisément dans la structuration d'un ensemble Vienne-Péage de Roussillon, pièce importante de l'organisation d'une conurbation lyonnaise de 3 millions d'habitants (projection inscrite au PADOG)⁶³². La représentation d'une région économique viennoise dépendante de la métropole lyonnaise est très forte durant la décennie 1960, dans un contexte de débat sur le redécoupage des limites départementales. En effet, dans les découpages proposés par les parlementaires, l'arrondissement de Vienne se retrouve amputé des communes riches de sa partie Nord qui intègrent le département du Rhône et le futur espace de la région métropolitaine lyonnaise. L'imminence de ce redécoupage qui a lieu à la fin de la décennie est vécue comme un traumatisme par l'arrondissement viennois : « Géographiquement, que ce soit au point de vue géographie physique, au point de vue géographique humaine, économique, il existe un Pays Viennois, où VIENNE est la petite capitale relais et LYON le grand centre économique »⁶³³. Dans le cadre de ces débats, pour profiter plus aisément du

⁶³¹ Communiqué du premier adjoint de l'expansion économique à la ville de Vienne. M. Georges Abert 27/06/1961, Délibération du district de Vienne.

⁶³² Journal la vie française 29 janvier 1963 n° 1027, la vie régionale. Cet article donne les linéaments de la planification lyonnaise. L'ensemble Vienne-Péage de Roussillon constitue une voie majeure du développement lyonnais vers le sud. A ses côtés figurent les axes du nord au sud avec Villefranche et de l'est avec Bourgoin ; ces trois axes constituant le « tiercé de l'expansion Lyonnaise ». Archives du district de Vienne, cote 5B5518.

⁶³³ Discours en séance extraordinaire sur le rattachement au département du Rhône, DCM de Vienne du 3 novembre 1967. Ce vaste changement administratif concernerait 9, 21 ou 23 communes selon les options proposées et s'inscrirait dans la réalisation de la Communauté Urbaine de la Ville de Lyon.

desserrement industriel de l'agglomération lyonnaise, les élus demandent l'intégration de la ville dans le département du Rhône (DCM de Vienne du 27 mai 1966). A ce tropisme lyonnais correspond en miroir une défiance face au département de Vienne, l'Isère, et son chef-lieu, Grenoble, perçu comme trop lointain, trop différent, et trop peu présent. Les tentatives de planification depuis Grenoble sont par conséquent rejetées par le maire de Vienne comme l'illustre le blocage de la procédure de mise en place d'un comité d'expansion économique du pays viennois par le département de l'Isère (délibération du district de Vienne 27/07/1967). En revanche, la redéfinition du projet viennois intègre fortement la structuration de l'espace par les infrastructures autoroutières notamment l'A7, perçue par les élites viennoises comme le moyen de concrétiser la diffusion de la croissance lyonnaise : « Nous sommes d'ailleurs convaincus que la mutation très importante que Vienne est en train de subir ne peut que s'accélérer dans le cadre de l'expansion de Lyon dont nous allons nous trouver, dans quelques mois, si proche en temps » (DCM de Vienne du 27 mars 1965).

Pour les édiles municipaux de cette période, le remède à la crise viennoise est à chercher dans la déconcentration des industries ; à partir des années 1950 les regards se tournent vers les industries lyonnaises appelées à trouver des implantations nouvelles hors de la métropole. Cette représentation graviériste du devenir viennois perdure dans les années 1960 et survit aux changements de municipalité. Si à ce moment la ville s'engage dans une politique de reconstruction (mandat de Lucien Hussel) puis d'expansion démographique et industrielle (mandat de Maurice Chapuis), en revanche cette politique se caractérise par l'absence d'attentes quant au fleuve, notamment dans les argumentaires sur la création du District viennois (DCM de Vienne du 5 janvier 1960). Ce dernier a pour mission l'expansion urbaine et industrielle de la ville avec d'une part l'aménagement d'un ensemble de zones industrielles et de l'autre la création d'installations sportives et culturelles. Cette politique volontaire de diversification industrielle est argumentée sur les bases idéologiques de la thèse décentralisatrice et régionaliste de Jean-François Gravier plus que sur l'idée d'une insertion dans le commerce par la voie navigable (DCM de Vienne du 5 janvier 1960).

Le modèle graviériste de décentralisation industrielle n'est toutefois pas le seul emprunt idéologique réalisé par les élus viennois. En effet, l'affirmation de la planification étatique à partir des années 1960 lui confère de nouveaux ressorts. Les élites municipales et les études qu'ils commandent auprès des animateurs principaux de la planification lyonnaise, notamment le bureau d'étude Economie et Humanisme proche de Jean Labasse (voir Chatelan, 2008 et section 1.2.3. de ce chapitre), puisent dans les principes d'une lecture fonctionnaliste de l'espace pour définir l'orientation de la politique viennoise. Cette lecture met l'accent sur la nécessité d'un dépassement d'un espace urbain viennois soumis à des contraintes physiques fortes. Ainsi le fleuve est avant tout un carcan physique bloquant l'expansion urbaine et industrielle viennoise. Longtemps contrainte par l'exiguïté de son parcellaire communal et par sa position géographique dans le coude très resserré du sillon rhodanien « entre d'abruptes

collines »⁶³⁴, Vienne doit dépasser la frontière physique du fleuve pour établir son expansion dans les communes adjacentes pour y établir ses grands équipements (structures de loisirs, de sport, d'éducation)⁶³⁵. De cette manière, la fonction productive du fleuve est escamotée dans la planification viennoise qui débute dans les années 1960. Si l'horizon Mer du Nord –Méditerranée est invoqué, c'est plus en tant que grand axe d'infrastructures routières et ferroviaires qu'en tant que future voie navigable au grand gabarit. Cette grille de lecture à l'origine de la définition du projet de district viennois oriente les regards sur les communes de la rive opposée pour planifier l'expansion viennoise plus que vers les terrains de Reventin-Vaugris appelés à accueillir l'aménagement hydroélectrique ainsi qu'une petite zone industrielle potentiellement raccordable au transport fluvial⁶³⁶ :

« "Enfourcher le Rhône", c'est pour Vienne et sa sœur jumelle Sainte Colombe avoir, à l'ère industrielle et des transports, la main mise sur les deux voies ferrées et les deux nationales qui desservent les deux rives du fleuve et commander les deux côtés du futur axe fluvial de l'Europe. »⁶³⁷.

Le passage à une échelle supracommunale de la lecture de l'espace viennois implique une construction politique avec les municipalités situées sur les axes fonctionnels nord-sud, notamment les « trois Saints »⁶³⁸ et suscite la création d'un district avec ces communes. Ces trois communes, établies sur le même tissu urbain sans discontinuité du nord au sud, partagent une proximité géographique avec Vienne et les mêmes problèmes urbains, situation qui donne lieu à des initiatives de fusion des trois communes jamais abouties (DCM Saint-Romain-en-Gal 22/07/1972). La problématique de ces communes est notamment structurée par les essais infructueux d'intercommunalité pour la sécurisation de l'accès à l'eau potable (DCM Saint-Romain-en-Gal 21/07/1962, DCM Saint-Romain-en-Gal 19/01/1963, DCM Saint-Romain-en-Gal 12/09/1964). La défiance de ces communes envers les appétits d'espace de la part de Vienne est forte et l'histoire intercommunale est déjà marquée par des ingérences de Vienne sur ces dernières (par exemple l'initiative unilatérale de reconstruction du pont sur le Rhône après la Seconde Guerre mondiale : DCM Saint-Romain-en-Gal 18/05/1946 ; 26/10/1946 ; 27/09/1947 ; 09/11/1947 ; 31/07/1948, ou encore un projet de stade de la ville de Vienne en rive droite : DCM Saint-Romain-en-Gal 18/05/1946). Toutefois, le district de Vienne parvient à s'établir à partir de 1959 au prix de sacrifices des élus viennois acceptant l'octroi d'un nombre de sièges inférieur au total des sièges des communes

⁶³⁴ Mémoire à Monsieur Abel Thomas, commissaire à l'aménagement du territoire, sur la situation économique de la ville de Vienne. Vienne le 15 février 1960. Archives du district de Vienne cote 5B-5-5-1-8.

⁶³⁵ Etude « Vienne sur le Rhône » de Robert Caillot, directeur d'étude à économie et humanisme. Non daté mais vraisemblablement début 1960. Archives du district de Vienne cote 5B-5-5-1-8.

⁶³⁶ On recense ainsi cet unique article de presse annonçant le projet de la municipalité de construire un port fluvial à Reventin-Vaugris pour desservir les cités industrielles de Saint Clair-Les Roches et de Péage de Roussillon (le Dauphiné Libéré 13/12/1952, archives de la médiathèque de Vienne).

⁶³⁷ Étude de Robert Caillot, cabinet économie et humanisme. 14 août 1959, pages 5 -6. Archives du district de Vienne cote 5B-5-5-1-8. Etude « Vienne sur le Rhône » de Robert Caillot, directeur d'étude à économie et humanisme. Non daté mais vraisemblablement début 1960. Archives du district de Vienne cote 5B-5-5-1-8

⁶³⁸ Saint-Romain-en-Gal, Sainte-Colombe, Saint-Cyr-sur-le-Rhône.

limitrophes⁶³⁹. Passer à une échelle intercommunale dans la définition des problèmes permet à Vienne de s'engager dans une politique volontariste d'expansion caractéristique de la décennie 1960. Le leitmotiv des grandes infrastructures et équipements, au cœur de ce projet territorial, place la localité dans un rapport ambigu avec la figure de l'État planificateur.

2.2.1.3 La transformation du fleuve dans la ville des années 1960 : le choix fonctionnel

La décennie 1960 voit la transformation du fleuve dans la ville de Vienne (Figure 38) avec la construction de la voie express le long des quais rive gauche de 1962 à 1965. La construction de cette voie qui remplit la fonction de l'autoroute du soleil jusqu'au début des années 1970 est annoncée par décision ministérielle début 1962⁶⁴⁰. L'imposition d'une logique fonctionnelle globale par l'État dans l'espace fluvial local interroge sur le rapport des élus locaux aux discours examinés précédemment.

⁶³⁹ Délibération du district de Vienne du 02/03/1960 : séance inaugurale district urbain de l'agglomération viennoise.

⁶⁴⁰ Presse municipale « Vienne Journal » n°1/1964. Archives de la médiathèque de Vienne.

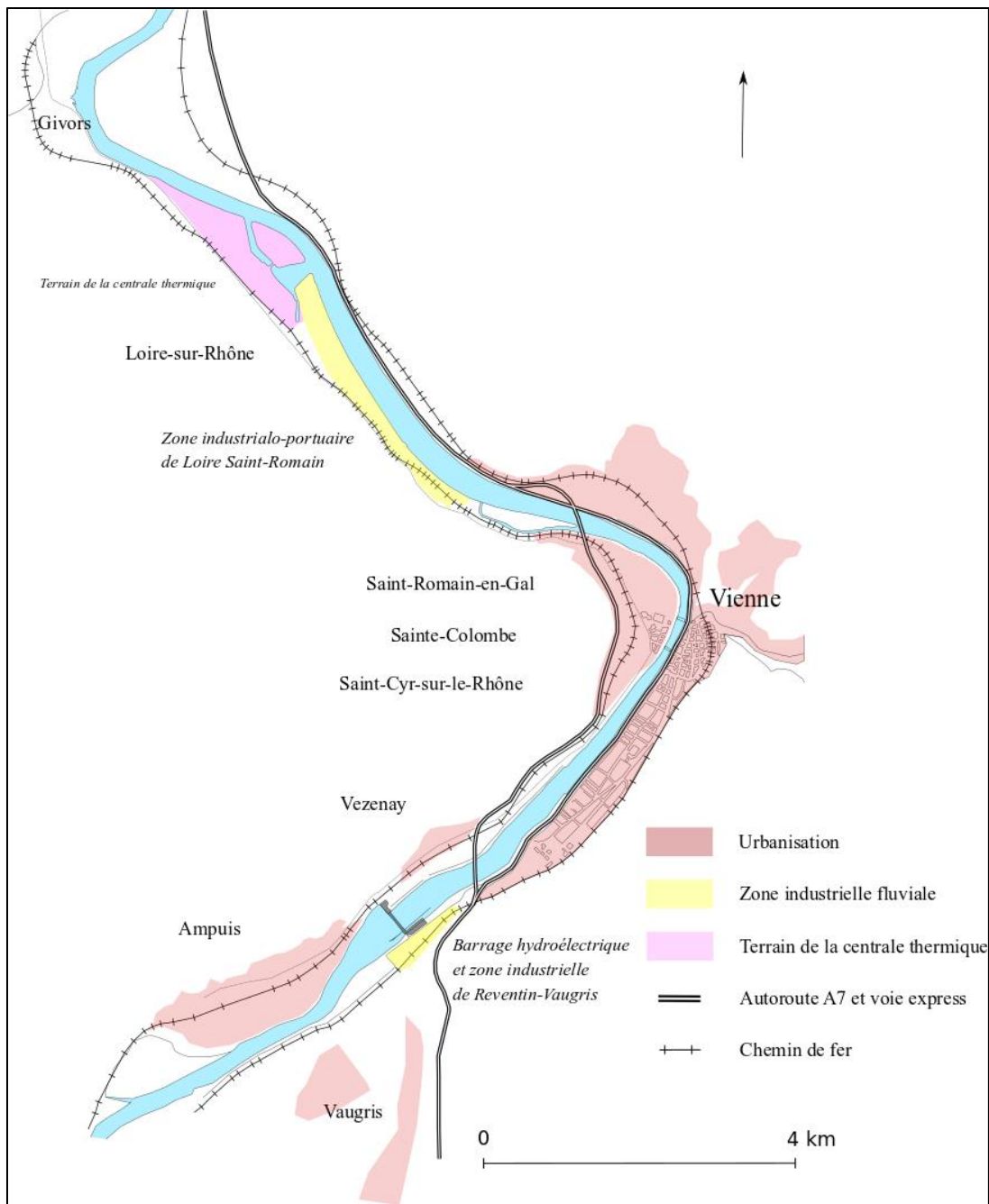


Figure 38 : l'espace fluvial viennois actuel, après aménagement. Les tâches urbaines sont issues des données openstreetmap (2018).

En plus d'être un vecteur de diffusion de la croissance lyonnaise, le passage de l'A7 sur les quais de Vienne en rive gauche (ce qui est dénommé la voie express de Vienne : Figure 40 et Figure 41) est connoté positivement du point de vue de la municipalité viennoise. En effet, il constitue pour elle la promesse d'une restructuration de la ville par un axe fort. En témoigne un discours positif porté par le maire de Vienne, le docteur Chapuis, lequel présente l'autoroute comme le grand axe urbain de la ville et un élément valorisant la ville notamment quant à sa place dans l'espace lyonnais (Vienne Journal n°1, 1964).

L'autoroute rentre donc aux côtés de la construction d'ensembles HLM dans une mise en discours de la recomposition urbaine de Vienne, discours empruntant les images rhétoriques de la modernité, notamment la renaissance décrétée de la ville (Vienne Journal n°2/1965). De cette manière, l'autoroute doit résoudre les problèmes de circulation locale ; l'équipe justifie le choix de la voie express en invoquant les bouchons automobiles qui rendent depuis des années la ville célèbre (DCM de Vienne du 12 août 1963). La construction du problème de circulation routière dans la ville et le long du fleuve se réalise par la mise en image et la diffusion des bouchons de la ville dans la presse locale (quotidiens régionaux et presse municipale) (Figure 39).



Figure 39 : Photographie de l'ancien bas port de Vienne. Dauphiné libéré du 3 août 1969. La photographie montre les berges transformées de la rive gauche du fleuve dans la ville accueillant dorénavant la voie express. La médiatisation du problème de la circulation dans la traversée de Vienne demeure après la construction de cette voie.

Il est difficile de connaître la manière dont la réalisation de la voie express transforme le vécu local ; notre étude de la presse de l'époque et des délibérations ne présente pas de manifestation d'ampleur de rejet de l'ouvrage. Le malaise généré par la nouvelle voie est cependant suggéré par les discours de l'équipe municipale qui prennent le registre de la déresponsabilisation à partir de la réalisation de la voie express. Tout d'abord, si comme nous l'avons montré la municipalité Chapuis adhère pleinement à l'idée de l'intégration de la ville dans l'axe privilégié de développement nord-sud lyonnais, sa réaction est importante au moment de la réalisation de la voie express qui matérialise ce choix. C'est que le centre-ville et les espaces des quais sont vêtus d'enjeux importants, notamment la protection des commerces lésés par la nouvelle circulation. En témoigne le désaveu du maire Maurice Chapuis de son soutien à la voie express, ce dernier déclarant n'avoir jamais désiré le passage de l'autoroute dans son centre-ville (DCM de Vienne du 26 novembre 1965). Pour consolider sa légitimité, la municipalité Chapuis présente le passage de l'A7 par le quai de Vienne comme un fait accompli, remettant la responsabilité d'une renégociation du tracé de l'A7 devenu définitif entre Lyon et Vaugris sur la municipalité antérieure (celle de Lucien Hussel, prédécesseur du docteur Chapuis qui prend la fonction de maire en 1959,

sachant que les Ponts et Chaussées envisagent le tracé de la voie express dès 1953⁶⁴¹), qui n'aurait pas su promouvoir un tracé épargnant Vienne par la rive droite du fleuve (DCM de Vienne du 12 août 1963, ce tracé alternatif est finalement réalisé en 1974, libérant Vienne du trafic de l'autoroute du soleil). Ainsi l'équipe municipale accueillant la réalisation de la voie express se voit les mains liées par les choix accomplis antérieurement : « cela nous ne pouvions rien y changer, ce qui nous intéressait, c'étaient les aménagements sur cette superstructure nécessitée par l'auto-route et indispensables à la Ville de Vienne » (DCM de Vienne du 12 août 1963). Le pouvoir municipal opère une remise en récit épique des débuts des travaux, où la municipalité met en échec les services de l'État en parvenant à bloquer les premiers travaux par l'empêchement de l'accès aux chantiers de la voie express (DCM de Vienne du 12 août 1963). Cette mise en récit sert à déplacer le terrain de la contestation de la réalisation elle-même vers les accommodements et compensations exigées par la municipalité, ce qui constitue en soi une forme de dépolitisation. Ainsi les quelques critiques de la voie express lancées durant sa réalisation sur la pollution et les nuisances sonores (DCM de Vienne du 12 août 1963) ; et les exigences d'intégration à l'espace urbain (notamment les connexions avec les rues transversales) et de préservation de la sécurité des citoyens (DCM de Vienne du 1^{er} juin 1962) montrent un assentiment général de la municipalité face à la logique imposée en même temps qu'une stratégie d'accommodement et de négociation sur les marges du projet.

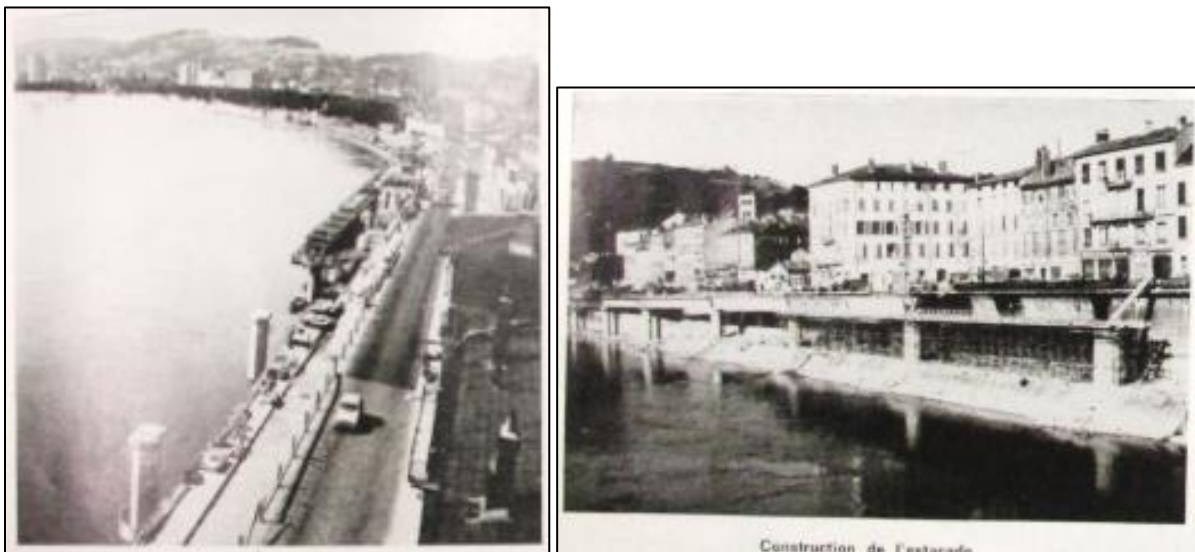


Figure 40 : photographies des travaux de la voie express par les journalistes de la presse municipale (source : Vienne journal n°1/1964, Vienne journal n°5/1964).

⁶⁴¹ Source : « le nouveau tronçon de l'autoroute Lyon-Vienne ». <https://fresques.ina.fr/>. Consulté le 13/07/2018.

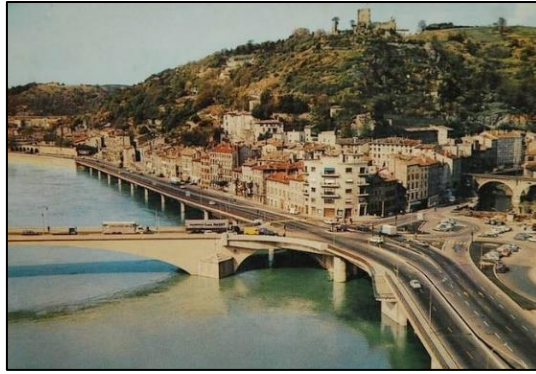


Figure 41: Photographie de la voie express après réalisation montant les piliers de l'encorbellement au carrefour de la Gère manifestement prise dans les années 1980. Source : http://www.rendezvousnationale7.fr/site/etape10/rendez_vous_nationale_7_etape_10f.htm

Cet accommodement de la logique globale dans la transformation du local démontre aussi un choix idéologique des élites municipales pour la réorganisation fonctionnelle de l'espace fluvial au détriment de l'héritage fluvial de la ville. Cela dénote un choix impliquant l'oubli de la place importante de Vienne dans la navigation commerciale au XIX^e siècle (voir chapitre 2 section 1.2.3.). Dans les négociations sur le tracé définitif de la voie express avec les Ponts et Chaussées, l'équipe municipale préfère sacrifier l'ancien port fluvial de Vienne plutôt qu'une partie du Jardin Public notamment au niveau du carrefour du cours Brillier. Cette table rase du patrimoine de navigation viennois est légitimée par un discours d'obsolescence économique du port, notamment son inactivité depuis des décennies et son inutilité face aux projets de port fluvial dans la future zone de Reventin-Vaugris prévu allant avec l'aménagement Compagnie Nationale du Rhône (DCM de Vienne du 1er juin 1962). L'augmentation du niveau de l'eau par la construction de la retenue en aval fait espérer la création d'un port de plaisance, le maire escomptant un embellissement du fleuve et un développement du tourisme nautique par la création du plan d'eau suivant la construction du barrage de Reventin-Vaugris (DCM de Vienne du 12 août 1963). Cependant ces différents projets de valorisation de l'ancien port de Vienne seraient réalisés par la Compagnie Nationale du Rhône au titre des compensations pour l'aménagement du barrage de Reventin-Vaugris dont la date de la future réalisation est perçue par l'équipe municipale comme incertaine (elle oscille entre 1970 et 1985). Par conséquent, l'alternative de valorisation de l'ancien port est mise de côté devant les nécessités présentes, pragmatiques, de la ville : l'enjeu principal pour les élus est prioritairement la préservation des places de parking et du jardin public dans la ville, ce qui conduit à l'effacement du quai et du port de Vienne (DCM de Vienne du 12 août 1963). La logique fonctionnelle se prolonge par la suite avec la construction de l'autopont sur la voie express à partir des années 1970, moment où l'on observe les premières revendications municipales pour conserver le patrimoine esthétique de Vienne (DCM de Vienne du 10 avril 1970). En effet l'autopont de la voie express (ouvrage surnommé le toboggan et destiné à éviter le carrefour de la Gère, Figure 42) est présenté comme la « verrue abominable qui va défigurer Vienne pendant des années » (DCM de Vienne du 10 juillet 1970). L'état de saturation de la ville par le trafic routier rhodanien (Figure 39) lui fait revendiquer d'une part la construction du contournement Est autoroutier Lyonnais par Vienne, et d'autre part, comme palliatif

du premier, le contournement Ouest de la voie express par l'autoroute en rive droite du Rhône (DCM de Vienne du 10 avril 1970). Ce dernier, obtenu par l'équipe municipale (DCM de Vienne du 26 février 1971), sera pour sa part effectivement réalisé en 1974. Il faut rappeler l'influence toujours présente bien que déclinante du patronat textile sur les choix de la municipalité, dont on trouve une trace à cette période. Cela est illustré par la lettre d'un représentant du patronat textile exigeant des mesures pour améliorer le trafic routier alors congestionné dans la vallée de la Gère, lieu de prédilection des implantations textiles viennoises (DCM de Vienne du 27 février 1970).

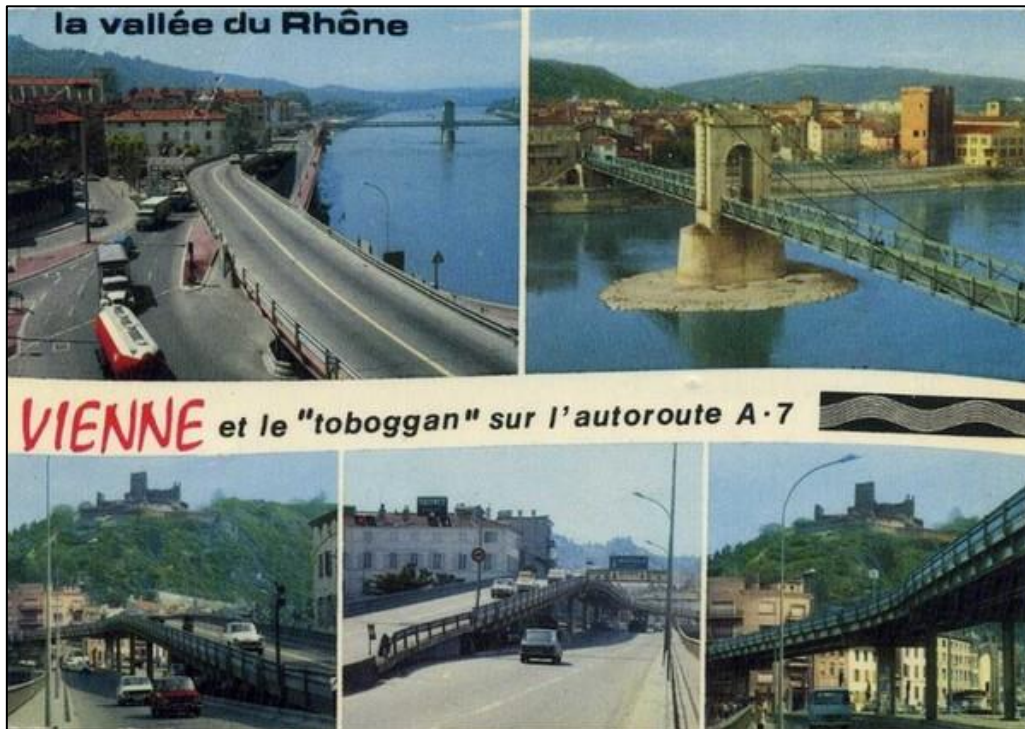


Figure 42 : « vienne et le « toboggan » sur l'autoroute A7. L'autopont de Vienne est mis en valeur dans les cartes postales de l'époque. Source : http://www.rendezvousnationale7.fr/site/etape10/rendez_vous_nationale_7_etape_10f.htm. Consulté le 13/07/2018.

Nous pouvons donc considérer que le rapport de la municipalité viennoise à l'État aménageur et ses initiatives de structuration de la vallée du Rhône sous le IV^{ème} (1962-1966) et le V^{ème} Plan (1966-1970) est bien ambigu. En effet, l'analyse des discours et pratiques des édiles montre une contestation mesurée en même temps qu'une légitimation et un accommodement des transformations induites par le l'État ; ainsi la réalisation de l'autoroute longeant le fleuve peut s'interpréter comme la rencontre d'une logique organisatrice de l'espace national avec une grille de lecture fonctionnelle produite par le local.

2.2.1.4 Aménager le fleuve hors de la ville

La relégation du thème de la navigation dans l'imaginaire de la ville de Vienne durant les Trente Glorieuses est à nuancer. Si durant son existence, le district urbain viennois s'endette beaucoup avec sa politique d'achat de terrains, d'infrastructures et d'équipements collectifs, notamment par la construction de lycées et d'installations sportives (Le Progrès 26/02/78), la municipalité s'engage aussi

dans l'aménagement de terrains industriels. Parmi ces terrains se trouve notamment celui de Reventin Vaugris, dont l'aménagement et la mise en discours sont signifiants de l'anticipation des aménagements fluviaux de la Compagnie Nationale du Rhône.

L'initiative municipale conduisant à aménager une zone industrielle à Reventin-Vaugris anticipe la réalisation du barrage hydroélectrique dans le même espace par la Compagnie Nationale du Rhône dans le cadre de la loi de 1921. La localisation exacte du projet de barrage en aval de Vienne est annoncée à la fin des années 1950. La ville de Vienne découvre l'importance de cette zone et y fonde des espoirs importants à partir des années 1960 dans le cadre de sa recherche de terrain propices à l'industrialisation, politique d'expansion portée par le district de Vienne. Par exemple la zone est dépeinte comme « l'une des plus intéressantes et peut être l'une des plus spectaculaires de la Vallée du Rhône » et la municipalité y escompte 1000 à 1500 emplois (DCM de Vienne du 12 février 1965). La réalisation d'une zone industrialo-portuaire (comprenant donc un port fluvial) à Reventin-Vaugris rentre dans la politique d'expansion du District viennois. Elle figure aussi dans la planification étatique de l'implantation d'équipements comme en témoigne son inscription au VIIème Plan⁶⁴². La presse locale s'en fait l'écho, publiant les publicités du District urbain viennois à l'intention des investisseurs⁶⁴³. Ces articles présentent la réalisation de Fos sur Mer comme la chance de l'industrialisation de Vienne (le Dauphiné Libéré, 9 décembre 1971).

L'actualité de l'aménagement du fleuve dans le Rhône moyen occupe une part non négligeable des délibérations du conseil municipal de Vienne. Elle ne laisse pas les élus indifférents comme l'illustre l'adhésion de Vienne à l'association du Grand Delta (DCM de Vienne du 19 novembre 1973). Ces transformations donnent lieu à des discours escamotant la navigation rhodanienne face au registre plus général de la modernité. Ainsi, la région est appelée à devenir « une zone d'intenses activités » avec la structuration commerciale de l'axe Rhin-Rhône par la connexion fluviale à grand gabarit (Vienne Informations, décembre 1972). Les équipements fluviaux productifs de la microrégion, actuels ou à venir, (barrage de Reventin Vaugris, plateforme industrielle de Péage de Roussillon, activités portuaires de Givors) doivent placer Vienne « au cœur d'un monde en plein changement dans lequel Vienne et ses voisines ont leur mot à dire » (Vienne Informations, décembre 1972). L'aménagement de l'axe fluvial en cours relègue la navigation fluviale en demeurant dans le registre général de l'infrastructure indifférenciée : « L'activité qu'induirait nécessairement le trafic sur cet axe profitera aux collectivités riveraines qui auront aménagé des moyens d'accueil, c'est à dire un site industriel et urbain » (Vienne informations, novembre 1976). De plus, les aménagements alors d'actualité de la plaine de l'Ain et de

⁶⁴² Rapport du commissaire de l'aménagement du territoire sur la situation économique de la ville de Vienne au début des années 1960. Mémoire à Monsieur Abel Thomas, commissaire à l'aménagement du territoire, sur la situation économique de la ville de Vienne. Vienne le 15 février 1960. Archives du district de Vienne cote 5B-5-5-1-8. Une zone industrialo-portuaire est aussi inscrite dans le plan réalisé par l'Association Mer du Nord-Méditerranée à la même période (voir la carte dans la section 1.2.).

⁶⁴³ (« Vienne détient la recette pour réussir une décentralisation industrielle ». 1er septembre 1971. Archives du district de Vienne cote 5B-5-5-1-8.

la zone industrielle de Péage de Roussillon sont perçus au travers de la problématique du transport et de la nécessité du désengorgement de Vienne, comme en témoigne l'inquiétude du maire face d'un engorgement de Vienne par le trafic suscité par les industries à venir ; menaçant de faire de Vienne le goulot d'étranglement de la région (Vienne informations, décembre 1978). Ainsi la navigation fluviale est mise en retrait dans un rapport moderniste aux infrastructures et aux équipements : « La présence du fleuve, de la route et du rail a, de tous temps, été créatrice d'activités à condition que les infrastructures soient modernisées et que les équipements correspondent aux nécessités de la fin du siècle » (Vienne Informations, 24 juin 1980, éditorial du maire Louis Mermaz)⁶⁴⁴.

Ce modèle fonctionnaliste qui domine la grille de lecture de la ville par sa municipalité s'accompagne de la prégnance des discours sur le problème productif viennois dans l'agenda politique de la ville à cette période. La municipalité se sent aussi fortement concernée par la crise de Rhône Poulenc Textile dans les années 1970, et accuse encore des fermetures d'usines notamment dans le secteur textile, fermetures qui touchent les établissements Pascal Valluy, ALPIR et Denolly (DCM de Vienne du 27 octobre 1975). Cette configuration imaginaire dépasse totalement l'alternance politique ; lors de l'élection de Louis Mermaz en 1971 l'industrialisation est présentée comme le problème n°1 de la municipalité (DCM de Vienne du 4 juin 1971), le maire appelant à un « second souffle » pour Vienne (Vienne informations décembre 1972). Le développement économique privilégié ravive les attentes viennoises sur la zone de Reventin-Vaugris comme en témoignent les négociations continues du maire avec la Compagnie Nationale du Rhône pour élargir au maximum la zone industrielle de Reventin-Vaugris (Vienne informations, décembre 1972). Le maire prend l'initiative de réserver plus de zones industrielles à cet effet (Vienne informations, 21 septembre 1979). Mais surtout, couplé à l'application des modèles fonctionnalistes, il aboutit à la concentration des regards sur les plateaux de l'arrière-pays viennois. En effet la ville place de forts espoirs sur les ZAC des hauteurs (Pont Evêque, Saint Benoit, Malissol, Estrablin) (DCM de Vienne du 29 janvier 1976) tout en critiquant les avants projets du SDAU qui n'attribuent à Vienne qu'une fonction tertiaire uniquement sans voir la nécessité de l'expansion industrielle viennoise (Vienne Informations, décembre 1975). Ces ZAC sont à resituer dans le contexte d'une anticipation de la réalisation désirée de l'autoroute A7 bis (DCM de Vienne du 21 octobre 1971). En outre, le discours sur la qualité de vie et la répartition équilibrée des fonctions sur l'espace viennois légitime le report des activités productives sur les plateaux de l'est viennois pour libérer le centre urbain des activités lourdes pour atteindre « le nécessaire équilibre au sein de l'agglomération » (Vienne information, 22 décembre 1979).

⁶⁴⁴ Cette analyse du discours du maire de Vienne Louis Mermaz ne doit pas obérer l'attachement du maire suivant (Louis Mermaz) à la réalisation de la liaison Rhin-Rhône. Voir les mémoires de Louis Mermaz : « il faut que je vous dise ». Odile Jacob, 736p.

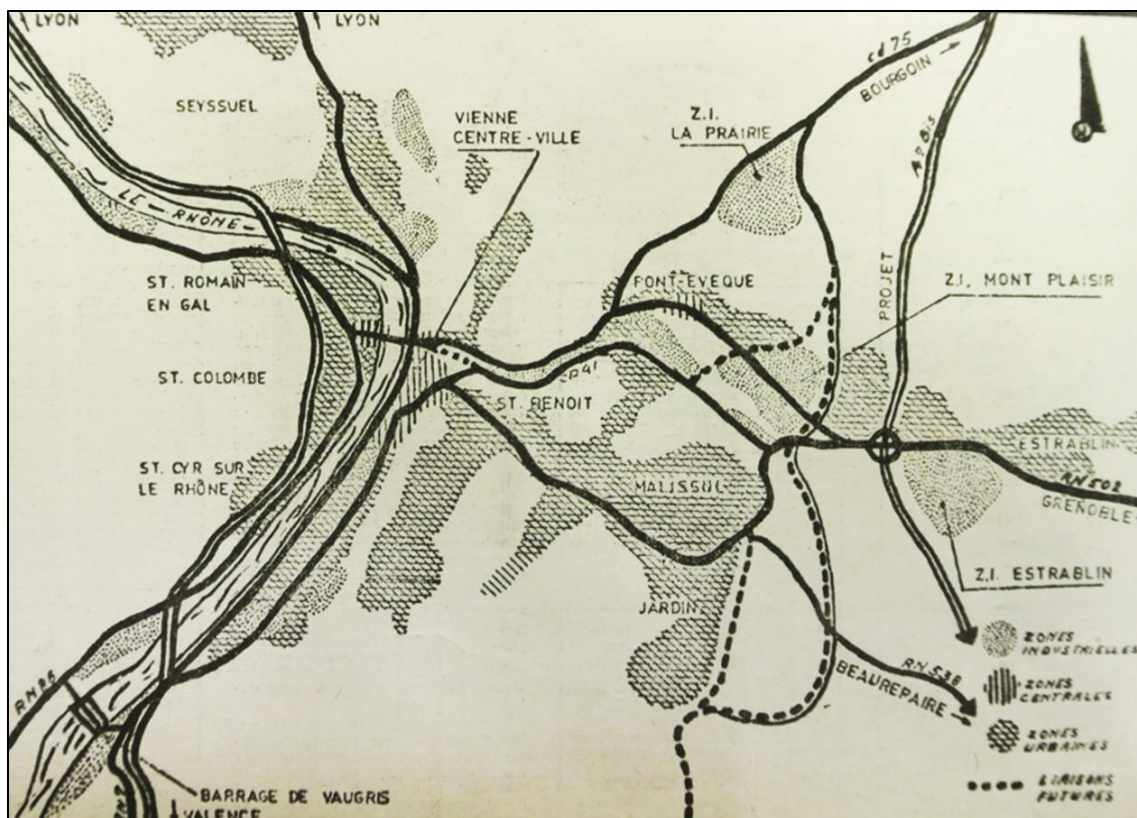


Figure 43 : les projets de ZAC du district de Vienne. *Vienne informations* décembre 1975.

On observe aussi la dominance des thèmes de l'amélioration des voies de communication dans les éditos du maire de Vienne dans la communication officielle de la municipalité (par exemple *Vienne informations*, décembre 1972). La demande de la nouvelle équipe municipale de doubler l'A7 par l'A7bis (qui contourne Vienne en rive gauche sur les plateaux vers Beaurepaire), si elle montre la défiance face à la perspective du contournement autoroutier par la rive droite, est aussi significative de la persistance des attentes viennoise quant aux infrastructures. L'autoroute A7 bis doit catalyser le développement viennois en rapprochant Vienne de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau (DCM de Vienne du 21 octobre 1971).

Cet imaginaire, marginal face au choix routier, se traduit tout de même en un engagement dans l'action. En effet, des négociations sont engagées par l'équipe municipale au milieu des années 1960 avec la Compagnie Nationale du Rhône pour obtenir les plans de l'aménagement du futur barrage et obtenir les crédits nécessaires à l'aménagement de terrains à cet endroit (*Bulletin de Vienne* n°3, 1966). La municipalité est en synergie avec le district de Vienne à cette période, ce qui se traduit par une action commune concernant l'aménagement de la zone industrielle, conçue comme l'un des éléments de la politique d'industrialisation incluant plusieurs zones industrielles à l'extérieur du centre ancien (le long du fleuve et sur les hauteurs, Figure 43). Les élus viennois forcent ainsi la main à la Compagnie Nationale du Rhône pour qu'elle engage les études du barrage seulement prévues pour 1972 (DCM de

Vienne du 18 novembre 1966). Ils obtiennent aussi de la Compagnie Nationale du Rhône la surélévation de la zone industrielle à partir des déblais des travaux du barrage, ce qui fait présenter la zone industrielle par la municipalité à cette époque comme un prélude à l'aménagement fluvial à venir. Cela permet au district de Vienne de s'engager dans l'aménagement de la zone industrielle de Reventin-Vaugris à partir de 1967. La ville de Vienne exerce alors une pression sur la Compagnie Nationale du Rhône qui refuse d'engager les fonds pour niveler les terrains de la future zone industrielle ; c'est sous la pression de l'État qui répond aux exigences de compensation viennoises face à la fermeture des établissements industriels Pascal-Valluit que la Compagnie Nationale du Rhône accepte de libérer les fonds (DCM de Vienne du 15 décembre 1967). Le changement de municipalité en 1971 n'a pas d'impact sur l'initiative viennoise d'aménager la zone de Reventin-Vaugris, projet appuyé plus fortement par le nouveau maire socialiste Louis Mermaz (DCM de Vienne du 21 octobre 1971).

Finalement, du point de vue du rapport local au fleuve, plutôt que de satisfaire les espérances portées sur la réindustrialisation de Vienne à l'extérieur du centre ancien, la transformation du fleuve réalisée dans le cadre de la loi de 1921 (aménagement du barrage hydroélectrique par la Compagnie Nationale du Rhône) ne fait qu'accentuer le divorce de la ville avec le fleuve. Lors de la réalisation du barrage qui débute en 1976 et s'achève en 1981, la zone industrielle de Reventin-Vaugris, de petite taille, est déjà remplie d'activités tertiaires et industrielles n'ayant pas recours au fleuve. Le port fluvial n'est jamais réalisé⁶⁴⁵. L'intervention de la Compagnie Nationale du Rhône prolonge encore la fonctionnalisation de l'espace ; elle réalise notamment d'importants travaux de protection des berges et de mise en place de drains (servant à la fois de collecteur principal des égouts de Vienne et de contre-canal à l'ouvrage Compagnie Nationale du Rhône)⁶⁴⁶. Les remblais dégagés servent à la construction de la plateforme industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône, située hors du district viennois. L'élévation de 3 mètres de la ligne d'eau au niveau et en amont de Vienne parachève la transformation du fleuve en un espace déterritorialisé, ce qui se retrouve dans le discours de la presse municipale viennoise sur les aménagements : « le Rhône a pris l'aspect d'un large bassin d'eau » (Vienne informations, 24 juin 1980).

Les bulletins municipaux attestent aussi de la disparition de territorialités locales du fait des travaux de zones industrialo-portuaires menés par la Compagnie Nationale du Rhône dans la zone de Vienne. Il faut citer le cas de Loire-sur-Rhône, situé entre Vienne et Givors, où les îlons, éléments prégnants et identitaires des territorialités habitantes, sont arasées pour laisser la place à la zone industrialo-portuaire assimilée à un désert aride : « dans un paysage sans verdure hormis les bords de la îlon, où les étrangers et même les habitués n'arrivent plus à se reconnaître, les remblais de terre et de graviers s'allongent et s'élèvent chaque jour. Il ne restera dans quelques mois, à côté d'un Rhône très élargi qu'un immense désert de gravier s'étendant de Bans à Saint Romain en Gal » (bulletin municipal de Loire-sur-Rhône,

⁶⁴⁵ Vienne Information, 22 décembre 1979.

⁶⁴⁶ DCM de Vienne du 27 février 1976, DCM de Vienne du 26 juin 1980

n°3 décembre 1978, « Compagnie Nationale du Rhône » (J. Garde)). On a le sentiment d'une perte d'un paysage identitaire auquel la population locale s'est attachée comme en témoigne les poèmes sur la perte des îles du fleuve « adieu aux îles » (Bulletin municipal Loire-sur-Rhône n°8/1981). Les compensations faites sous formes d'aménagements supplémentaires à caractère de loisir, notamment la conversion à Loire-sur-Rhône de la lône du Prin (lône principale du fleuve dans cette commune) en bassin d'entraînement de joutes et d'aviron (Bulletin municipal de Loire-sur-Rhône n°3/1978) n'empêche pas le constat rapide d'une diminution de la fréquentation du fleuve par les rameurs eux-mêmes du fait de la monotonie des berges (bulletin municipal de Loire-sur-Rhône n°6, mars 1980).

L'étude de la production de l'espace fluvial à Vienne montre la construction d'un discours municipal sur la base d'une lecture fonctionnelle de son espace urbain et fluvial. Cette construction est relayée par la presse locale pour légitimer des choix d'aménagement reléguant les structures matérielles héritées ou en projet soit à l'effacement (port de Vienne) soit à la relégation hors de la ville comme le montre la zone de Reventin-Vaugris⁶⁴⁷ pour privilégier l'alternative routière. En cela, les élus viennois prennent le rôle de médiateurs idéologiques pour transformer l'espace fluvial local. Les réalisations de l'époque, qu'il s'agisse de la fonctionnalisation liée au choix routier ou à l'aménagement hydraulique, contribuent à la déterritorialisation du fleuve et à son éloignement de la ville. Or, les années du district sont aussi celles de la construction d'un nouveau discours municipal sur l'attractivité viennoise ; pour le cas de Vienne, nous avons montré le choix d'une non-participation du fleuve à cet objectif dans les années 1960.

2.2.2 La production du fleuve dans la Plaine de l'Ain

L'achèvement de l'aménagement du bas Rhône par la Compagnie Nationale du Rhône et l'annonce de la réalisation du canal Rhin-Rhône déclenchent des anticipations de l'État planificateur donnant lieu à des projets d'industrialisation ambitieux dans la périphérie lyonnaise localisés dans des tronçons du fleuve à la géographie moins contraignante que le cas viennois. Le projet d'industrialisation de la plaine de l'Ain et de Péage de Roussillon en sont les deux grands sites choisis⁶⁴⁸.

La plaine de l'Ain est une zone située dans la confluence de l'Ain avec le Rhône et s'insère dans une région plus vaste du haut Rhône constituée des plaines traversées par ces deux cours d'eau en amont de Lyon, dans le nord-est de la métropole. Cette entité géographique regroupe plusieurs formations physiques, à savoir l'extrémité de la Dombes et sa Côtinière, faite de plateaux ondulés présentant des bois

⁶⁴⁷ Ce problème de délocalisation des activités portuaires n'est pas propre à Vienne, qui n'est qu'une occurrence d'un phénomène caractérisant une mutation des relations ville-port dans le monde occidental et se manifeste à partir de la fin de la Seconde Guerre mondiale aux États-Unis (Vermeersch, 1998).

⁶⁴⁸ Nous développons le cas de Péage de Roussillon au chapitre suivant.

et zones humides ; la formation calcaire du Bugey, extrémité méridionale du Jura ; l'île Crémieu, dans la partie Isère, délimitée au nord-ouest et au nord-est par le Rhône et au sud par des dépressions mal drainées ; et la basse plaine de l'Ain et du Rhône. Cette diversité des formations physiques se répercute sur l'activité agricole, bien présente (occupant la moitié de la superficie de la région dans les années 1970) mais présentant des dynamiques inégales. L'ensemble présente une densité faible malgré une urbanisation importante (113 000 habitants dans la région délimitée par le SDAU du Haut Rhône en 1975). L'industrie occupe un grand nombre d'emplois dans la zone (plus de 40%) également répartis dans la région. Certaines communes de la zone profitent de la croissance industrielle des décennies 1950 et 1960, notamment les communes principales formant la structure urbaine de la plaine de l'Ain : Lagnieu, Pont de Chéruy, Méximieu et Ambérieu, ces deux dernières communes demeurant toutefois peu industrialisées⁶⁴⁹. L'espace formé par la confluence de l'Ain et du Rhône qui comprend les communes susdites est appelé à connaître des transformations majeures dans les années 1970-1980. Celles-ci concernent d'une part la réalisation par l'État planificateur⁶⁵⁰ d'un projet industriel majeur destiné à équilibrer la croissance lyonnaise accueillant production nucléaire et industrie lourde. D'autre part la confluence figure au programme d'aménagement du Rhône dans le cadre de la loi de 1921 avec la construction d'une dérivation à Loyettes, commune de la plaine de l'Ain par la Compagnie Nationale du Rhône. Alors que cette dernière dans les années 1970 est encore occupée à terminer l'aménagement du bas-Rhône, la question se pose de l'influence du modèle fluvial dans la conception du projet industriel de la plaine de l'Ain (Figure 44). L'histoire de la production de l'espace industriel de la plaine de l'Ain présente en effet la spécificité d'une sollicitation de l'imaginaire lié à la navigation dans la conception fonctionnaliste d'un projet industriel ambitieux mené de bout en bout par l'État.

⁶⁴⁹ SDAU du Haut Rhône.

⁶⁵⁰ Le projet industriel de la plaine de l'Ain est bien piloté par les instances planificatrices et directionnelles de l'État : les acquisitions foncières sont essentiellement assurées par l'État, représenté par les préfets, dans les différentes ZAC. Comité syndical 28 juin 1975. Syndicat mixte de la plaine de l'Ain. ADR. Cote 2083 W 16.

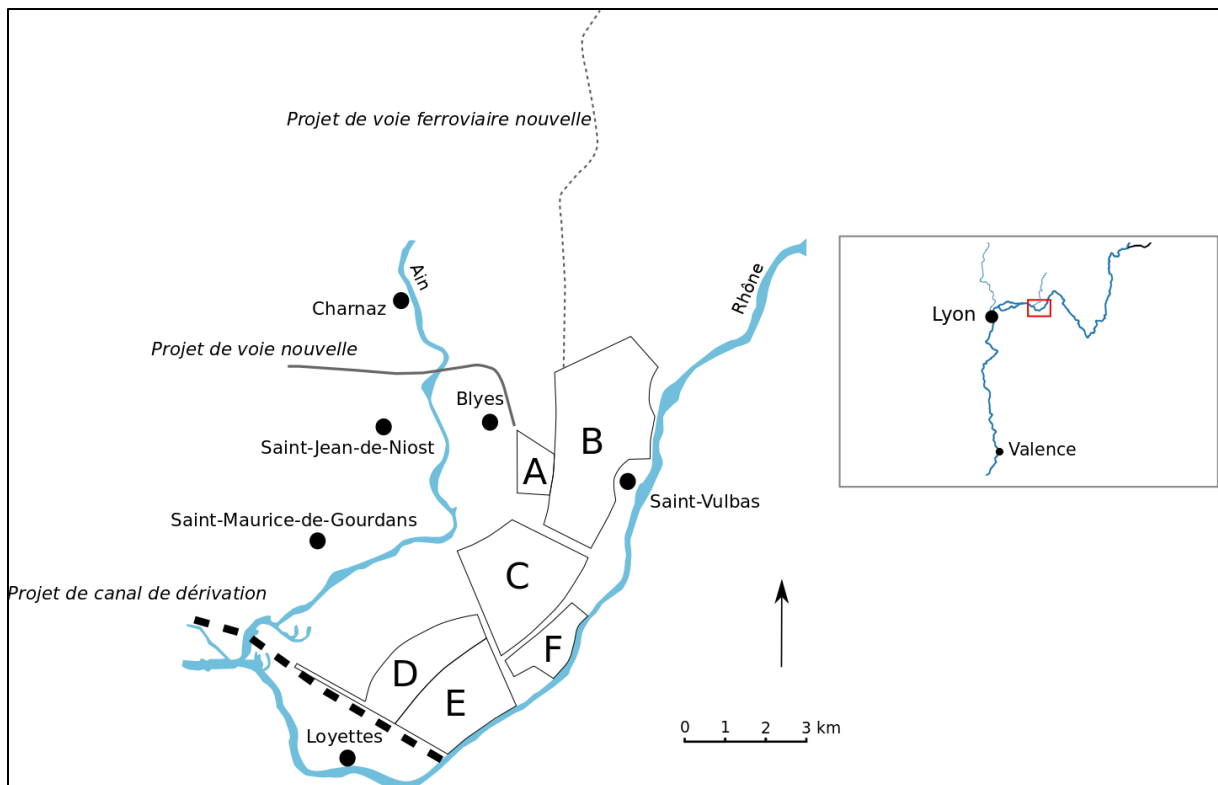


Figure 44 : le zonage industriel de la plaine de l'Ain. Cette carte est la représentation remise au propre du zonage fonctionnel proposé par les instances de planification de la plaine industrielle de l'Ain. Données sources : rapport du SDAU de la plaine de l'Ain. Commission locale d'aménagement et d'urbanisme. Assemblée du 27 juin 1975. Archives du département de l'Ain 356 W 2. Légende du zonage : Zone A : 100 ha. Industries de maintenance et services tertiaires. Zone B : 700ha. Industries lourdes chimie, pétrochimie. Zone C : 600ha. Zone d'agriculture intensive avec pour fonction la coupure entre les différentes industries. Zone D : 300 ha. Zone d'entrepôts et du port public de Loyettes. Zone E : 300 ha. Zone industrialo-portuaire, vocation industrielle. Zone F : 150ha. Zone destinée à l'implantation du complexe nucléaire EDF de Bugey. Le remplissage de la zone industrielle de la partie nord est spécifié comme relevant du court terme tandis que celui de la zone industrialo-portuaire du sud relève du long terme.

La mise en navigation du haut Rhône nécessite de nombreux investissements pour rendre propre à la navigation la traversée lyonnaise (entravée par le tirant d'air sous les ponts) et le calibrage de l'un des deux canaux de Miribel ou de Jonage⁶⁵¹.

Ces investissements dans la plaine de l'Ain sont chargés de paradoxe, les imaginaires qui travaillent ces espaces dans les années 1970 étant à contretemps des logiques globales du capital : l'initiative de l'État planificateur donne ainsi le sentiment de venir en queue de comète, voire « après la bataille ». En effet, alors que les transformations et les initiatives dans les cas viennois et pierrelattin se situent pleinement dans la période de forte croissance de l'après-guerre, ici le cas de la plaine de l'Ain s'inscrit en marge de cette période, l'essentiel de l'action arrivant dans les années 1970. La crise économique mondiale et l'évolution des exigences de l'accumulation capitaliste qui caractérisent cette décennie sapent la cohérence économique du système Fos-Rhône porté par les promoteurs de la navigation (présenté en section 1.2.). Ces mutations de l'économie n'empêchent pas, de manière inertielle, la reprise des

⁶⁵¹ Exposé de M. Lombard de la Compagnie Nationale du Rhône sur l'aménagement de la zone portuaire de la plaine de l'Ain. Annexe du compte rendu de la CLAU du 7 février 1974. Archives du département de l'Ain, cote 356 W 2.

modèles par les pouvoirs régionaux et municipaux. En effet, les anticipations, si elles remobilisent le système de représentations Fos-Rhône diffusé par l'Association Mer du Nord-Méditerranée, s'en autonomisent dans un processus de relecture à l'échelle métropolitaine.

2.2.2.1 Une réinterprétation du système Fos-Rhône par la planification lyonnaise

C'est la planification métropolitaine lyonnaise, notamment les rédacteurs du PADOG de 1962, qui sanctionne pour la première fois l'intérêt lyonnais à profiter de la mise en navigation du Rhône pour faciliter le rééquilibrage industriel de la métropole avec les réserves foncières de la plaine de l'Ain aux côtés de celles de l'agglomération Roussillonnaise (Duchêne, 1999). Le projet de faire de la plaine de l'Ain un pôle industriel est repris dans les documents d'urbanisme de la métropole produits ultérieurement, notamment l'OREAM à partir de 1966 (Figure 45) et le schéma définitif d'organisation de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise approuvé par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire le 26 mai 1970⁶⁵². La plaine de l'Ain, le pôle industriel de Péage de Roussillon et la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau constituent les éléments principaux de la planification du desserrement urbain et industriel lyonnais dans le PADOG.

Le contenu des documents de planification montre l'intégration de l'axe fluvial de transport Rhin-Rhône au sein d'une planification fonctionnelle reposant sur les infrastructures voulues structurantes, comprenant notamment l'autoroute et le rail. L'axe fluvial Rhône-Saône apparaît ainsi comme axe préférentiel de développement urbain et industriel pour mettre en œuvre le desserrement lyonnais (par exemple dans le PADOG)⁶⁵³. Cette importance est réaffirmée dans la redéfinition de la métropole réalisée avec l'OREAM. Ce dernier prévoit une expansion industrielle et urbaine à l'échelle de l'ensemble Lyon - Saint Etienne – Grenoble, changement d'échelle sanctionné dès 1970 par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire⁶⁵⁴. On les retrouve aussi dans la politique industrielle de la région Rhône-Alpes formulée par l'OREAM où ils constituent les deux grandes plateformes potentielles privilégiées, à laquelle s'ajoute aussi Andrézieux-Bouthéon, dans une logique de redéploiement industriel hors des agglomérations et d'obtention d'économies d'échelles par la création de nouveaux complexes urbains⁶⁵⁵. Pour accompagner le projet industriel de la plaine de l'Ain, les instances de la planification programment la réalisation de la Ville Nouvelle d'Ain (15 000 logements) dont la ZAD est décidée par l'OREAM en Août 1969, suivant une logique fonctionnelle de rapprochement du lieu d'habitat avec le lieu de travail⁶⁵⁶.

⁶⁵² Syndicat mixte de la plaine de l'Ain, notice explicative. Non daté. ADR. Cote 2083 W 16.

⁶⁵³ SEDES société d'études pour le développement économique et social direction régionale de Lyon, Vues sur le PADOG de la région Lyonnaise. Mars 1964. ADR Cote S3497.

⁶⁵⁴ Plan d'équipement et d'aménagement de la métropole (VIème Plan). Juin 1970 ADR. Cote S3497.

⁶⁵⁵ Document de planification « Pour une politique des grands sites industriels en Rhône Alpes ». Janvier 1972. ADR Cote S3497.

⁶⁵⁶ Plan d'équipement et d'aménagement de la métropole (VIème Plan). Juin 1970 ADR. Cote S3497.

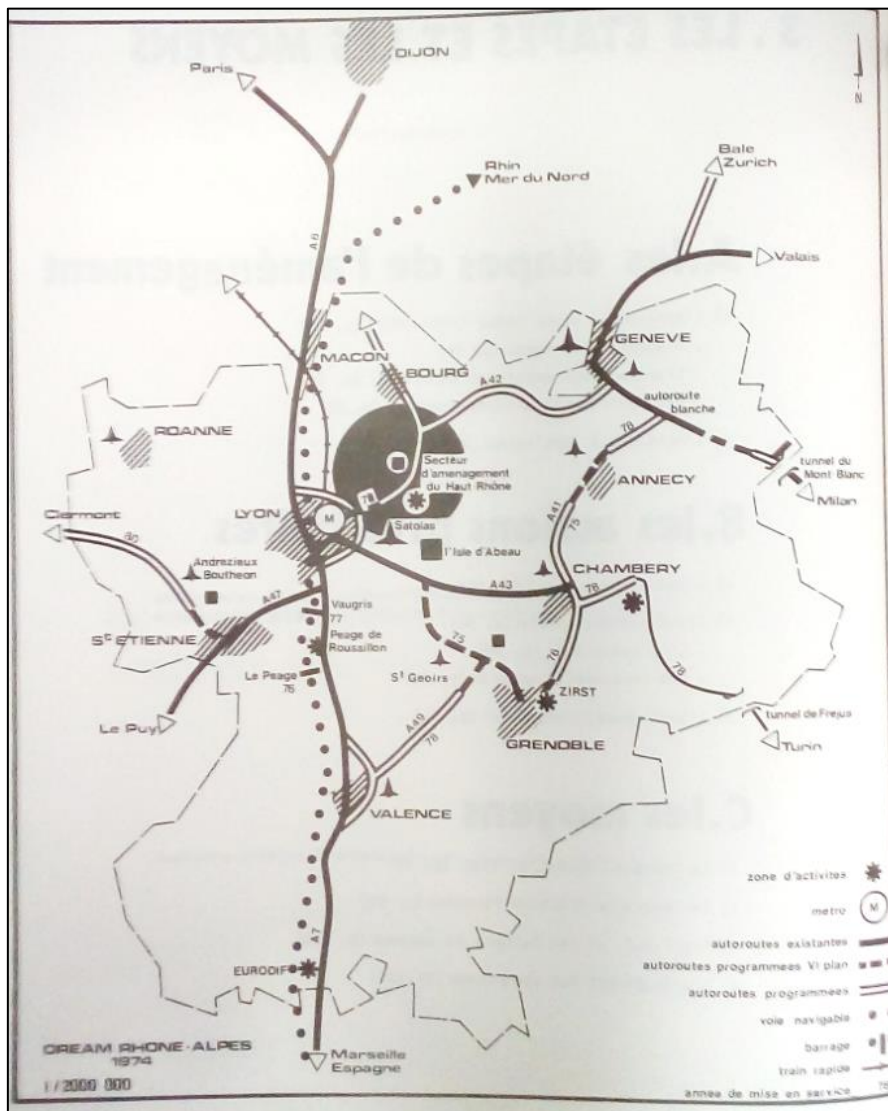


Figure 45 : OREAM Rhône Alpes, 1974. SDAU du Haut Rhône. Rapport du 27 juin 1975. Archives du département de l'Ain. Cote 356 W2.

Les initiatives prises par les organismes de planification lyonnaise, en réinterprétant le modèle de développement fluvial et ses horizons au milieu des années 1960 dans la genèse d'un projet industriel sur la plaine de l'Ain, opèrent une réinterprétation du modèle fluvial de développement. Elles sollicitent fortement l'imaginaire lié à la navigation du Rhône pour projeter l'installation d'industries lourdes dans la plaine de l'Ain. Ainsi on escompte le raccordement de la voie d'eau de Lyon à Loyettes et la création d'un port fluvial dans cette localité à l'horizon 1980 – 1985, réalisation conditionnée⁶⁵⁷ au projet de la Compagnie Nationale du Rhône. Cette zone portuaire située à Loyettes doit conférer à la plaine de l'Ain une portée internationale par son raccordement à la mise au grand gabarit de l'axe fluvial Mer du Nord-

⁶⁵⁷ Les opérateurs de l'aménagement de la plaine de l'Ain décident avec le Service de Navigation d'attendre la décision de l'engagement des travaux de l'aménagement hydroélectrique de Loyettes pour demander à la Compagnie Nationale du Rhône la mise à grand gabarit du Rhône de Lyon à Loyettes. Source : Compte-rendu de visite de 17 février 1978 en compagnie de M. Moricz. ADR. Cote 2083 W 16.

Méditerranée tout en lui permettant d'accueillir des industries lourdes, attirées par l'accès au fleuve⁶⁵⁸. Il faut souligner l'ambition importante des planificateurs lyonnais ; la zone industrielle totale de la Plaine de l'Ain (incluant la zone portuaire de Loyettes) doit atteindre à terme 3000 ha⁶⁵⁹. Cependant, la planification lyonnaise entre en désaccord avec l'Association Mer du Nord-Méditerranée sur ce projet. Du point de vue de cette association, la Plaine de l'Ain, de par sa localisation sur un axe géographique concurrent de l'axe Rhône-Saône, celui de l'est lyonnais et de l'axe Lyon-Grenoble, ne mérite pas de bénéficier de la mise en navigation de l'axe rhodanien : « en attente de cette liaison, certains industriels envisagent d'ailleurs la création de nouvelles usines le long du Rhône à l'amont de Lyon, où des terrains de plusieurs milliers d'hectares pourraient être trouvés. Il s'agit là d'une zone qui est située à l'écart de l'axe et qui ne pourrait être, sans une grosse dépense actuellement non comprise dans le programme de la Compagnie Nationale du Rhône, reliée à la voie navigable. L'attention des autorités locales a été attirée sur l'intérêt qu'il y aurait à réserver de telles zones industrielles, effectivement intéressantes dans le contexte de la conurbation Lyon-Grenoble, à des industries non susceptibles d'être intéressées par la voie d'eau » (Les réalités du couloir rhodanien. 2 octobre 1964. ADR. Fond privé Gilbert Tournier).

En cela on peut dire que la planification lyonnaise du tournant des années 1960-1970 opère une réinterprétation de l'idéologie du développement fluvial dont les thèmes sont réarticulés pour concourir à la redéfinition fonctionnelle du tissu productif de la métropole lyonnaise. Cette dernière planifie en effet sa déconcentration urbaine et industrielle, cherchant des implantations privilégiées le long d'axes et d'infrastructures structurantes dont le Haut-Rhône (plaine de l'Ain) comme le Bas-Rhône (Péage de Roussillon) font partie.

2.2.2.2 *Un intérêt paradoxal pour la navigation*

Les discours et les pratiques des différents acteurs du projet de la plaine de l'Ain dans les années 1970 témoignent d'une forte mise à contribution de l'imaginaire de la navigation à la légitimation d'un projet industriel ambitieux. A commencer par la Compagnie Nationale du Rhône qui voit là l'opportunité d'assumer pleinement sa mission d'aménagement industriel dans la lignée de la réalisation de Pierre-Bénite (voir section 1.2.). C'est cet opérateur fluvial qui prend l'initiative de présenter au gouvernement les possibilités techniques et calendaires d'une mise en navigation au grand gabarit du fleuve depuis Lyon vers Loyettes dans le but de connecter rapidement la plaine de l'Ain au système de navigation du Bas Rhône presque achevé (et à son ouverture prévue sur le Rhin). Cette initiative est officialisée dans la présentation au Ministre de l'Équipement et du Logement le 3 février 1972 d'un avant-projet de l'aménagement de la voie navigable en amont immédiat de Lyon, incluant un programme d'aménagements de chutes à Jons- Thil, Saint Clair, et Loyettes pour une extension dans le haut-Rhône

⁶⁵⁸ Plan d'équipement et d'aménagement de la métropole (VIème Plan). Juin 1970 ADR. Cote S3497.

⁶⁵⁹ OREAM Lyon Saint-Etienne. 16/04/1970 ville nouvelle de l'Ain. PEAM. Première tranche de la zone industrielle de Loyettes. ADR. Cote S3497.

de 57 km de la voie navigable nord-sud⁶⁶⁰. Le discours des représentants de cette compagnie devant les membres du syndicat de la zone industrielle de la plaine de l'Ain montre que l'intérêt direct de la Compagnie de jouer un rôle important dans la réalisation d'une grande zone industrielle trouve sa place dans la légitimation du découpage de l'espace sur le mode fonctionnel. En témoignent les effets d'annonces du représentant de la Compagnie devant les aménageurs de la plaine industrielle de l'Ain ; d'une part l'extravagance des chiffres avancés ; le représentant de la Compagnie lors des discussions sur le zonage qualifie de trop réduite la superficie de la zone portuaire proposée de 600 hectares ; les propositions de la Compagnie Nationale du Rhône tablant sur un potentiel de 1000 hectares. Ces ambitions foncières résultent de calculs simples, reposant sur l'anticipation de la hausse de trafic escomptée par l'achèvement de la liaison Rhin-Rhône : le représentant de la Compagnie annonce que le trafic fluvial à Lyon, alors à 1 millions de tonnes, doit atteindre les 13 millions de tonnes du port de Strasbourg avec cette liaison attendue pour 1982⁶⁶¹. D'autre part nous avons noté l'assurance avec laquelle la Compagnie Nationale du Rhône assure les aménageurs de la possibilité dans l'immédiat de dégager des terre-pleins d'ores et déjà à la cote définitive de nivellement requise pour l'accès à la future voie d'eau et pouvant à ce titre être intégrées dans l'aménagement⁶⁶².

La croyance forte dans la navigation et l'horizon Fos-Rhône se lit aussi à travers les démarchages et visites des techniciens du syndicat mixte de la plaine de l'Ain auprès de différents industriels privés durant les années 1970. Ceux-ci montrent en effet l'effectivité de la représentation de la vocation de cette zone industrielle comme relais complémentaire des grandes implantations de la Mer du Nord et de Fos⁶⁶³. Les premières plaquettes de publicité industrielle des terrains insistent sur la localisation de la plaine dans l'axe navigable⁶⁶⁴. Le syndicat parvient notamment à intéresser des industriels nécessitant l'acheminement de leurs matières premières depuis Marseille par bateau⁶⁶⁵ ; la première industrie s'installant réellement dans la zone manifeste aussi son intérêt pour le trafic fluvial⁶⁶⁶.

L'intérêt des acteurs de la plaine de l'Ain pour la navigation et la forte mobilisation du modèle Fos-Rhône dans la justification du projet de la plaine de l'Ain ont cela de paradoxal qu'ils surviennent dans une période manifeste d'inflexion du modèle économique des échanges et de marginalisation du

⁶⁶⁰ Rapport de l'ingénieur en chef. Aménagement d'une voie navigable entre Loyettes et Lyon. 19 avril 1972. Archives du département de l'Ain. Cote 356 W 6.

⁶⁶¹ Exposé de M. Lombard de la Compagnie Nationale du Rhône sur l'aménagement de la zone portuaire de la plaine de l'Ain. Annexe du compte rendu de la CLAU du 7 février 1974. Archives du département de l'Ain, cote 356 W 2.

⁶⁶² Commission locale d'aménagement et d'urbanisme, rapport du 7 février 1975. Archives du département de l'Ain, cote 356 W 2

⁶⁶³ BASF. Compte-rendu de visite en compagnie de M. Fournier, DATAR Francfort, le 27 octobre 1977. Rencontre du Dr Steffen et du Dr Fricker à Ludwigshafen. BASF : carburants. Hoechst compte rendu de visite en compagnie de M. Kornfeld le 20 octobre 1977. Rencontre de M. Hofmeister, responsable du planning à long terme pour l'ensemble du groupe Hoechst près de francfort. Intérêt d'un groupe chimique. ADR. Cote 2083 W 16.

⁶⁶⁴ On en retrouve des exemples aux ADR, cote 2083 W 16.

⁶⁶⁵ Compte rendu de visite de 17 février 1978 en compagnie de M. Moricz. ADR. Cote 2083 W 16.

⁶⁶⁶ Lettre du ministre de la qualité de vie 28 août 1975 aux préfets qui montre l'imaginaire des complexes industriels à rapporter de l'eau par la réunion des centrales d'énergie et des industries.

transport fluvial au sein des économies occidentales. En effet, au début des années 1970 l'État planificateur continue à codifier l'espace fluvial, cependant le système de représentations qui légitime cette codification entre en contradiction avec les mutations de l'économie globale. Le début des années 1970 est l'occasion d'un constat du demi-échec de l'industrialisation de Fos sur Mer et d'une absence d'effet industrialisant sur son hinterland s'explique par plusieurs facteurs. Nous présentons ici en quoi le système de représentations du fleuve jusque-là dominant porté par la DATAR entre en contradiction avec la mutation des cadres des échanges mondialisés.

Ces mutations concernent tout d'abord l'internationalisation de l'économie et des choix de localisation industriels. Celle-ci va de pair avec l'insertion des économies régionales dans un champ mondialisé (Veltz 1996). C'est ce qui se passe lors de la réalisation de Fos dont les flux ne concernent pas l'axe de transport rhodanien (Bouchet 1983). En effet, le charbon et l'acier peuvent désormais être importés depuis les pays à bas coût de main d'œuvre plutôt qu'être produits dans le territoire national. Ensuite, l'échec de la navigation industrielle s'explique par la mutation des systèmes productifs et de ses contraintes sur les modes de circulation des marchandises (Bonnafous 1997). Celle-ci s'exprime par une diminution de l'importance des matières premières dans l'économie au profit de matières plastiques et microélectronique dans les matières premières transportées. A cela s'ajoutent les nouvelles contraintes de la nouvelle division spatiale du travail qui jouent sur l'organisation des transports. Cette organisation répond au modèle de radialisation de l'espace proposé par Bonnafous et al. (2003) selon les logiques de rapidité et de moindre coût de transport, l'enjeu principal consistant à ne pas immobiliser les produits transportés. Ainsi, les concepts dominants de flux tendus et de *lean production* exigent des transports non massifiés, une diminution des stocks et surtout des exigences de respect de délai et de rapidité que la navigation fluviale n'est pas à même de remplir comparé à d'autres transports. Ces mutations organisationnelles et géographiques marquent enfin l'achèvement d'une période où l'industrie lourde, activité génératrice de l'essentiel de la demande en transport fluvial, cesse de jouer un rôle moteur dans l'économie du pays (Frémont, 2012). Pour finir, le port de Marseille échoue à saisir l'opportunité d'une adaptation de ses structures à la conteneurisation des flux initiée dans les années 1980 (Roncayolo 2014). Ces éléments mis bout à bout constituent les grandes causes de la marginalisation du modèle de développement fluvial industriel dominant dans l'aménagement du territoire reposant sur les effets industrialisants du complexe sidérurgique de Fos sur le sillon rhodanien.

La reprise des modèles de la planification étatique basés sur la navigation par les acteurs métropolitains et locaux constitue donc une traduction-adaptation du système Fos-Rhône dans un projet régional et métropolitain qui s'inscrit à contretemps par rapport aux logiques globales du capitalisme.

2.2.2.3 Une relégation du modèle de navigation dans la pratique

Au contact avec les communes accueillant le projet, le débat porte plus sur les modalités de la mise en place du projet (répartitions budgétaires, contribution des communes, formes de l'urbanisation projetée) incluant notamment un conflit sur la création éventuelle d'une ville nouvelle face à des communes de la plaine de l'Ain réclamant une urbanisation basée sur les pôles urbains existants. Le rythme des projets d'urbanisation constitue en cela la controverse principale et suscite des interventions du ministre de l'Équipement et du logement pour calmer les ardeurs du syndicat mixte d'équipement lequel demande carte blanche pour dépasser les seuils légaux de construction de nouveaux logements dans les communes bénéficiaires⁶⁶⁷.

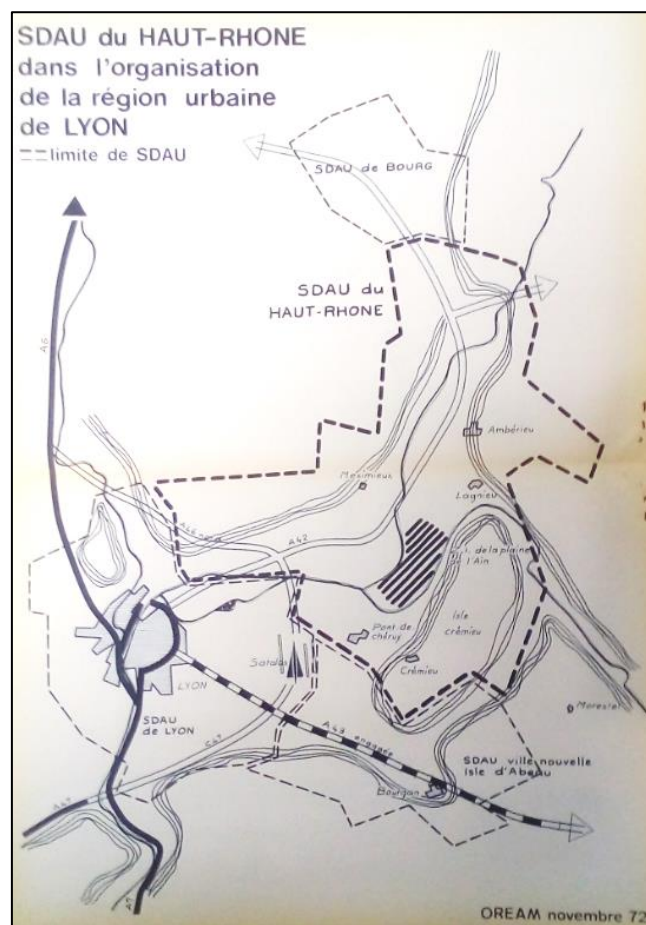


Figure 46 : Découpage administratif du SDAU du Haut Rhône. Archives du département de l'Ain. Cote 356 W6. La zone centrale hachurée représente le projet industriel de la plaine de l'Ain.

Les tensions à l'échelon intercommunal se révèlent à travers la tentative de l'État d'objectiver l'expansion de la plaine de l'Ain par la mise en place du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme du Haut Rhône sur un périmètre élargi de 109 communes de l'Ain et de l'Isère à partir de 1973. Ce schéma est appliqué à une région définie arbitrairement (Figure 46) sur la base de la

⁶⁶⁷ ADR cote 2083 W 16.

combinaison entre la nécessité rationnelle d'afficher un découpage de la planification urbaine métropolitaine lyonnaise sans zones délaissées et le principe économique de la définition de la zone d'influence de la zone industrielle de la plaine de l'Ain. Il reprend l'essentiel des problèmes construits par les planificateurs lyonnais, notamment la nécessité d'un rééquilibrage de l'aire métropolitaine et d'endiguement des migrations alternantes par la création d'un pôle industriel et le développement conjoint d'équipements urbains dans une zone risquant de devenir la « banlieue » de Lyon⁶⁶⁸. Cette objectivation géographique d'une expansion accueillie de manière solidaire vient voiler des tensions intercommunales bien présentes, en particulier entre communes de l'Ain et de l'Isère. Ces dernières (notamment la zone de l'île Crémieu : Bouvesse-Quirieu, Crémieu, Dizimieu, Hières-sur-Amey, Annoisin-Chatelans, Montalieu-Vercieu)⁶⁶⁹ se voient comme marginalisées dans un processus d'aménagement dont les retombées en matière de patentes industrielles ne pourraient concerner que les communes du département de l'Ain⁶⁷⁰.

La cristallisation des tensions et des regards sur l'accompagnement de la croissance urbaine dans une lecture fonctionnaliste de l'espace local semble reléguer l'imaginaire lié à la navigation à la fonction de pure rhétorique ou à l'effet d'annonce dans les discours des aménageurs de la plaine de l'Ain, État, syndicats d'équipement et communes. C'est ce qui transparait dans le peu d'attention octroyé aux conditions techniques et physiques de la réalisation d'une zone industrialo-portuaire, dimension escamotée par la conception de l'espace en zonage objectivant l'initiative de l'État. Les initiatives de la Compagnie Nationale du Rhône essuient quant à elles la critique des ingénieurs TPE du service de navigation Rhône-Saône. Ces critiques montrent d'une part avec réalisme les très nombreuses difficultés techniques d'une mise en navigation au grand gabarit du fleuve entre Lyon et Loyettes et d'une mise à niveau des terre-pleins de la plaine de l'Ain à la configuration physique contraignante et peu compatible avec le zonage proposé (Figure 44)⁶⁷¹. Les appétits fonciers de la Compagnie Nationale du Rhône sont dénoncés, la logique voulant que cette dernière laisse la majeure partie des 1000 hectares projetés aux industriels pour qu'ils puissent réaliser leur trafic fluvial eux-mêmes⁶⁷². Le Service de Navigation revoit ainsi à la baisse les ambitions portuaires de la Compagnie en proposant une solution graduelle en rendant tout d'abord accessible le port programmé de Loyettes aux péniches du bas-Rhône de gabarit inférieur grâce à une révision des écluses du canal de Jonage⁶⁷³. Le scepticisme de l'ingénieur TPE face au peu

⁶⁶⁸ SDAU du Haut Rhône. Rapport du 27 juin 1975. Archives du département de l'Ain. Cote 356 W2.

⁶⁶⁹ Lettre du préfet de l'Isère au Préfet de l'Ain, 16 décembre 1975. Archives département de l'Ain, cote 356 W1.

⁶⁷⁰ Comme le montre la déclaration du district de la plaine de l'Ain qui refuse toute compensation des communes de l'Ain à celles de l'Isère notamment du secteur de l'Isle-Crémieu. Extrait du registre des délibérations du syndicat intercommunal de la zone industrielle de la plaine de l'Ain SIZIPA, siégeant à la mairie de Crémieu (Isère). 27 novembre 1975. Archives du département de l'Ain, cote 356 W1.

⁶⁷¹ Rapport de l'ingénieur en chef. Aménagement d'une voie navigable entre Loyettes et Lyon. 19 avril 1972. Archives du département de l'Ain. Cote 356 W 6.

⁶⁷² *Ibid.*

⁶⁷³ Compte rendu de visite à M. Crousle, directeur régional de la navigation à Lyon, le 28 février 1978. ADR. Cote 2083 W 16.

d'attention porté par les aménageurs de la plaine de l'Ain sur ce sujet est en cela significatif de la marginalisation de la navigation⁶⁷⁴.

A partir de 1975 l'initiative commence à s'essouffler. Le coût plus important de l'opération d'aménagement et d'achat de terrain, l'incertitude face à l'installation de la grande raffinerie attendue depuis 1972⁶⁷⁵ justifient une réorientation du dossier par le comité interministériel de l'aménagement du territoire. Ce dernier propose de réaliser de nouvelles études en vue d'un étalement de l'installation des industries⁶⁷⁶. De plus les coûts d'achat du foncier subissent une majoration du fait des protestations de la fédération d'agriculteurs⁶⁷⁷. Enfin, le changement de conjoncture affaiblit les espoirs sur l'industrialisation comme en attestent les discours sur les crises pétrolières⁶⁷⁸. En 1976 s'écroule définitivement la perspective d'accueillir la grande raffinerie attendue⁶⁷⁹. La conséquence est une perte de légitimité des porteurs du projet ; en 1978 ceux-ci sont obligés de rendre des comptes sur la pertinence des réalisations envisagées devant les fonctionnaires de la DATAR et de la région Rhône-Alpes face à des critiques internes qui fustigent le gigantisme industriel associé au projet⁶⁸⁰. Ces critiques se nourrissent du bilan assez négatif de l'industrialisation de la zone qui, portée par la puissance publique depuis plus de 10 ans, n'a bénéficié que de rares installations. La zone portuaire de Loyettes, pour sa part, est abandonnée avec l'aménagement en dérivation de cette zone par la Compagnie Nationale du Rhône qui plie face aux contestations environnementalistes fortes rencontrées durant la réalisation du programme d'aménagement du Haut Rhône (Pritchard, 2011).

Notre travail dans cette deuxième partie a permis de mettre en exergue le rôle des élites locales dans un processus complexe, à savoir l'inscription et la réalisation d'un régime imaginaire dans et à partir de la spatialité du fleuve. Par rapport au chapitre 3, le mouvement s'inverse ; les acteurs régionaux médiatisent des modèles et des imaginaires portés originellement par l'État planificateur. Notre étude des représentations du fleuve à Vienne met en évidence la manière dont les élus locaux relaient une

⁶⁷⁴ Exposé de M. Lombard de la Compagnie Nationale du Rhône sur l'aménagement de la zone portuaire de la plaine de l'Ain. Annexe du compte rendu de la CLAU du 7 février 1974. Archives du département de l'Ain 356 W 2.

⁶⁷⁵ L'affaire de la « raffinerie baladeuse » : on envisage l'implantation d'une raffinerie de pétrole dans la plaine industrielle de l'Ain en anticipant le besoin à court terme régional de production de pétrole. Le gouvernement tient totalement secret les pour-parles avec des investisseurs.

⁶⁷⁶ Comité interministériel d'aménagement du territoire. Rapport d'orientation sur le développement industriel de la plaine de l'Ain. 1975. ADR. Cote 2083 W 16.

⁶⁷⁷ Comité interministériel d'aménagement du territoire Janvier 1975. ADR. Cote 2083 W 16.

⁶⁷⁸ Visite le 28 novembre 1977 compte rendu de visite en compagnie de M ; Moricz. ADR. Cote 2083 W 16.

⁶⁷⁹ SM de la plaine de l'Ain : Bureau du 9 octobre 1976. ADR. Cote 2083 W 16.

⁶⁸⁰ Note à monsieur de la Verpillière. Syndicat Mixte de la plaine de l'Ain. Charbonnières, 15 Juin 1978. G Rohart, secrétaire général du syndicat. ADR. Cote 2083 W 16.

idéologie aménagiste pour donner un sens à l'espace fluvial dans l'anticipation des changements économiques attendus de la liaison Rhin-Rhône, sans pour autant solliciter le modèle fluvial lié à la navigation. Le cas de la plaine de l'Ain offre une perspective différente de l'hybridation des imaginaires du fleuve avec la grille de lecture fonctionnaliste alors dominante en cela que la navigation y occupe une place plus importante dans la codification de l'espace opérée par l'État. A ces cas d'études, où l'imaginaire s'intègre à l'espace codé sur le mode de l'anticipation, s'oppose celui de la plaine de Donzère à Mondragon s'accomplissant pour sa part sur le mode de l'appropriation. En effet l'initiative des élus locaux arrive après les transformations matérielles du fleuve dans le cas de Pierrelatte, comme un complément. Dans ce cas-là notre étude montre comment des élites locales s'approprient une idéologie aménagiste pour réinterpréter un aménagement construit au départ dans les nécessités impérieuses de la fourniture d'énergie pour la reconstruction du pays. De cette manière, les projets urbains des trois cas d'étude, s'ils s'inscrivent dans des temporalités différentes (anticipation dans le cas Viennois, et Plaine de l'Ain, réappropriation dans le cas de Pierrelatte), sont à considérer comme autant d'alignements sur les initiatives de l'État planificateur. Ils contribuent à faire du fleuve un instrument du capitalisme d'État ; ce qui implique l'affaiblissement de la signification du fleuve pour le local, confisqué par cette idéologie moderniste.

3 Conclusion

La première partie de ce chapitre en deux volets montre les ressorts de l'institution (conflictuelle et contestée) au niveau national de ce que l'on pourrait désigner comme une grande machine codifiante⁶⁸¹ de l'espace fluvial qui ne prend plus son sens que par rapport aux autres composantes de l'espace national. Cette machine tend à imposer ce que Henri Lefèbvre définit comme un espace abstrait, espace conçu du fonctionnalisme où les activités contenues sont envisagées dans leur relation même (Lefèbvre, 1974). Dans la continuité des précédents chapitres, cette partie vérifie plus que jamais la participation du fleuve, espace conçu, à la définition des nouvelles modalités par et au sein de l'État de la diffusion du capital dans l'espace national. Notre travail permet tout d'abord de clarifier l'influence véritable de l'idéologie de Jean-François Gravier sur les transformations du fleuve dans les Trente Glorieuses et de montrer la place controversée des différents imaginaires du fleuve dans ce que Béhar et al (2004) désignent comme l'idéal du Gaullisme moderniste, à savoir l'aménagement du territoire durant les Trente Glorieuses. Il vérifie aussi le rôle-clé d'un ensemble de hauts fonctionnaires dans les institutions de l'État, notamment la DATAR, qui rend possible la réification d'espaces fluviaux locaux et leur instrumentation dans la production d'un espace national marchand. Nous avons montré les procédés à l'œuvre délimitations, objectivations cartographiques permettant de structurer l'action planificatrice de l'État sur la base du fleuve navigable. Et cependant la place de la navigation, maintenant un vieux thème rhodanien, au sein de la représentation de l'espace national, n'est jamais définitivement acquise alors que celle de la production hydroélectrique ne laisse rien à redire, au moins dans la première décennie de l'après-guerre.

Le régime imaginaire à l'œuvre transforme les différents espaces du fleuve en autant d'occurrences d'un phénomène global, à savoir l'investissement du fleuve au service de logiques planificatrices et fonctionnelles de l'État. Ces logiques sont en effet à inscrire dans un mouvement global de structuration de l'espace marchand par l'État, phénomène associé à un mode de production historiquement situé, celui du capitalisme d'État (voir chapitre 1). De manière générale, l'effet notoire de l'expression du régime imaginaire est un affaiblissement de la signification du fleuve local⁶⁸², c'est-à-dire du sens que fait le

⁶⁸¹ Ce concept renvoie à une déclinaison « géopolitique » et sociale de celui de machine désirante mis au point par les philosophes Gilles Deleuze et Félix Guattari. Il nous permet d'insister sur la dimension proprement productive des constructions que nous étudions.

⁶⁸² Jacques Béthemont (1997) s'attache à lister les éléments attestant du « traumatisme » (l'expression est de lui) subi par la vallée du Rhône durant son aménagement (par exemple accumulation de chantiers et d'expropriations dans les mêmes espaces, malaises autour des compensations, perte de lien au fleuve) et avance que la construction des grands équipements a plus déstructuré l'espace rhodanien qu'elle n'a profité à la région. Cette perte de sens du fleuve local a aussi été pensée sur d'autres espaces. Georges Gay (2001) analyse la signification du local sur des espaces d'ancienne industrialisation du bassin stéphanois. Il montre que ces espaces, d'abord vidés de leur signification locale du fait de l'imposition d'une logique globale de rationalisation fordiste, cherchent dans le local

fleuve pour la société localisée. Cependant s'en tenir à ce constat empêche d'examiner les mécanismes sociaux derrière l'édification du régime imaginaire étudié, justifiant ainsi la seconde partie de notre chapitre.

C'est que l'expression du régime imaginaire contient ses temporalités propres. Les transformations matérielles des espaces locaux sont tantôt subies, tantôt accompagnées, tantôt espérées selon différentes modalités, rendant compte ainsi d'agencements différents entre les temporalités matérielles et idéelles dans l'expression du régime imaginaire. Ainsi, nous avons pu délimiter deux séquences temporelles durant la seconde partie de ce chapitre:

- La séquence de l'aménagement hydroélectrique, où l'imposition des transformations matérielles lourdes sur le local se traduit par la confiscation de la codification de l'espace fluvial par les acteurs « supra » de l'aménagement (l'État)
- La séquence fonctionnaliste, où les élus locaux participent de la codification de l'espace fluvial, soit par anticipation de l'à-venir, soit par appropriation de l'existant.

La production du fleuve devient affaire de tempi et d'agencements, rejoignant l'analyse de Marcel Roncayolo : « la complexité urbaine dérive de temporalités fort différentes. Le rythme fait partie des choses (...). Il convient (...) d'étudier les phénomènes, sur le plan temporel, à des échelles correspondant à leur nature (Chesneau et Roncayolo, 2011 :143).

De cette manière, le schéma convenu d'une codification nationale-étatique de l'espace français durant les Trente Glorieuses par imposition d'un maillage à des territorialités locales semble devoir être révisé. Sans que cette assertion soit inexacte, elle nous paraît incomplète dans la mesure où elle s'empêche de penser les processus sociaux par lesquels le local intériorise des logiques globales. Les travaux de Michel Marié sur le canal de Provence ont bien montré le simplisme derrière la vision d'un État imposant ses techniques modernes à la société locale et qu'au contraire il faut appréhender ces logiques « comme des phénomènes tâtonnants, jamais définitivement acquis parce qu'ils plongent leurs racines dans l'épaisseur d'une société donnée » (Marié, 1984 : 64).

Cela conduit alors à différencier aménagement de l'espace fluvial, avec ses logiques et ses acteurs (la loi de 1921, la Compagnie Nationale du Rhône) et instrumentalisation du fleuve (de ses imaginaires) dans la production de l'espace, voire de l'urbain dans le cas de Vienne, comme deux plans emboîtés d'une même histoire. C'est qu'au-delà du fleuve pris pour lui-même, le discours sur le fleuve et ses différents agencements opèrent ce que l'on pourrait désigner comme la quadrature du cercle : le fleuve est converti en symbole pour intégrer la codification étatique de l'espace national par la revendication d'acteurs rhodaniens, acteurs qui en retour peuvent tirer dégager des bénéfices symboliques de cette redéfinition de l'aménagement du territoire pour rendre acceptables des choix urbains et des mutations

une réponse (par la dynamique territoriale associée à la capacité du politique à s'organiser) aux problèmes productifs aigus qu'ils connaissent à partir des années 1970.

économiques, comme le montre le cas de Vienne. C'est que les nouvelles modalités de la production de l'espace induisent une rupture avec le système de pouvoirs bureaucratique-notabilier reposant sur le couple préfet-notable local (Behar *et al.*, 1999) en place depuis le XIX^e siècle. Dans un contexte où le pouvoir local est affaibli par la figure de l'État, la socialisation des imaginaires du fleuve dans le local peut se lire comme une stratégie de résilience symbolique des figures locales du pouvoir. L'instrumentation du fleuve demeure donc, contrairement aux apparences, une affaire au pluriel.

TROISIEME PARTIE : SE REAPPROPRIER LE FLEUVE

Chapitre 5 : le local au pluriel, implications d'un fractionnement des imaginaires dans le Rhône moyen

A partir des années 1970 s'opère une transformation radicale des modes de socialisation du Rhône, transformation générée par un processus complexe de recomposition de l'État dans la structuration de l'espace productif. L'État planificateur, qui occupe une place centrale dans la rationalisation de l'espace national marchand sous le modèle homogène de l'organisation fordiste (Veltz, 1996 ; Gay, 2001), entame une recomposition de ses objectifs, de ses échelles et de ses modes d'action. En effet, l'État diminue fortement ses interventions directes notamment dans les aides à l'investissement industriel pour se recentrer sur le soutien à la compétitivité et l'attractivité des territoires infrarégionaux (Veltz, 1996). La période planificatrice de la DATAR, qui culmine dans les années 1960, accuse pour sa part d'une trajectoire en queue de comète dans les décennies suivantes pour évoluer vers une action souple d'animation et de prospective territoriale⁶⁸³. Les changements globaux de l'accumulation et des formes de l'État⁶⁸⁴ ont de fortes implications dans la production de l'espace national. A partir des années 1990 débute une recomposition de l'espace économique français provoqué par la concentration des emplois et des secteurs dynamiques au sein des métropoles. Ce processus dessine peu à peu une France duale découplant l'économie productive concentrée dans ces dernières d'une économie résidentielle qui caractérise les petites et moyennes villes (Veltz, 1996).

Le bouleversement des cadres globaux provoque alors une fragmentation des imaginaires dans le passage d'une production du Rhône depuis le global vers le local. D'une part, le fleuve comme objet de production cesse de faire sens dans un espace national éclaté et intégré à une économie métropolitaine mondialisée basée sur les services à haute valeur ajoutée et non plus sur le développement industriel. D'autre part, les acteurs publics locaux sont désormais responsables de la formulation de politiques de développement à l'échelle de leur territoire. Privés d'une partition commune, nationale sur laquelle composer, il incombe à ces acteurs publics du local de proposer par eux-mêmes des énoncés cohérents sur leur espace de référence auprès de leurs administrés, avec ou sans fleuve. En découle une

⁶⁸³ Même si les Plans continuent jusqu'au début des années 2000 où ils sont officiellement remplacés par la prospection territoriale.

⁶⁸⁴ Nous avons souvent recours à ce terme de manière pratique dans notre rédaction pour nous référer au gouvernement en tant qu'acteur de la production du fleuve. En inscrivant dans cette étude la recomposition de l'État nous entendons néanmoins éviter une conception rigide ou monolithique de cet acteur que nous envisageons plutôt comme un construit social sans échelle de déploiement posée *a priori*, nous inspirant par exemple des travaux de Brenner (2004).

fragmentation est visible aujourd'hui dans la diversité des initiatives locales. Ainsi d'un tronçon à l'autre, et aussi d'une rive à l'autre on découvre des projets totalement hétérogènes, comme l'illustre le cas emblématique du Rhône dans la partie sud du Parc du Pilat où se font face à l'heure actuelle un projet industrialo-portuaire animé par la communauté de Communes du pays roussillonnais avec un projet tourisme-loisirs-nature avec la communauté de communes du Pilat Rhodanien.

Parmi les nombreuses implications de cette recomposition on assiste notamment à un mouvement de territorialisation de l'action publique jusque-là relevant d'une planification normative descendante. Ainsi la recomposition de l'État s'effectue dans la montée en force du territoire, compris désormais comme « structure d'organisation, d'interactions sociales, et non plus comme réservoir de ressources sans passé ni futur, est un élément clé dans l'articulation de ces temporalités » (Veltz, 1996 :15). Cette territorialisation se traduit par une inflation des dispositifs infrarégionaux de politiques publiques. Dans ce nouveau cadre politique et économique, le local devient la référence des nouveaux modèles du développement. Les acteurs économiques et politiques vont chercher dans le territoire local les moyens et les ressources d'un développement qui ne vient plus d'en haut, posant comme enjeu de développement la capacité de ce territoire à s'organiser pour faire face à ses enjeux et ses problèmes (Gay, 2001).

De là vient l'intérêt de traiter la période de la transition entre les Trente Glorieuses et notre époque actuelle dans ce chapitre (1970-2017). Alors que se termine au début de cette période l'aménagement à buts multiples du Rhône de Lyon à la mer (hydroélectricité, navigation et irrigation), se pose la question de la réappropriation des espaces fluviaux et du devenir des réalisations matérielles à caractère industriel (zones portuaires) ou de loisirs (ports de plaisance, bases de loisirs) faites par la Compagnie Nationale du Rhône dans les années 1960-1970.

Dans un contexte où le local devient à la fois le cadre et la réponse aux mutations socioéconomiques globales, se pose la question des recompositions socio-spatiales qui s'opèrent derrière la singularisation des espaces fluviaux. En d'autres termes, postulant que toute période de transition contient sa part d'enjeux propres à la régulation d'un espace, le fil conducteur de ce chapitre est la recherche de la manière dont les imaginaires liés à l'objet fluvial s'inscrivent dans les dynamiques sociales sous-jacentes à la singularisation du local. Dans cette optique, les images issues du marketing urbain et les argumentaires qui étayaient les diagnostics de territoire constituent autant d'objectivations mettant le fleuve à contribution d'une légitimation de la production du local.

Dans ce chapitre, nous nous proposons d'examiner la diversité des trajectoires derrière la fragmentation du fleuve au travers de plusieurs études de cas, certaines encore inédites pour le lecteur : l'agglomération roussillonnaise (Isère), qui présente la spécificité de continuer un projet industrialo-portuaire initié par les planificateurs de l'État au même titre que la plaine de l'Ain (chapitre 4) ; un ensemble de communes du Rhône moyen : Condrieu (Rhône), les-Roches-de-Condrieu (Isère) et Saint-Pierre-de-Bœuf (Loire), communes ayant pour leur part accueilli des équipements de tourisme et de loisirs fluvial à la fin des

Trente Glorieuses. Ces terrains offrent la possibilité d'examiner comment des équipements produits de l'expression du régime imaginaire du fleuve sont réappropriés par le local. Nous complétons ce tableau en examinant la question de la participation du fleuve d'une part à l'évolution de l'imaginaire d'une ville en prenant le cas de Vienne (Isère) et d'autre part à l'évolution d'un projet intercommunal en prenant pour cas la commune de Pierrelatte (Drôme). L'ensemble constitue un grand ensemble géographique que l'on pourrait dénommer le Rhône moyen dont Pierrelatte ferait office de limite méridionale. L'étude de ces terrains révèle la diversité des trajectoires des espaces fluviaux locaux dans une région (le Rhône moyen) fortement homogénéisée durant les Trente Glorieuses, soumise à l'expression du régime imaginaire organisant l'expansion urbaine et industrielle du pays à partir du Rhône. Le choix des terrains nous permet d'explorer les modalités de la transition qui s'accomplit dans le jeu des imaginaires ; largement situé dans la médiation du global par l'État au chapitre 4, ce jeu se déplace dans la production d'un local où les logiques globales ne sont plus orchestrées par l'État comme c'est le cas dans la période précédente (chapitre 4). Au travers de ce choix, nous entendons ainsi changer d'échelle d'analyse par rapport au chapitre précédent (basé sur la relation national-local) en étudiant la transition des imaginaires à l'échelle territoriale, ou infra-régionale.

Ces études de cas (figure 1) nous permettent dans un premier temps d'examiner le cas inédit d'une agglomération urbaine (l'agglomération roussillonnaise) dont les municipalités actualisent le modèle fluvial industriel de développement (voir chapitre 4 section 1.2.) dans une logique de reproduction socio-spatiale et de consolidation du pouvoir municipal, actualisation qui génère des contradictions et de nouvelles contraintes. Dans un second temps, nous interrogeons la production d'un nouveau rapport au fleuve en montrant comment le projet urbain viennois (notamment l'établissement d'une voie verte le long des quais du Rhône) et plus largement le projet de territoire du « Rhône moyen » qui comprend la région viennoise reproduisent la codification fonctionnelle de l'espace local à partir de schèmes hérités (voir la conclusion du chapitre 4). Dans une dernière partie, nous analysons dans le cas de la plaine de Donzère à Mondragon la relégation d'un projet productif local associé au fleuve canalisé au profit d'un réinvestissement autour de l'irrigation et du Rhône court-circuité, réinvestissement mobilisant des mémoires mythifiées de la plaine d'avant sa modernisation.

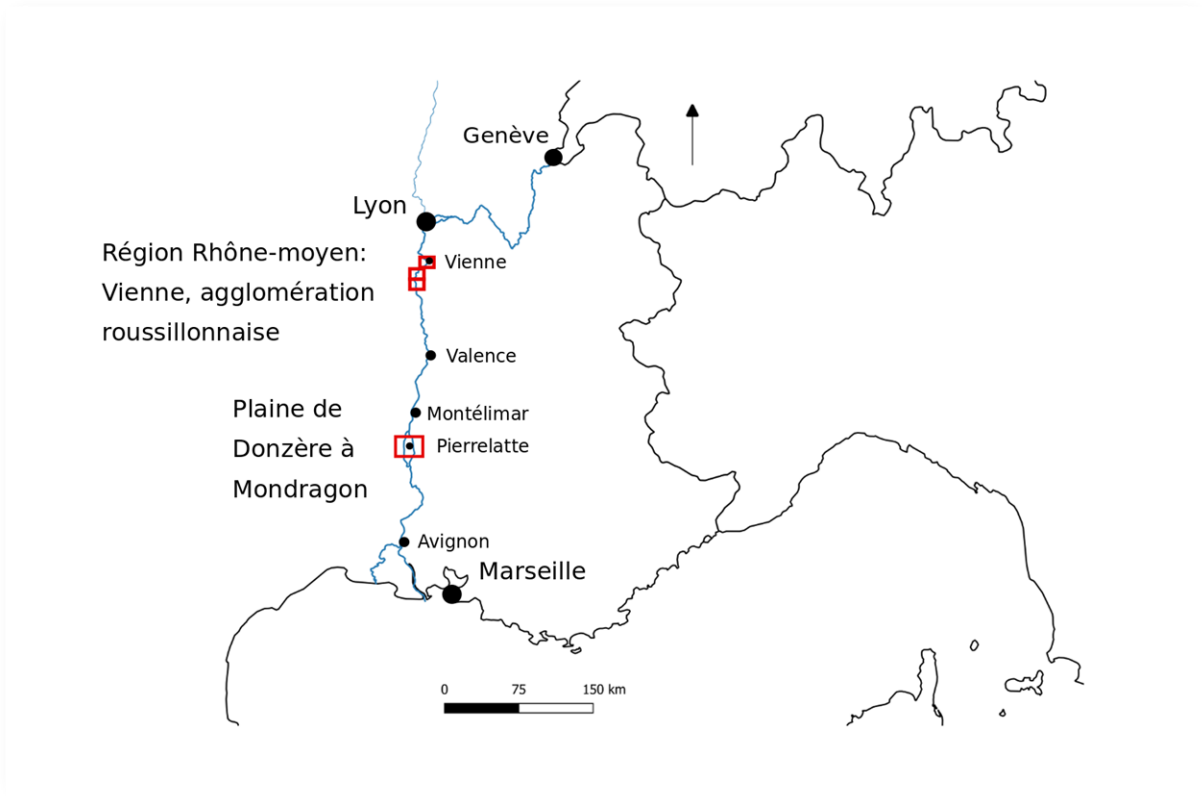


Figure 47 : localisation des trois sites d'étude dans le Rhône moyen.

1 Industrialiser le fleuve dans le Rhône moyen. Paradoxes et implications d'une remobilisation de l'imaginaire de la navigation

L'achèvement de la mise en navigation à grand gabarit du bas Rhône réclamée depuis un siècle et demi coïncide avec la marginalisation structurelle de la navigation intérieure dans l'économie des transports. La rareté des études économiques portant sur la navigation intérieure sur le Rhône depuis vingt ans est en elle-même illustrative de cette marginalisation. Nous avons examiné les causes de cette relégation face au choix du système routier comme principal support des échanges (voir chapitre 4) : les deux crises pétrolières des années 1970, le passage d'une économie de production dominée par l'industrie lourde à une économie de services peu demandeuse en transport de masse, l'internationalisation des échanges, les nouvelles exigences de rapidité en matière de transports rendent obsolète le modèle fluvial de structuration du territoire national (production en bassins industriels et distribution à partir de grands ports marchands aux embouchures des fleuves). Le transport routier concentre à la fin des années 2000 plus de 80% des échanges en Europe (Frémont, 2012), empruntant pour certains les axes fluviaux principaux (comme c'est le cas de la vallée du Rhône). Le début des années 1970 constitue le point de bascule pour la navigation ; après un pic en 1969, le tonnage kilométrique national s'effondre dans les décennies qui suivent (Le Sueur, 1989). Le bilan réalisé par Jean-Pierre Rissoan en 1997 des seize ans d'existence de la voie fluviale grand gabarit entre Lyon et la mer montre que le Rhône navigable accuse bien des mutations économiques globales. En effet l'auteur montre que les trois plus grands donneurs d'ordre du transport fluvial (situés tous les trois dans le Rhône moyen : la centrale thermique d'EDF, l'usine Ugine à Saint-Clair-du-Rhône et l'usine Rhône-Poulenc à Péage-de-Roussillon) diminuent d'un tiers leurs contrats entre 1982 et 1994 passant de 2,4 millions de tonnes à 1,3 millions de tonnes annuelles (Rissoan, 1997). Cet auteur fait néanmoins preuve d'optimisme en voyant une capacité d'adaptation de la navigation rhodanienne dans la diversification à l'œuvre des types de marchandises transportées et des clients (*ibid*).

L'agglomération roussillonnaise, située en rive gauche du fleuve à vingt kilomètres en aval de Vienne, est emblématique du modèle industriel d'urbanisation du XX^e siècle basé sur la structuration des réseaux d'équipements et des cités ouvrières par une mono-industrie dans un rapport paternaliste (Duchêne, 1999). Cet espace connaît en effet l'implantation de la Société Chimique des Usines du Rhône en 1914, cette dernière détenant déjà un parc industriel important plus au nord dans la vallée de la Chimie. Le rapport entre municipalités et grande industrie change de nature à partir des années 1950, quand l'usine Rhône-Poulenc se désengage progressivement de son rôle en matière de structuration de l'espace urbain et des réseaux (Herbelin *et al.*, 2017).

L'espace roussillonnais connaît un nouveau changement avec la transformation du Rhône dans le cadre de l'aménagement à buts multiples de Lyon à la mer prévu dans la loi de 1921. La zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons⁶⁸⁵, qui borde le canal de dérivation de la Compagnie Nationale du Rhône, s'insère dans le programme de construction de l'ensemble barrage hydroélectrique/canal de dérivation de Péage-de-Roussillon, avant-dernière réalisation (1971-1977) du Rhône moyen et du programme d'aménagement du fleuve de Lyon à la mer (avant la construction d'un dernier barrage ; celui de Vaugris en 1980). La zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons (figure 2) fait donc partie du chapelet de plateformes réalisées dans la période où la Compagnie Nationale du Rhône intègre le modèle industriel d'aménagement fluvial (voir chapitre 4, section 1.2.). L'idée d'une plateforme industrielle et portuaire est motivée par la spécificité de cet espace, qui est d'offrir de vastes terre-pleins idéalement situés au bord du fleuve en même temps qu'une proximité spatiale avec Lyon, située à 64 km. Ainsi, une zone industrialo-portuaire apparaît au futur emplacement de l'aménagement hydraulique de Péage-de-Roussillon dès les années 1960 dans le projet d'industrialisation du fleuve du Rhin au Rhône émis à l'époque par l'association Mer du Nord Méditerranée⁶⁸⁶. Ce projet est par la suite officialisé dans le SDAU Givors-Vienne-Roussillon au début des années 1970, il intéresse la planification lyonnaise de l'époque pour laquelle il représente l'opportunité d'un desserrement de l'expansion lyonnaise dans la même logique que pour la zone industrielle de la plaine de l'Ain (voir chapitre 4, section 2.2.2.).

⁶⁸⁵ Les communes de Salaise-sur-Sanne et de Sablons (Isère) sont initialement deux communes marginales de l'agglomération Roussillonnaise, les industries Rhône Poulenc étant historiquement implantées à Péage-de-Roussillon. L'aménagement de la zone industrialo-portuaire retourne ce rapport de force en déplaçant le centre de gravité de l'agglomération du côté de ces deux communes (Duchêne, 1999).

⁶⁸⁶ Groupe Mer du Nord - Méditerranée. Proposition de programmes d'action à poursuivre ou entreprendre dans le cadre de la proposition d'aménagement général du 15 octobre 1964. Archives du district de Vienne cote 5-B-5-6-3.

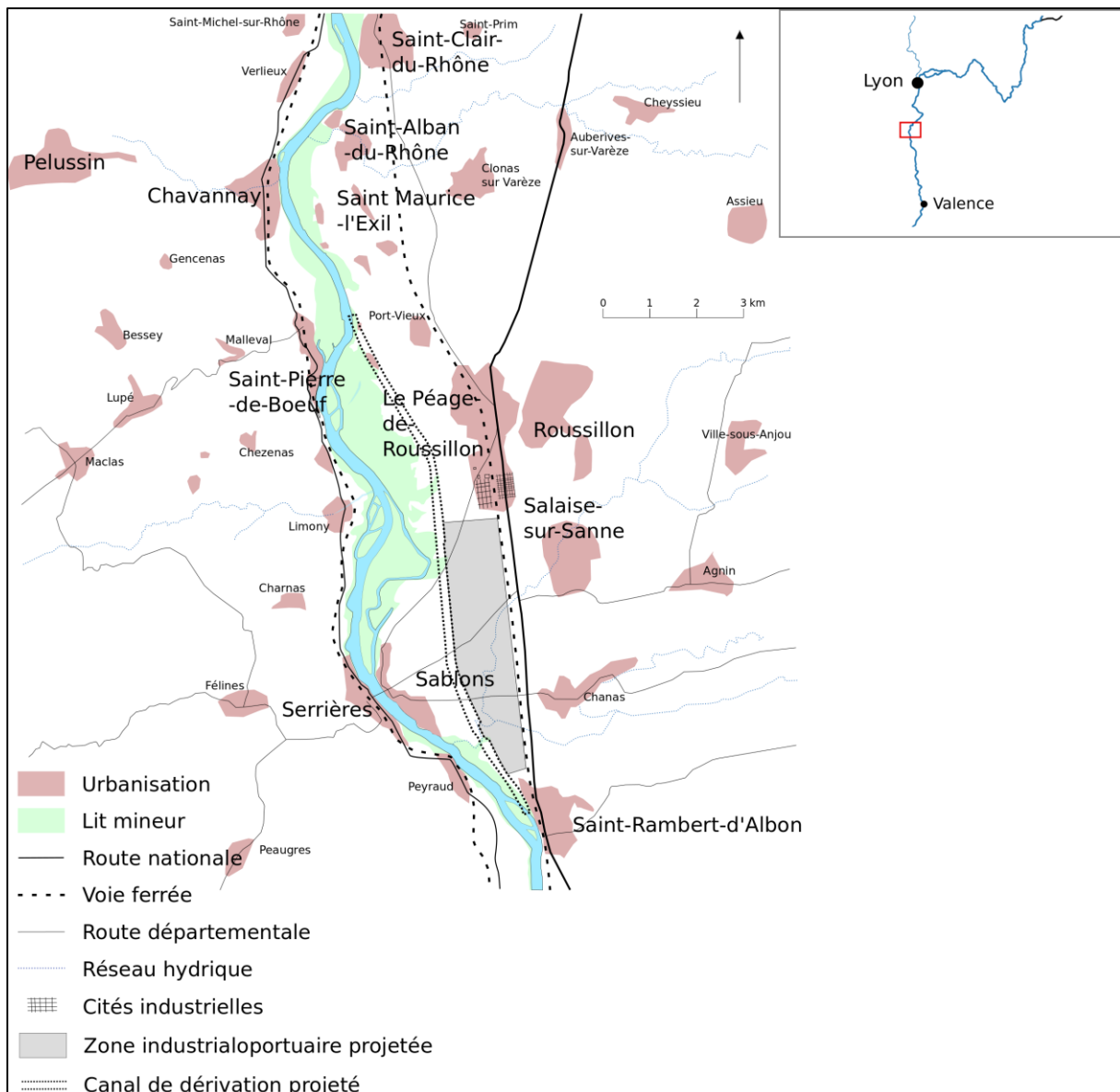


Figure 48: le Rhône de Saint-Clair-du-Rhône à Saint-Rambert-d'Albon au début des années 1950, avant sa canalisation par la Compagnie Nationale du Rhône. Données exploitées : remonterletemps.fr. L'urbanisation est schématique.

La spécificité industrielle de l'agglomération roussillonnaise lui fait mériter un développement à part dans ce chapitre sur la transition des imaginaires. Elle attire l'attention sur la capacité des acteurs locaux à puiser dans un thème ancien voire obsolète (celui de la navigation rhodanienne), à le renouveler et à le mettre à contribution de la reproduction de l'urbain. Elle offre en cela un contrepoint intéressant face aux tentations chronologiques décrétant l'avènement d'une ère post-moderne mettant fin à l'ère industrielle dans l'histoire des fleuves.

La navigation rhodanienne est un thème éminemment résilient dans l'histoire des imaginaires du fleuve. Il est capable de traverser les modes de production comme les crises économiques. Cette résilience de la capacité de la navigation à structurer les attentes est en soi le grand paradoxe de la vallée du Rhône en tant qu'elle se nourrit de ses propres contradictions. En effet, c'est bien l'absence de réel décollage

de la navigation commerciale sur le Rhône sur le modèle du Rhin qui ne cesse jamais de constituer la justification sans cesse renouvelée du potentiel de cette navigation rhodanienne, argument structurant l'imaginaire de la navigation parce qu'indémontrable. Pourtant, ces contradictions sont à nouveau criantes une fois l'aménagement du Bas-Rhône terminé, rendant en 1980 le Rhône entièrement navigable à grand gabarit jusqu'à Lyon ; l'absence de décollage de la navigation montre le poids des contraintes, l'absence d'un « substratum humain et économique (...), la discontinuité des villes et des centres industriels qui semble l'une des caractéristiques fondamentales de la vallée du Rhône » (Béthemont, 1972 : 209), qui même avec une infrastructure fonctionnelle de navigation ne se développe que de manière incidente. Dans ce cadre, la question devient : moyennant quelles évolutions l'imaginaire de la navigation parvient-il à se reproduire dans un espace périphérique de la métropole ?

Nous avons vu comment à partir des années 1960 la Compagnie Nationale du Rhône et l'État planificateur codifient et transforment l'espace fluvial de l'agglomération roussillonnaise avec un zonage destinant de grandes étendues à des activités industrielles ayant préférentiellement recours au fleuve. La nouvelle conjoncture économique et les exigences changeantes de l'accumulation capitaliste à partir de la décennie suivante bousculent fortement la croyance dans le rôle de la navigation fluviale pour la structuration économique du territoire national. Le thème de la navigation n'est pas abandonné pour autant et trouve de nouvelles potentialités dans les projets urbains des communes ayant accueilli des plateformes industrielles durant les aménagements. En effet, la majeure partie des communes rhodaniennes accueillant les plateformes à vocation industrialo-portuaire depuis les Trente Glorieuses cherchent le moyen de poursuivre leur développement malgré les mutations majeures que connaît l'économie et le rapport de l'État au territoire.

Dans cette partie nous examinons tour à tour les différentes évolutions que connaît le thème de la navigation dans la représentation produite par les élus de l'agglomération roussillonnaise pour s'approprier les plateformes réalisées par la Compagnie Nationale du Rhône. Ces évolutions comprennent l'intégration des possibilités offertes par le transport fluvio-maritime à partir des années 1980 et celle des nouveaux problèmes sociétaux qui s'expriment de façon aigüe dans la Vallée du Rhône (pollution et congestion routière). Cela nous conduit à examiner la manière dont les élus locaux instrumentalisent l'espace fluvial par l'action publique territorialisée pour sauvegarder le compromis productif caractérisant la régulation de la formation socio-spatiale de l'agglomération roussillonnaise.

Les choix opérés par l'agglomération roussillonnaise ne sont pas insignifiants. Bien que situés en périphérie, ils participent de la redéfinition du contenu et des fonctions de l'espace métropolitain

lyonnais comme le montrent les négociations actuelles autour de l'inter-SCOT et l'actualité du débat sur la cessation des activités au port Édouard Herriot rattrapé par la spéculation immobilière⁶⁸⁷.

1.1 1970-1989. Une réappropriation locale du thème de la navigation dans une conjoncture de crise

Dans un premier temps nous considérons la transition qui se déroule dans les années 1970-1980 où la codification du fleuve en espace productif issue de l'État planificateur laisse la place à une codification locale dans les projets municipaux.

L'aménagement projeté par le SDAU intègre dans une large mesure les travaux à venir de la Compagnie Nationale du Rhône dans le cadre de l'achèvement de l'aménagement du fleuve de Lyon à la mer. Cependant, ici la notion de « triple point de vue » (expression des fondateurs de la loi, à comprendre comme « à but multiples ») portée par les élites politiques des années 1910 (voir chapitre 3 section 2.2.) a disparu. L'aménagement du Rhône se voit attribuer son propre chapitre dans la structure du document de planification du SDAU, chapitre dénommé « le futur engagé et les grands équipements prévus ». Le premier objectif de l'aménagement du fleuve est de créer une voie navigable industrielle ; l'hydroélectricité ne vient qu'en seconde, suivie de l'agriculture. A noter qu'il n'est plus question ici d'aménagement « au triple point de vue », ces objectifs étant affiliés à une perspective plus large de planification et de zonage de l'espace. L'établissement de zones portuaires pour attirer des industries dans la zone d'étude est pointé comme un des enjeux essentiels du SDAU, qui désigne pour cela les zones de Salaise-Sablons et de Loire-sur-Rhône⁶⁸⁸.

Cette transition rend possible l'appropriation locale de la plateforme industrielle et du système de représentations qui l'anime. Nous examinons la manière dont les acteurs locaux actualisent ces représentations par la sollicitation des nouvelles possibilités techniques de la navigation.

1.1.1 Une réappropriation de l'imaginaire de la navigation par les élus roussillonnais

A partir des années 1970, il devient manifeste que la Compagnie Nationale du Rhône ne prend pas en charge la commercialisation des zones industrialo-portuaires malgré la communication qu'elle peut servir aux élus rhodaniens⁶⁸⁹. En limitant son champ d'action à la construction des terre-pleins, elle

⁶⁸⁷ Debrie (2014) fait état de la « difficulté à maintenir de l'activité industrielle dans des métropoles en croissance qui réclament du foncier disponible pour des usages métropolitains à haute valeur ajoutée » (Debrie 2014 page 36).

⁶⁸⁸ SDAU Givors-Vienne-Roussillon, non daté:18-19. ADR, cote S3497.

⁶⁸⁹ Par exemple : « nous nous sommes efforcés de multiplier les contacts avec le monde industriel pour tenter d'attirer des implantations sur les diverses zones réservées à cet effet [pour la valorisation industrielle] dans la vallée du Rhône et de favoriser un développement du trafic fluvial rhodanien en misant entre autres sur les

déçoit les promoteurs de la navigation en n'assumant pas la dotation de ces zones en équipements portuaires ; en témoigne le rapport de l'ingénieur du service de la navigation de l'époque dénonçant des « embryons de ports non exploités » dans le Rhône entre Lyon et la mer⁶⁹⁰. Les années 1970 connaissent par conséquent une interrogation sur les acteurs susceptibles de prendre en charge le développement des infrastructures réalisées ou en cours. Cela s'illustre par l'évocation d'un « Organisme Commun » pour associer toutes les Chambres de Commerce et d'Industrie avec la Compagnie Nationale du Rhône pour prendre en charge l'équipement et la commercialisation des zones portuaires de la Vallée du Rhône⁶⁹¹. La mise à disposition des terre-pleins rencontre l'intérêt des acteurs économiques du local notamment les municipalités et les chambres de commerce qui y voient un expédient face à la crise économique touchant l'industrie locale entraînée par la mondialisation et la crise pétrolière, crise qui se traduit par la fermeture des ateliers textiles de Rhône Poulenc Textile (Duchêne, 1999).

Cela est manifeste dans le cas de la plaine de Roussillon où l'imaginaire fluvial vient fournir une réponse aux effets de la crise dans un système productif local implanté de longue date. En effet, dans l'agglomération roussillonnaise, l'aménagement du Rhône au titre de la loi de 1921 (de 1971 à 1977) arrive en même temps que la crise économique de l'industrie. C'est à ce moment que les élus roussillonnais prennent l'initiative de promouvoir les terre-pleins industriels bâtis par la compagnie nationale du Rhône. Ils passent en cela à une phase active dans la production de la plaine de Roussillon qui jusque-là est l'œuvre essentiellement de l'industrie Rhône-Poulenc. L'étude de la communication officielle faite aux habitants dans les bulletins d'informations de Salaise-sur-Sanne montre bien que l'initiative a pour fonction de restaurer la légitimité municipale mise à mal par son incapacité à répondre à la crise de Rhône-Poulenc vis-à-vis des administrés. La zone industrialo-portuaire figure en effet dans différents éditos du maire et articles suivant la crise⁶⁹².

Pour agir, les élus de l'agglomération roussillonnaise mettent en place un SIVOM regroupant les 5 communes de l'agglomération roussillonnaise (Péage-de-Roussillon, Roussillon, Saint-Maurice-l'Exil, Salaise-sur-Sanne, Sablons) en Mai 1975 : le SIVOM leur permet de prendre en main l'aménagement de la zone industrialo-portuaire en cours de réalisation dans le cadre de l'aménagement hydroélectrique du site par la Compagnie Nationale du Rhône. On assiste ainsi à la structuration d'une première forme de coopération intercommunale institutionnalisée⁶⁹³, processus qui traduit une réappropriation et une actualisation de l'imaginaire de la navigation rhodanienne. C'est en effet dans ce contexte que s'opère une remise en sens par le local du zonage industrialo-portuaire de Péage-de-Roussillon jusque-là

avantages des bateaux fluviomaritimes » (Lettre de la Compagnie Nationale du Rhône au maire de Reventin – Vaugris. Lyon, le 17 juillet 1987. Archives de la commune de Vaugris, non indexé).

⁶⁹⁰ Rapport de l'ingénieur d'arrondissement Robert Casile du 13 janvier 1986. Archives de Voies Navigables de France, sous-division Rhône-Saône (ce fond d'archives n'a pas de système d'indexation).

⁶⁹¹ Lettre à ingénieur en chef à Lyon, 16 mars 1971 l'ingénieur d'arrondissement, Michel Merlin. Archives de Voies Navigables de France, sous-division Rhône-Saône.

⁶⁹² Bulletin municipal Salaise-sur-Sanne n°22 février 1977, Bulletin de Salaise-sur-Sanne n°26 juin 1984, archives de Salaise-sur-Sanne.

⁶⁹³ Cette agglomération est déjà riche d'une longue histoire de relations intercommunales, voir Duchêne, 1999.

uniquement conçu d'abord par les promoteurs de la liaison Rhin-Rhône dans les années 1960 et ensuite par la planification lyonnaise.

La représentation construite dans le local reprend le même cadre fonctionnaliste que les documents planificateurs des années 1970 et projette le développement de la zone industrialo-portuaire dans un cadre régional. C'est ce que montre tout d'abord l'analyse des premiers documents promotionnels des terrains montre que la représentation produite par le local reprend le thème nouveau du transport fluvio-maritime et ses horizons: « avec le Rhône canalisé au gabarit européen et le développement du fluvio-maritime, Salaise-sur-Sanne fait de tout le bassin méditerranéen et des côtes ouest de l'Afrique, un marché directement accessible pour l'industrie Rhône-alpine » (plaquette « le SIVOM du canton de Roussillon » apparemment destinée aux investisseurs, archives de la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais, non indexé).

Ici, cette représentation diffère cependant du contenu de la planification lyonnaise. En effet, le remplissage de la zone n'est pas pensé comme une résultante de l'entraînement industriel de l'axe Lyon-Fos mais doit venir du régional lui-même.

Cette actualisation de la représentation apparaît aussi dans les argumentaires mobilisés par le Service de Navigation pour créer un port public dans la zone industrialo-portuaire au début des années 1980, peu après la fin de l'aménagement hydroélectrique. Ainsi, lors d'une réunion avec les élus roussillonnais, l'ingénieur du service de navigation justifie l'opportunité d'établir un port public à cet endroit en développant quatre points : premièrement, l'opportunité de créer une plate-forme multimodale en accord avec la politique régionale, deuxièmement, les possibilités ouvertes par la mise au grand gabarit du fleuve de Lyon à la mer, troisièmement, le contexte de l'essor du transport fluvial ouvert sur la Méditerranée et l'Europe du Nord et quatrièmement, la localisation privilégiée de la zone de Péage-de-Roussillon à mi-chemin entre Lyon et Valence et la nécessité de s'affirmer comme un pôle industriel régional⁶⁹⁴. Ce dernier point est inédit et montre bien le changement à l'œuvre dans la manière de penser le développement fluvial comme en dénote la manière dont l'auteur présente l'aménagement fluvial local comme relevant de la « nécessité d'une affirmation ». Si les horizons rhénan et méditerranéen sont toujours présents, l'initiative doit dorénavant venir du local, la proximité lyonnaise étant perçue à la fois comme un potentiel et comme une concurrence. L'argumentaire introduit aussi l'enjeu nouveau de la cohérence des infrastructures régionales de la zone, comme en témoigne l'utilisation du vocable « plateforme multimodale » pour dénommer la zone industrielle, thème priorisé par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Vienne dans sa communication commerciale sur le port public de Vienne-sud⁶⁹⁵. Enfin, ce développement reprend le nouveau modèle dominant du transport fluvio-maritime

⁶⁹⁴ Rapport de l'ingénieur TPE Guyon du service de navigation Rhône Saône du 10 juillet 1981. Archives du Service de la navigation-VNF section de Lyon.

⁶⁹⁵ Archives de la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais/district. nd. : plaquette de publicité pour le port de vienne sud, non datée. La Chambre de commerce et d'industrie prend la sous-concession du port public de Vienne-Sud, partie intégrante de la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons, en 1981.

présenté comme une technique en plein essor⁶⁹⁶. Cette représentation régionale du développement de la zone industrialo-portuaire coexiste avec le thème hérité de la liaison Fos-Lyon dans les études réalisées dans les années 1980 par le service de la navigation⁶⁹⁷ d'une part et par les consultants en aménagement pour le SIVOM du canton de Roussillon d'autre part⁶⁹⁸.

La réappropriation de l'imaginaire de la navigation dans une structure intercommunale aux compétences minimales n'empêche pas l'engagement d'initiatives de la part de l'agglomération roussillonnaise. Cette dernière parvient à remplir une partie de la zone industrialo-portuaire durant les années 1970 et 1980 cependant sans octroyer automatiquement les terrains aux seules industries nécessitant du transport fluvial. On peut dire à la suite du géographe François Duchêne (1999) que les fortes ambitions projetées initialement sur la zone industrialo-portuaire laissent la place à un projet industriel banal, et non spécifiquement portuaire, dans sa réalisation.

L'intégration de cet imaginaire dans le projet urbain local constitue une opportunité pour les pouvoirs municipaux de consolider un système productif mis à mal par la crise économique. Au-delà de cet intérêt directement lisible, la production du Rhône dans l'agglomération roussillonnaise, si elle change de main, présente une continuité forte dans la sollicitation de l'imaginaire de la navigation. Cette continuité ne s'effectue que moyennant des transformations importantes du système de représentations élaboré par les acteurs économiques locaux pour redonner de la cohérence à un thème qui pâtit fortement des mutations globales de l'économie. Ces transformations de l'imaginaire local reposent sur l'avènement des nouvelles techniques de commerce maritime et fluvial, notamment le conteneur et la navigation fluvio-maritime. Il convient dès lors d'examiner la cohérence interne des arguments qu'en tirent les élus locaux de l'agglomération roussillonnaise autant que les acteurs du territoire.

1.1.2 Le transport fluvio-maritime et le conteneur, nouvelles ressources pour l'imaginaire de la navigation

Malgré les bouleversements économiques et le désengagement de l'État de l'aménagement du territoire dans les années 1970, malgré surtout l'obsolescence de la navigation intérieure étant donnés les changements organisationnels que connaît l'économie, cette dernière rencontre de nouvelles ressources dans les innovations techniques : la généralisation du conteneur dans le transport fluvio-maritime peut en effet assurer sa reproduction dans les conduites et pratiques des acteurs locaux. La réappropriation de ce thème par les élus roussillonnais n'est donc pas anecdotique, elle a lieu dans un engouement général pour ces nouvelles techniques, donnant lieu à de nombreux effets d'annonce⁶⁹⁹. La zone

⁶⁹⁶ Etude du Service de Navigation Rhône-Saône pour l'implantation de la chambre de commerce et d'industrie septembre 1981, archives du Service de la navigation-VNF section de Lyon.

⁶⁹⁷ Étude du SNRS pour l'implantation de la chambre de commerce et d'industrie septembre 1981.

⁶⁹⁸ Etude GETRAM consultants. Groupe d'études pour l'équipement, les transports et l'aménagement. Proposition d'étude. Recherche des utilisateurs potentiels du port public de Salaise-sur-Sanne - Péage-de-Roussillon. 10 déc. 1981 page 1.

⁶⁹⁹ Par exemple, le Préfet de la région Rhône Alpes affirme son engagement d'augmenter de 20% par an le trafic sur l'axe Rhône-Saône devant le ministre de l'écologie, du développement durable et des transports. Lettre du plan

industrialo-portuaire de Salaise-Sablons est ainsi pressentie aux côtés du port Édouard Herriot (Lyon) et des ports de Chalon-sur-Saône et Mâcon comme la mieux apte à profiter de ce nouveau type de transport (Rissoan, 1994). Aussi, l'essor mondial du transport fluvio-maritime et le conteneur participent d'une reconfiguration du système de représentation de la navigation rhodanienne déclenchant des revendications pour une adaptation technique du réseau. Il convient donc de passer en détail les arguments des promoteurs de cette technique derrière l'engouement des acteurs locaux, engouement que l'on peut illustrer par les paroles des gestionnaires du Port Édouard Herriot : « Je déclare ouvert le port de mer de Lyon ! » lors de l'arrivée au port du premier cargo fluvio-maritime en provenance de Livourne le 1^{er} juin 1977 (Rissoan, 1987 : 129).

Il faut tout d'abord redonner les deux grands arguments économiques avancés par le promoteur du transport fluvio-maritime. D'une part, les tarifs de transbordement sont moins coûteux dans un port fluvial que dans un port maritime notamment du fait du statut différent de la main-d'œuvre dans les deux ports. D'autre part, le transport fluvio-maritime répondrait aux nouvelles exigences de flux tendus, de minimisation des stocks et des temps d'immobilisation des marchandises à haute valeur ajoutée dans la régulation des échanges de l'économie mondialisée en supprimant les transbordements nécessaires avec la navigation classique (Rissoan, 1994).

Munis de ces arguments, les promoteurs du transport fluvio-maritime voient dans le Rhône une artère à fort potentiel de croissance grâce à cette technique. Selon le géographe Jean-Pierre Rissoan, le développement du mode de transport fluvio-maritime sur le Rhône, qui débute en 1977 et croît dans les années 1980-1990, offre en effet de nouvelles opportunités aux ports principaux de l'axe Rhône-Saône. Aussi, cette nouvelle technique redonne de la force à l'horizon rhénan⁷⁰⁰ dans un contexte où au triangle lourd européen se substitue l'image de la banane bleue fortement médiatisée et reprise dans les argumentaires des promoteurs de la liaison Rhin-Rhône. Ainsi, Jean-Pierre Rissoan voit dans le transport fluvio-maritime un créneau spécifique de développement localisé dans le transport de produits à faible valeur ajoutée. Les géographes ne sont pas seuls à voir dans le transport fluvio-maritime une opportunité pour la résilience de la navigation rhodanienne. Cette technique est aussi promue par les services de l'État, lesquels réinterprètent le chapelet rhodanien de zones industrialo-portuaires par le prisme de ce changement technique. Le fleuve devient « une antenne maritime et peuvent se développer le long de ce fleuve des plateformes qui seraient autant de sous-ports maritimes raccordés au système économique du Delta rhodanien dominé par le port autonome de Marseille »⁷⁰¹.

Rhône, réunion du Comité Directeur du Plan Rhône en présence de Nathalie Kosciusko-Morizet, Ministre de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement. Site planrhône.fr. Visité le 03/04/2016.

⁷⁰⁰ « Avec la jonction Seine nord et la Moselle canalisée c'est tout le nord de l'Europe occidentale qui pourrait ainsi utiliser le mode maritime sur l'axe rhodanien et être relié à la Méditerranée » (Rissoan, 1994).

⁷⁰¹ Rapport de l'ingénieur TPE Guyon du Service de Navigation Rhône-Saône du 10 juillet 1981, archives de Voies Navigables de France, sous-division de Lyon.

La construction des arguments légitimant la poursuite du projet industrialo-portuaire dans l'agglomération roussillonnaise, qui repose sur un ensemble de croyances associées à la navigation, s'inscrit donc dans des débats concernant la région rhodanienne dans son ensemble. Ces innovations techniques et organisationnelles en matière de transport font demander de nouveaux efforts d'adaptation de l'infrastructure fluviale rhodanienne. Le géographe Jean-Pierre Rissoan (1994) justifie cette demande par l'inadaptation du réseau fluvial Rhône-Saône aux techniques modernes de transport. Montrant que certains obstacles rendent les ports de l'axe inaccessibles à une grande partie des transports fluvio-maritimes internationaux, Jean-Pierre Rissoan accompagne le géographe de la région lyonnaise Jean Labasse (1985) dans la revendication d'une augmentation de la taille des écluses de 12 mètres à 24 mètres : « Lorsque les écluses auront été doublées, la capacité du trafic du Rhône sera plus que triplée » (Labasse, 1985 :165). En outre les revendications portent sur le passage de certains ponts lyonnais empêchant l'accès des transports aux ports de Saône, et dont la contrainte sur le tirant d'air réduit le nombre maximum d'étages de conteneurs transportés par les cargos fluvio-maritimes.

Seulement, ces quelques inadéquations techniques du réseau ne doivent pas escamoter les contraintes plus profondes empêchant le développement de la navigation rhodanienne dans le nouveau contexte technique et économique. D'une part la conteneurisation des flux et le transport fluvio-maritime pâtissent des mêmes contraintes physiques qui ont nui aux essais de navigation économique sur le Rhône depuis le XIX^e siècle : le grand nombre d'écluses qu'il a fallu ériger pour transformer le fleuve en une succession de marches d'escalier allonge les temps de parcours, et donc l'avantage du prix relatif du transport fluvial (Bonnafous, 1997). Ainsi, le passage au conteneur ne fait que reproduire la situation classique d'une compétition entre fleuve et rail (sans parler de la concurrence avec la voie routière), ce dernier étant mieux préparé à absorber la croissance du container que la voie d'eau puisque déjà aménagé et disposant de réserves de croissance encore significatives dans le corridor Rhin-Rhône (Auphan 1994). Face à cela, le fleuve présente des infrastructures et des modes d'organisation du travail encore inadaptées ou réticentes à la conteneurisation notamment le port de Marseille, qui voit ainsi sa place encore diminuer dans la compétition des ports méditerranéens mieux préparés (Roncayolo, 2014). La lourdeur de ces contraintes vient expliquer l'absence de décollage de la navigation intérieure. Le transport fluvio-maritime, s'il est très tôt appliqué au Rhin, se développe difficilement et modestement sur le Rhône notamment aux ports de Salaise-Sablons, Châlons-sur-Saône et Mâcon qui développent un trafic céréalier précaire avec l'Italie dans les années 1990 (Rissoan, 1994).

Tout bien considéré, le transport fluvio-maritime et la conteneurisation renouvèlent autant qu'ils érodent l'imaginaire de la navigation rhodanienne. Ils le renouvèlent en proposant des alternatives économiques aux contraintes de la navigation classique et l'érodent en rendant caduque l'idée d'un entrainement de l'artère fluviale par le pôle industriel de Fos face à l'idée d'un horizon maritime accessible pour tous les ports fluviaux. En définitive, les innovations techniques des années 1970-1980 dans la navigation fluviale rendent possible la réactualisation de l'imaginaire de la navigation et la reproduction de

comportements à contretemps de la conjoncture économique et des exigences du capitalisme globalisé. Comme nous allons le voir, notre étude de cas de l'agglomération roussillonnaise montre que cette actualisation permet une réappropriation par des pouvoirs locaux de l'imaginaire de la navigation pour consolider une légitimité mise à mal par la crise d'un système productif. Elle montre aussi que cette réappropriation d'un discours économique qui reconfigure la représentation du fleuve dans son ensemble, malgré son caractère apparemment inédit, n'en récupère pas moins le lot de contradictions économiques qui caractérise la navigation rhodanienne. Il convient à présent d'examiner l'intégration de cet imaginaire dans la construction d'un projet de territoire par le local et son rôle dans la construction du local comme nouveau référent du développement dans les décennies suivantes.

1.2 1990-2018. La navigation dans l'action territoriale : rendre acceptable la production héritée du fleuve

A partir des années 1990, la planification du développement de la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons accuse un changement d'échelle avec la montée de projets de territoires infrarégionaux comme nous allons le voir. Ce phénomène débute dans le « Rhône Moyen » (région approximative entre Givors et Saint-Rambert-d'Albon du nord au sud et entre Vernioz en Isère, et Pélussin de l'est à l'ouest utilisée par les acteurs du territoire) d'abord avec l'affirmation d'une intercommunalité de structure plus robuste que le SIVOM élaboré au milieu des années 1970 pour porter le projet urbain et industriel de l'agglomération roussillonnaise.

Que devient la navigation et les argumentaires qui ont légitimé un engagement de la puissance publique dans le projet de territoire autour de la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons ? Nous allons tout d'abord examiner comment la navigation est relancée dans les discours à l'échelle du bassin rhodanien, profitant d'une réinterprétation à l'aune des problèmes environnementaux et d'innovations techniques (conteneur et transport fluvio-maritime). Dans un second temps nous voyons comment, à partir des années 1990, les élus roussillonnais réactualisent l'imaginaire de la navigation et l'inscrivent dans un projet de territoire, et en cela instrumentalisent le fleuve pour maintenir les conditions de la reproduction d'un système productif localisé. Nous analysons pour finir les implications de cette nouvelle logique dans la régulation de l'espace fluvial dans le Rhône moyen.

1.2.1 La navigation intérieure devenue enjeu écologique. Nouveaux problèmes, anciennes solutions.

A partir des années 1990, un nouveau registre s'ajoute aux argumentaires économiques dans la promotion de la navigation fluviale. Celle-ci est en effet investie de valeurs écologiques, ce qui pourrait paraître surprenant au vu de l'actualité des débats opposants les environnementalistes aux promoteurs

de la navigation sur la liaison Rhin-Rhône. La médiatisation grandissante des problèmes de pollution et de congestion générés par le choix autoroutier comme modalité préférentielle des échanges commerciaux génère de débats et met au premier plan des argumentaires pour la voie fluviale sa fonction environnementale, comme l'illustre cette brochure de la Compagnie Nationale du Rhône à la rubrique dénommée « le transport fluvial, une solution d'avenir » : « Le transport fluvial, mode de transport écologique, sûr et économique répond aux besoins logistiques des entreprises ainsi qu'aux problématiques de congestion routière de la vallée du Rhône »⁷⁰². Cette affectation de valeurs écologiques et citoyennes font de la navigation fluviale un enjeu de société. Sa tonalité écologique gagne davantage de force à partir des années 2000 avec l'organisation du grand débat public sur les transports de l'arc languedocien-vallée du Rhône et par la suite au début de notre décennie avec l'inscription de la navigation fluviale dans les objectifs de développement durable du Grenelle de l'environnement en 2009. L'étude des discours des techniciens de l'État, élus et riverains du Rhône moyen illustre bien les modalités de l'intégration des différentes composantes héritées de l'imaginaire de la navigation dans une réinterprétation de l'espace fluvial à partir des problèmes actuels. En effet les promoteurs de la navigation au sein du gouvernement incorporent dans leurs représentations et leurs pratiques les éléments actualisés de l'argumentaire de la navigation, à l'aune d'un nouveau paradigme écologique. Les ingénieurs de la navigation conçoivent dorénavant leur métier comme un travail militant :

« Il y a eu un débat public sur le transport au début années 2000, (...) du coup cela montrait un peu la cohérence entre les différents types de transport, entre routier, autoroutier, fluvial... bon bah là sur le fluvial je ne sais plus ce qu'ils disaient, mais grosso modo, une infrastructure permettait de mettre trois fois plus de trafic.. voilà [donc il y a un] gros potentiel, il faut y aller etc.. bon bah ça, notre fonction de gestionnaire ; il y a pas d'ambiguïté quoi » (entretien avec un gestionnaire de Voies Navigables de France section de Lyon, 09/06/2015, entretien n°1).

Ce discours montre la suprématie du schéma simple d'une infrastructure fluviale rhodanienne se présentant comme un potentiel non utilisé pour résoudre les problèmes de congestion du trafic routier (et de pollution atmosphérique qui en résulte) dans la vallée du Rhône.

Ces changements font revenir un autre acteur dans la promotion actuelle de la navigation rhodanienne, il s'agit de la Compagnie Nationale du Rhône. Cet acteur voit un certain nombre des contingences financières et politiques disparaître au début des années 2000, période de réforme européenne et de libéralisation du marché européen de l'électricité. D'une part, avec la fin du monopole d'EDF sur la distribution d'énergie, la Compagnie devient de fait un distributeur autonome d'énergie électrique, acquérant par conséquent la maîtrise sur ses prix de vente. D'autre part, l'achèvement du programme de travaux relatif à l'aménagement du Rhône à buts multiples (hydroélectricité, navigation, irrigation)

⁷⁰² Brochure de la Compagnie Nationale du Rhône « dynamiser les territoires par le développement de l'activité fluviale », non datée.

prévu dans le cadre de la loi de 1921 donne les mains libres à la Compagnie Nationale du Rhône, sa trésorerie n'étant plus grevée par de lourds aménagements. Celle-ci s'attache alors à dégager des bénéfices sur la vente de son électricité en tant que concessionnaire des barrages du Rhône et s'investit dans un programme de réalisations (dénommés les programmes de « Missions d'Intérêt Général ») pour accompagner les projets de territoire autour du fleuve et ainsi rendre légitime le renouvellement de sa concession vis-à-vis de l'État dont l'échéance arrive le 31 décembre 2023. Ces réalisations sont toutes justifiées par l'idée d'un « développement durable » rattaché au fleuve et comprennent un volet important de promotion de la navigation qui reprend les discours analysés précédemment. Ainsi, les années 2000 marquent l'entrée de la Compagnie Nationale du Rhône dans une nouvelle période caractérisée par l'avènement de ce qui est dénommé le « modèle Compagnie Nationale du Rhône » réhabilitant le principe originel de la loi du Rhône de 1921 avec de nouveaux mots⁷⁰³. Là où l'hydroélectricité devait financer des œuvres d'intérêt général pour la région rhodanienne, elle doit à présent contribuer au développement du territoire au niveau local (entretien avec un chargé d'études de Voies Navigables de France à Lyon, 30/03/2015, n°2).

Dans ce nouveau contexte, la navigation fluviale s'insère dans différents projets de territoire qui voient le jour dans les espaces locaux, et devient même centrale dans le cas de l'agglomération roussillonnaise : on peut citer à ses côtés la zone industrielle Loire-sur-Rhône en amont direct de Vienne, les ports de Macon et de Chalon-sur-Saône ou encore la zone d'Avignon-Courtine. Le transport fluvial est une thématique largement reprise dans les nouveaux dispositifs d'action publique territorialisée, lesquels sont assez nombreux dans la région du Rhône moyen. Cet ensemble de politiques publiques redécoupe l'espace plus ou moins délimité par le périmètre du SDAU Givors-Vienne-Roussillon dans une logique de projet de territoire. La navigation, désormais portée par le terme connoté positivement de report modal (terme qui s'applique aussi aux modes ferroviaires et de ferroutage), structure la nouvelle orientation au développement du territoire Rhône Moyen.

Le nouveau discours sur la navigation et les valeurs environnementales associées participent de la légitimation et de l'actualisation du découpage fonctionnel de l'espace local réalisé dans les années 1970 dans l'agglomération roussillonnaise. En effet, les discours actuels sur la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons présentent des arbitrages faisant primer le développement industrialo-portuaire au gel de terrains pour conserver la biodiversité :

« en même temps, on a un port, c'est important, déjà 200 ha qui est prévu, créer des industries à proximité, c'est loin d'être absurde parce que ça devrait favoriser quand même la voie navigable, sur un aspect autant écologique que naturel, sur le réchauffement climatique c'est plutôt positif.

⁷⁰³ Cet ensemble d'adaptations de la Compagnie Nationale du Rhône à son environnement sociopolitique vérifie au passage l'affirmation de Jacques Béthemont qui qualifiait en 1972 la Compagnie Nationale du Rhône comme un « organisme encore riche de virtualités » (Béthemont, 1972 : 238).

(...) donc la situation idéale n'existe pas » (entretien avec un fonctionnaire de la Direction Départementale des Territoires à Lyon, 08/07/2015, n°3).

Les discours des praticiens de l'action territoriale montrent le recyclage du thème de la navigation au sein d'un nouveau modèle d'aménagement fondé sur le développement durable, entendu comme un état désirable de la société qui doit être atteint par la réorganisation des flux et des transports sur le principe du report modal.

La navigation n'est pas uniquement réactualisée par les artisans de la recomposition territoriale dans le Rhône moyen. Elle est aussi présente dans les discours des élus municipaux et de certains riverains de cet ensemble géographique, cependant avec une tonalité qui diffère de la rationalisation technique qui marque les diagnostics de territoire régionaux, tonalité qui fait résonner le vécu et l'expérience des transformations du fleuve avec la lecture actuelle de l'espace. Les entretiens⁷⁰⁴ (en annexe) montrent en effet le désappointement fort d'élus et de riverains à l'égard des différents aménagements que connaît le fleuve (infrastructures autoroutières, industrielles et hydrauliques) durant les travaux des Trente Glorieuses. De leur point de vue, les travaux d'aménagement du fleuve ont bouleversé leur espace fluvial sans pour autant résoudre les problèmes d'encombrement du réseau routier et de pollution de la vallée :

« Après bon ce qui nous a déçu moi en tant qu'élus c'est que le trafic sur le Rhône n'a pas augmenté ». (...) « [il est] lamentable d'avoir fait des travaux aussi gigantesques pour un trafic sur le Rhône qui est quand même, voilà ». (entretien avec le maire d'une commune riveraine du Rhône moyen, 10/06/2015, n°4).

« C'est terrible ce qu'ils ont fait, ils nous ont dit que ces travaux allaient permettre de relancer le transport fluvial et quand on voit où ça en est.. » (entretien avec un riverain-pêcheur de Saint-Clair-du-Rhône, 02/08/2016, n°5).

« [désigne du doigt la file de camions passant dans la grande rue de Sablons] : Vous voyez pourquoi on voudrait remettre de la péniche sur le fleuve ! » (entretien avec un conseiller municipal de l'une des communes de la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons le 05/10/2015, n°6).

Dans ce schéma, l'abandon du canal Rhin-Rhône est réinterprété par les élus locaux désireux d'industrialiser leur commune comme une erreur du gouvernement sur la base des nouvelles valeurs écologiques et à la relecture des enjeux actuels de diminution de la pollution de la vallée par ces acteurs :

⁷⁰⁴ Une dizaine d'entretiens a été réalisée avec des praticiens de l'action territoriale (6 entretiens) travaillant sur les projets de territoire du Rhône moyen (SCOT, « grand projet Rhône-Alpes », contrat de développement durable) et des élus locaux (6 entretiens) de cet ensemble durant le temps de cette thèse. Les questions portaient sur le passé et le devenir des zones industrialo-portuaires de cette région depuis les Trente Glorieuses.

« Ça, ça a été une hérésie, bon parce que enlever cet outil le canal Rhin-Rhône pour mettre des camions sur la route, c'est impensable qu'un ministre de l'écologie fasse une bêtise pareille » (Entretien avec le maire d'une commune riveraine de la région Rhône-moyen, 30/03/2016, n°7).

Ces discours d'élus désappointés sur l'histoire des zones industrialo-portuaires de Salaise-Sablons et de Loire-sur-Rhône se projettent sur l'espace local:

« On nous a vendu la ZIP [zone industrialo-portuaire] avec l'eau et le fer mais on aura que de la route ! » (entretien avec un conseiller municipal de l'une des communes de la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons le 05/10/2015, n°6)

Le thème de la navigation revisité par la production néolibérale de l'espace local participe donc de la construction des problèmes publics par l'action territorialisée dans la région du Rhône moyen. Cette construction, loin de se réduire à des rhétoriques d'opportunité sur le développement durable ou à des effets d'annonce, contribue à reproduire sous une forme renouvelée l'assignation de l'espace fluvial de du Rhône moyen en espace productif. Cette assignation n'est plus l'œuvre d'un État projetant le global dans les espaces fluviaux locaux, elle repose sur la réappropriation de conduites par les élus locaux et les praticiens de l'action territoriale. Le contenu écologique cache derrière sa nouveauté la continuité des attentes concernant la navigation et renforce pour ainsi dire l'assignation du local en espace productif. Cette construction des problèmes publics se renforce aussi à partir du vécu des élus et riverains territorialisés dans la Vallée du Rhône. Cette actualisation du discours de la navigation par les élus locaux trouve dans la prospective territoriale et son expertise un support de choix pour sa légitimation.

1.2.2 Les diagnostics du territoire Rhône médian, un escamotage de la territorialité historique

Le Rhône est investi comme un objet promotionnel et occupe à ce titre une place centrale dans les projets de territoires qui se mettent en place dans le Rhône moyen ; il est en effet l'attribut d'une stratégie de démarcation du territoire local au sein des nouveaux dispositifs territoriaux qui se met en place à partir des années 1990. Il s'agit 1/ du schéma de cohérence territoriale « Rives du Rhône », un outil de planification urbanistique participatif déterminant les objectifs, les stratégies et les moyens du développement durable du territoire élaboré durant la dernière décennie ; et 2/ du « Grand Projet Rhône-Alpes Rhône médian », une initiative récente de la région Rhône-Alpes destinée à impulser des dynamiques territoriales dans des sites à enjeux de la région pour une durée de 5 ans. Ces dispositifs mettent le fleuve au centre d'une stratégie basée sur le tourisme (Rhône PLURIEL) et sur l'industrie durable et le transport multimodal (GPRA Rhône médian et SCOT Rives du Rhône).

Cette logique traverse aussi le projet urbain de l'agglomération roussillonnaise qui représente un attribut des dispositifs mentionnés. Ce projet urbain s'inscrit dans la pleine continuité avec la réappropriation de l'imaginaire de la navigation durant les décennies précédentes (voir section 1.1.1.). La remise en

discours de la navigation par les élus locaux de l'agglomération roussillonnaise traverse en effet les différents stades d'institutionnalisation du projet intercommunal. En effet le SIVOM se change en District à partir de 1992, qui lui-même laisse la place à la communauté de communes du pays roussillonnais à partir de 2002. Cette dernière réactive le développement de la zone industrialo-portuaire en créant un syndicat mixte intégrant le département Isère et la Région Rhône-Alpes en 2009. Le syndicat mixte mise sur le report modal pour différencier le territoire local des autres zones offertes aux industriels. A cela s'ajoute le développement de dispositifs d'action de la Région Rhône-Alpes, suivi par la mise en place d'un schéma de cohérence territoriale (SCOT) à partir de 2001.

L'étude particulière des dispositifs territoriaux montre la signification nouvelle donnée à l'espace local à partir du fleuve et la réactualisation de l'imaginaire de la navigation.

Le SCOT des rives du Rhône, comme son nom l'indique, prend pour colonne vertébrale le fleuve (figure 3) dont la prise en compte est présentée comme un facteur de cohérence territoriale et de développement local. Son diagnostic repose sur la mise en exergue d'un certain nombre de problèmes urbanistiques partagés par les collectivités rhodaniennes du territoire Rhône moyen. On peut lister le phénomène d'intégration du territoire dans les logiques économiques et démographiques de la métropolisation (développement de la métropole de Lyon et de son influence sur le territoire), la dilatation des lieux de vie, de travail et de loisirs, le vieillissement de la population, l'étalement de l'habitat périurbain. De cette manière le schéma fixe une représentation d'un territoire commun à partir de problèmes partagés tout en positionnant l'espace fluvial local dans un jeu d'échelles emboîtées qui structure sa représentation. La cohérence du local se fabrique en effet dans sa projection dans deux échelles emboîtées, à savoir le développement métropolitain et l'axe Rhin-Rhône. En témoigne une reconnaissance et une prise en compte des objectifs de dispositifs d'action publique opérant à une échelle plus large tels que la Directive Territoriale d'Aménagement de Lyon, le schéma d'aménagement de l'Aire Métropolitaine de Lyon et l'inter-SCOT de Lyon. Ces schémas portant sur l'aire métropolitaine lyonnaise privilégient eux aussi l'objectif d'une organisation logistique de cet espace par le report modal⁷⁰⁵.

⁷⁰⁵ Les onze présidents de Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise exigent en ce sens que toute création ou extension de zone d'activités logistiques soit conditionnée par une desserte au minimum bi-modale » (avis commun du 6 juillet 2006 sur le schéma de cohérence logistique de la RUL 2010-2020).

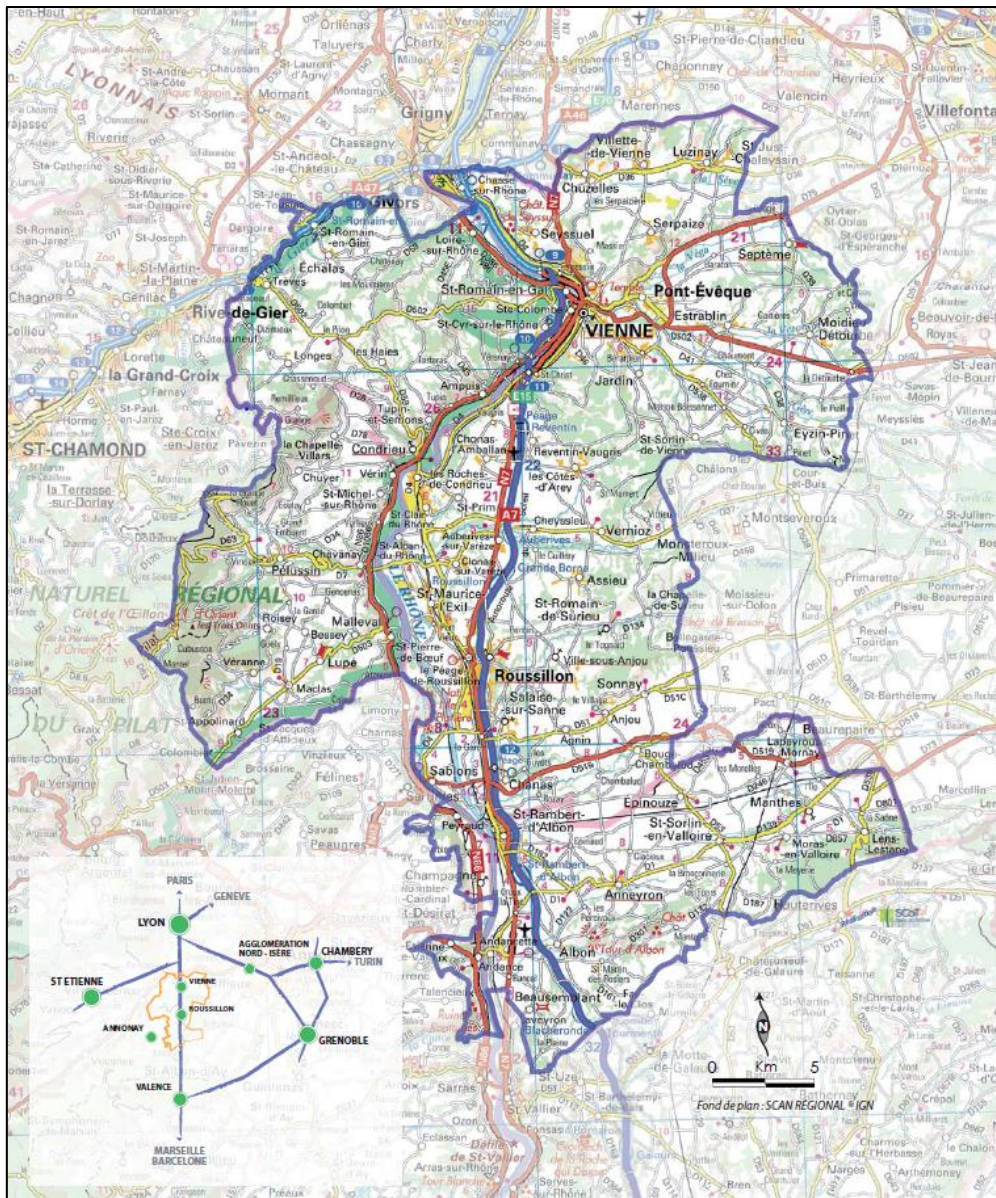


Figure 49: périmètre du SCOT des Rives du Rhône. Source : <http://www.scot-rivesdurhone.com/>. Visité le 02/07/2018.

A ces problèmes s’associent autant d’enjeux pour le schéma de cohérence territoriale. Cette cohérence doit s’accomplir dans l’inscription du territoire local dans des systèmes à échelle plus large : le système métropolitain lyonnais, les flux d’échanges nord-sud français et européens. La cohérence territoriale, moyen d’accomplir l’objectif de « développement durable », concerne aussi la maîtrise spatiale du développement économique dans le territoire pour éviter les effets de concurrence et les contradictions. Les dispositifs régionaux associés à Rhône médian rencontrent ici les initiatives de coordination des investissements économiques portuaires à l’échelle régionale du fleuve menées dans le courant des années 2010 par la direction Rhône-Saône Voies Navigables de France. Cet opérateur réalise en effet

un schéma portuaire spécifique basé sur l'aire métropolitaine lyonnaise positionnant la zone industrialoportuaire de Salaise-Sablons comme espace préférentiel du desserrement logistique de la métropole⁷⁰⁶.

Selon le SCOT des rives du Rhône, l'objectif global d'atteindre une cohérence territoriale passe par une stratégie de développement axée sur le transport fluvial. En effet, le diagnostic aboutit à la formulation d'enjeux du local qui donnent lieu à des objectifs précis, dont l'un d'entre eux est de « structurer et renforcer l'attractivité économique du territoire par la mise en place d'une stratégie de développement axée sur le Rhône ». Le Rhône y est notamment représenté comme un espace à potentiel économique sous l'angle logistique: « le Rhône est une ressource qui a permis la vitalité de nombreux secteurs économiques, comme l'agriculture grâce à l'irrigation (cultures fruitière, céréalière et maraichère), ou l'industrie par le refroidissement (centrale nucléaire, usine chimique, petites activités industrielles), sans oublier la production d'énergie hydroélectrique ou les activités touristiques. Mais c'est aujourd'hui dans le domaine des transports qu'il apporte les plus fortes potentialités de progressions, pour le développement de la logistique notamment » (SCOT des rives du Rhône, livre 1, 2012 : 57). De cet enjeu de développement fluvial découle celui de maîtriser le développement des sites disposant d'un accès à la route, au rail et au fleuve dans le périmètre du SCOT (les principaux étant Salaise-Sablons, Reventin-Vaugris et Loire-sur-Rhône). De plus, la navigation est présentée comme une richesse sous exploitée et comme une solution au changement climatique et à l'encombrement des autres modes de transport notamment entre Fos sur Mer et le port Édouard Herriot. Le SCOT préconise donc le renforcement de l'équipement des plateformes portuaires existantes le long du fleuve et leur mise en réseau à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise. On retrouve notamment l'idée selon laquelle l'offre d'infrastructures de transport crée *ipso facto* une demande.

Le grand projet Rhône Alpes-Rhône médian constitue un autre élément de la construction contemporaine de l'espace Rhône moyen par l'action publique territoriale. Ce projet de 5 ans de la région Rhône-Alpes, initié par les élus de l'agglomération Roussillonnaise, est la septième composante d'un ensemble de dispositifs contractuels mis en place dans cette région. Le Grand Projet Rhône Alpes - Rhône Médian est lancé en novembre 2013 sur un territoire au sud de Lyon et à cheval sur 5 départements : l'Isère, la Drôme, l'Ardèche, le Rhône et la Loire. Il vise à insuffler une dynamique de territoire dans l'espace Rhône Médian par des études et des investissements innovants en matière d'écologie industrielle et territoriale⁷⁰⁷, de report modal et d'intelligence territoriale. Les élus de l'agglomération roussillonnaise décident pour réactiver leur projet industriel d'en faire le noyau d'un territoire de projet (Rhône médian). La logique est double : rendre le territoire cohérent par un

⁷⁰⁶ Schéma portuaire de l'aire métropolitaine lyonnaise, 2016. Disponible sur le site vnf.fr. Consulté le 17/07/2018. Ce schéma portuaire succède à une série de schémas portant sur l'ensemble de l'axe réalisés par VNF dans les années 2000.

⁷⁰⁷ « L'écologie industrielle vise à introduire une rupture avec la conception linéaire du fonctionnement actuel de la société industrielle en s'inspirant du caractère cyclique des écosystèmes naturels, de manière à limiter la pression qu'elle exerce sur ces écosystèmes en termes d'exploitation des ressources et de rejets de polluants » (Brullot, *et al.*, 2014 : 1).

aménagement prenant en compte les retombées socioéconomiques de la zone industrielle et portuaire de Salaise-Sablons à une échelle plus large (figure 4) notamment en matière de coordination économique et rendre le territoire attractif en présentant une forte capacité d'initiative des acteurs politiques locaux. Le Rhône est au cœur de cette dynamique territoriale, à la fois comme attribut symbolique, vecteur de rassemblement politique et comme infrastructure matérielle. L'horizon privilégié dans les diagnostics territoriaux réalisés dans le cadre du dispositif Rhône médian est celui de l'intégration de la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons au sein du système logistique métropolitain lyonnais. L'action publique régionale travaille en effet à rationaliser l'espace métropolitain lyonnais appréhendé par ses flux et sa logistique, envisageant ses échanges à l'échelle du marché européen : ainsi selon un animateur de la région⁷⁰⁸, le transport fluvial est l'un des modes appelé à se développer du fait de la localisation de la zone dans le corridor européen de transports. Cette relecture de l'espace métropolitain lyonnais privilégiant les flux logistiques trouve son illustration dans le schéma d'organisation « RUL 2010 » réalisé par la Région Urbaine Lyonnaise, instance planificatrice et de concertation de la métropole de Lyon créée en 1989 et succédant à l'OREAM (Boureille *et al.*, 1998). Cet horizon est pleinement intégré dans le discours des élus locaux, comme en atteste la communication faite dans le journal de la communauté de communes du pays roussillonnais faisant état de l'opportunité pour la zone industrielle profiter du desserrement logistique des flux de la métropole lyonnaise aujourd'hui saturée⁷⁰⁹. Dans cet espace économique, l'étude de territoire du Grand Projet Rhône Alpes Rhône Médian insiste sur l'existence d'un bassin de vie structuré autour du fleuve avec à l'appui des statistiques INSEE et des cartes de migrations domicile travail : « ce qu'il faut retenir de ce constat géographique sommaire, c'est que cet espace de vallée ne divise pas le territoire, mais au contraire fait système, et oblige les acteurs, malgré les contraintes, à s'y comporter comme au sein d'un ensemble » (protocole du Grand Projet Rhône Alpes- Rhône médian 2013-2018, page 8. Disponible sur https://www.scot-rivesdurhone.com/.../Protocole-Rhone-Median-2013-2018_signé.pdf. Visité le 20/09/2018).

⁷⁰⁸ Entretien avec un chargé de mission travaillant dans l'action territoriale de la région Rhône-Alpes, 15/12/2015.

⁷⁰⁹ Journal de la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais N°19 janvier 2007.

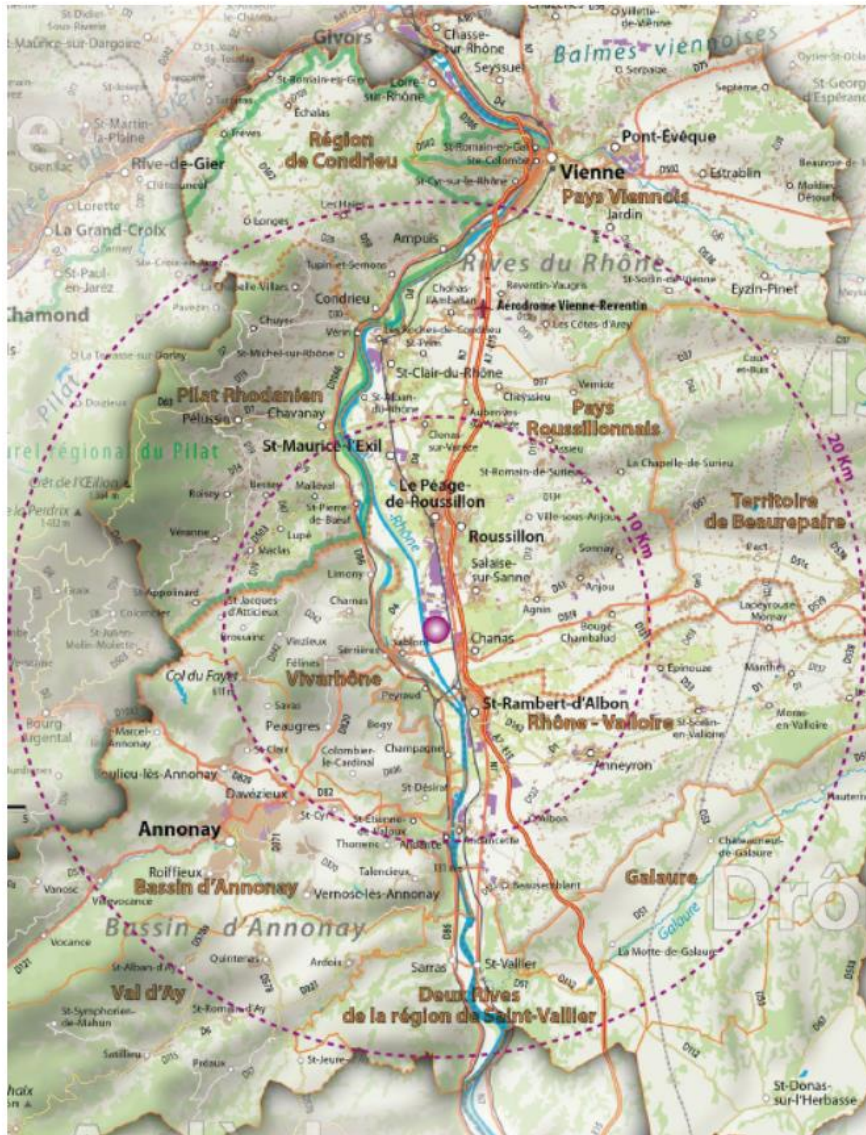


Figure 50 : représentation géographique des effets socioéconomiques attendus de l'aménagement de la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons. Document du GPR Rhône Médian. Le GPR Rhône Médian comprend deux périmètres d'action. Le premier est celui de la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons et le second est un territoire qui se veut le territoire économique qui sera directement ou non influencé par le futur développement de la zone industrialo-portuaire.

Le Grand Projet Rhône Médian donne lieu à des productions discursives de la part des élus de l'agglomération roussillonnaise reprenant les éléments analysés précédemment ; cohérence et attractivité territoriale jalonnent le discours politique : « la réussite d'INSPIRA [nom donné au projet d'industrialisation actuel de la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons] passe par une dynamique du territoire dont le GPR [Grand Projet Rhône-Alpes Rhône médian] est une belle illustration. C'est pourquoi j'ai soutenu la démarche de coopération économique qui vise à sortir d'une situation de concurrence afin d'activer les complémentarités des zones d'activités de Rhône Médian » (Interview de Francis Charvet, président d'INSPIRA et de la communauté de communes du pays roussillonnais dans « actus Rhône médian » n°2/Juillet 2015). Au-delà de l'abondance des études territoriales pour le développement de la zone industrialo-portuaire, ces dispositifs instaurent des pratiques nouvelles

servant à sanctionner, réaliser la construction territoriale. L'organisation d'un séminaire sur le report modal (8 octobre 2015, à Salaise-sur-Sanne) par les animateurs du dispositif régional en relation avec le syndicat d'aménagement de la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons est illustrative de ces pratiques visant à rendre opératoire leur construction territoriale.

La zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons, dont le fonctionnement concret demeure limité au syndicat mixte des communes de l'agglomération roussillonnaise, trouve donc sa place dans une nouvelle conception de l'espace rhodanien, conception technique et logistique privilégiant les relations et les échanges aux contenus de cet espace. Le SCOT des Rives du Rhône, tout comme le Grand Projet Rhône Médian, objectivent une vision du développement du territoire local qui privilégie le point de vue technique et logistique. Dans le contexte général favorable à la navigation fluviale, cette objectivation est propice à une réappropriation de ce thème par le système d'acteurs local. Nous examinons à présent une implication de cette action publique reconfigurée, toujours à partir du cas des zones industrialo-portuaires du Rhône moyen, en se concentrant sur le couple élu-praticien de l'action territoriale.

1.2.3 Un double positionnement de l'élu local fragilisant le projet de territoire

Dans le nouveau système d'acteur local à l'œuvre dans la fabrique du territoire fluvial à Péage-de-Roussillon, la figure de l'élu apparaît comme un pivot et à la fois comme un point de fragilité, soumis à des logiques contradictoires. La régulation de l'espace local fait l'objet de tensions et d'incompréhensions entre chargés de missions, praticiens des dispositifs territoriaux infrarégionaux et élus locaux. Ces tensions sont issues de la gestion de la zone industrialo-portuaire actuelle qui n'est pas exempte de certaines critiques de la part des praticiens comme des habitants, mettant l'élu roussillonnais devant un choix étiqque entre intérêt du territoire et de la localité.

Les praticiens des dispositifs territoriaux suspectent les élus locaux d'un jeu ambigu consistant à poursuivre un intérêt local et contredisant ce qui devient un affichage territorial. Cela est manifeste dans les critiques de l'absence d'initiative locale pour promouvoir le report modal et diminuer la consommation d'espace par les industries implantées depuis les années 1980, celles ne faisant appel ni au fleuve ni au rail sur la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons. En effet cette présence d'industries classiques contredit l'identité territoriale de la zone fondée sur le report modal que les praticiens cherchent à promouvoir. Elle alimente aussi les critiques des certains chargés de mission demandant à ce que les collectivités incitent ces industries à changer leurs pratiques⁷¹⁰. De la même manière, les praticiens peinent à instaurer la logique d'axe Rhône Saône et buttent contre ce qu'ils perçoivent comme des logiques de maximisation de l'intérêt des espaces locaux, nuisant à la cohérence

⁷¹⁰ Entretien avec un conseiller à la région Rhône-Alpes promoteur du GPRA Rhône médian le 10/07/2015.

de l'axe⁷¹¹. Les élus roussillonnais sont suspectés de ne pas tenir compte des autres projets existants autour du seul périmètre de leur commune ou agglomération. La fragmentation politique communale nuit à l'objectif de l'action publique de produire un territoire cohérent capable d'offrir une force de proposition dans la structuration actuelle de l'espace métropolitain lyonnais :

« Moi mon impression en arrivant là c'est de me dire il faut que ce territoire il soit fort, cohérent, structuré, il ait des propositions à faire, parce que il a une carte à jouer dans l'espace métropolitain, mais il faut quand même qu'il la défende. Et l'impression que , qui apparait quand on arrive dans le territoire, que l'on observe quand on est acteur depuis quelques mois, c'est de me dire, les difficultés de la gouvernance interne, font quand même que par rapport à cet enjeu-là, d'exister à l'échelle métropolitaine, d'exister à l'échelle de la région, d'exister à une échelle plus large dès qu'on va être sur les transports, c'est même à l'échelle d'un bassin ou des grands flux mondiaux qu'il faut commencer à être visible, on se retrouve quand même avec une gouvernance qui est pour le moins très émietée » (entretien avec un chargé de mission travaillant dans l'action territoriale de la région Rhône-Alpes, 15/12/2015, n°8).

Ainsi, les élus roussillonnais, renvoyés à leur intérêt localisé, ne prendraient pas en compte la nouvelle définition de l'intérêt commun : une sélection souhaitable des industries faisant appel au report modal, privilégiant la recherche pragmatique de nouveaux emplois, comme le montrent nos entretiens réalisés auprès de cadres de la Compagnie Nationale du Rhône⁷¹² et des représentants de l'État en région⁷¹³. Cette suspicion vis-à-vis des élus locaux se retrouve dans le discours des promoteurs du Grand Projet Rhône médian à la région Rhône-Alpes : « il peut y avoir un jour où une entreprise met en concurrence deux communes à l'intérieur du GPRA ou trois ! est-ce que les élus locaux vont être capables de traiter cela dignement et de bien garder, de bien mettre en œuvre ce qui est prévu, ce qui est écrit, c'est à faire on traite pas les demandes d'implantation en terme de concurrence on les traite en terme de solidarité et de complémentarité. C'est-à-dire que selon la nature des unes des autres on voit où est ce qu'il faut les mettre » (entretien avec un conseiller à la région Rhône-Alpes promoteur du GPRA Rhône médian le 10/07/2015, n°9).

Face aux critiques essuyées depuis la réactivation de la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons, les élus roussillonnais défendent leur légitimité à garder la décision en matière d'aménagement en soulignant leur rôle initiateur dans la mise en place d'un projet de territoire : « Parce qu'il y a un avenir multimodal sur le secteur (...). Ce sont les élus, je dis bien les élus de la communauté de communes de pays roussillonnais, qui ont dit , avec le conseil, le conseil général, c'est vrai qu'on va concentrer sur la

⁷¹¹ Entretien avec un chargé de mission travaillant dans l'action territoriale de la région Rhône-Alpes le 20/11/2014.

⁷¹² Entretien avec un cadre de la Compagnie Nationale du Rhône le 07/05/2014.

⁷¹³ Entretien avec un fonctionnaire du SGAR (secrétariat général aux affaires régionales) représentant l'État dans les politiques territoriales, Lyon le 31/03/2015

zone industrialo-portuaire un ensemble d'intérêts, comment faire pour que cet intérêt puisse arriver à diffuser le mieux possible sur le territoire en faisant en sorte d'essaimer sur le territoire, que ce soient des industriels, que ce soient des sous-traitants, des travaux de structure, dans l'écologie industrielle et territoriale, dans, le report modal, c'est à dire la multi-modalité des transports » (entretien avec le maire d'une commune de l'agglomération roussillonnaise le 06/07/015, n°13).

Ces comportements d'élus engagent les techniciens des dispositifs territoriaux à prendre des mesures pour alerter l'État afin d'empêcher toute décision contraire à l'intérêt général défini par le territoire comme le montre l'extrait suivant qui porte sur la zone industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône : « Le maire là visiblement il a les yeux qui brillent, il a des étoiles plein les yeux, il voit des dollars et il voit de l'emploi, le mec, ça se voit très bien quoi ! je ne suis pas sûr qu'il ait toute la vigilance nécessaire donc nous on est intervenus en essayant de donner de la vigilance. Ça a été adopté à l'unanimité donc c'était un acte politique » (entretien avec un conseiller à la région Rhône-Alpes promoteur du Grand Projet Rhône médian le 10/07/2015). Cette zone voit dans les années 1990 l'installation d'une usine de boissons pour Auchan, d'une station-service fluvial et d'un centre logistique pour Coca-Cola⁷¹⁴ ; elle est actuellement la cible d'un projet de plateforme logistique alimentant les critiques des acteurs défendant le principe d'une priorisation des entreprises faisant appel au report modal.

Ces critiques de la légitimité des élus locaux à prendre les décisions concernant l'aménagement du territoire émanent aussi de leur base politique, critiques qui portent notamment sur leur capacité à formuler un projet urbain cohérent de par leur manque de bagage technique : « Mais laissez faire ça par des gens spécialistes de l'urbanisme ! ». (Entretien avec un jeune agriculteur à Sablons le 12/01/2017).

Le problème du positionnement des élus locaux serait résolu si ces derniers ne devaient pas maintenir la stabilité politique associée à leur intérêt directement localisé à l'échelle communale, notamment chercher à satisfaire la forte demande des habitants de l'agglomération roussillonnaise pour implanter de nouvelles industries sur la zone industrialo-portuaire face à l'importance du chômage. Cette demande est exprimée notamment durant les réunions publiques organisées par le syndicat mixte de la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons comme nous avons pu le vérifier (nous avons assisté à la réunion publique de présentation du projet de zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons par son syndicat mixte le 25/11/2016). Il faut ajouter à cela le sentiment d'une obligation de l' élu envers les riverains notamment agriculteurs qui ont souffert des grands aménagements hydroélectriques, cette dernière consistant à compenser les dommages des administrés de la commune par une industrialisation rapide des terres-pleins réalisés par la Compagnie Nationale du Rhône: « Après quand la zone elle s'est faite la zone Compagnie Nationale du Rhône là, elle s'est faite dans la fin des années 1970, ça faisait une grande plateforme c'était la désolation des agriculteurs, parce que on leur avait fait une grande

⁷¹⁴ Bulletin municipal de Loire-sur-Rhône n°25/1995 « vie économique sur le bord du Rhône »

plateforme et puis il y avait rien dessus ! c'était, ça les gens ne comprenaient pas bien quoi ! moi quand j'ai été élu maire en 1989 (...) j'ai essayé de m'atteler un petit peu à faire quelque chose pour que cette zone Compagnie Nationale du Rhône soit industrialisée » (entretien avec le maire d'une commune riveraine de la région Rhône-moyen le 30/03/2016, maire élu en 1989 et toujours en fonction en 2018).

Les efforts des acteurs locaux pour aménager le Rhône moyen contemporain témoignent d'une déception forte d'espoirs d'industrialisation hérités des Trente Glorieuses notamment chez les élus, souvent nostalgique de l'époque où le canal Rhin-Rhône était fortement d'actualité. Dans le nouveau jeu territorial, ces élus oscillent entre la poursuite de ce rêve d'industrialisation et le respect de l'intérêt territorial formulé en tandem avec les praticiens. Cela place les élus dans une situation de double positionnement les obligeant à concilier l'irréconciliable, à savoir l'intérêt territorial supracommunal avec leur intérêt localisé, cela depuis l'avènement du modèle territorial d'aménagement.

L'étude de l'agglomération roussillonnaise montre des phénomènes d'actualisation de l'imaginaire de la navigation attestant dans ce cas d'une continuité dans la codification de l'espace fluvial depuis les rationalités planificatrices de l'État vers l'avènement du territoire local comme nouveau cadre de l'action. Ainsi, les terre-pleins bâtis dans les années 1960-1970 comme les zones à industrialiser conservent la même vocation dans les représentations du fleuve. L'ensemble des dispositifs d'action territoriale du Rhône moyen fonctionne dans un rapport élu local-technicien où le second procure au premier les outils pour construire une légitimité politique duale mêlant cohésion du projet territorial proposé aux administrés avec la légitimité électorale de l'élu. Cette légitimité prend sa source dans la capacité de l'élu local à construire un discours territorial cohérent, processus où l'élu se vient solliciter le technicien de l'action territoriale. On peut donc faire l'hypothèse selon laquelle la recomposition de l'État, en laissant un vide dans le territoire fluvial local, a permis une instrumentalisation⁷¹⁵ du fleuve du global vers le local par les élites de la scène politique locale. Ce transfert permet dorénavant à des élus leaders d'accéder à des positions de pouvoir supracommunales et de contrôler des budgets plus importants (Vanier, 1995). Les élus locaux parviennent à conserver leur assise sur la régulation politique du fleuve en passant du simple statut de relais idéologiques (sous les Trente Glorieuses) à celui de promoteur de l'ingénierie territoriale, rendant ainsi par le discours et les pratiques observées précédemment la reconfiguration de l'action publique acceptable.

L'affirmation du projet territorial de l'agglomération roussillonnaise autour du thème de la navigation est paradoxale en tant qu'elle se réapproprie un imaginaire lié la navigation ayant concouru à homogénéiser les différents lieux du fleuve, vidant le local de sa substance sociale, justement dans une logique inverse de différenciation et d'affirmation d'une particularité du local face aux autres projets de territoires. Cet imaginaire rend légitime un projet de territoire infrarégional dont la régulation politique s'organise autour du couple élu local-praticien. La production de diagnostics territoriaux joue un rôle

⁷¹⁵ Dans le sens où l'objet fluvial est manipulé pour satisfaire un usage et une fin donnée.

important dans la construction des problèmes de l'espace local et la définition de l'intérêt général à partir du fleuve. La stabilité politique du nouveau projet de territoire est conditionnée par le double positionnement des élus locaux, à la fois astreints à remplir leurs promesses électorales vis-à-vis de leurs administrés tout en rentrant dans le nouveau jeu de la concertation à l'échelle du territoire Rhône moyen.

Le développement des zones industrialo-portuaires ne sont pas l'unique but des acteurs politiques du Rhône moyen. Nous interrogeons dans la partie suivante, focalisée sur le devenir des quais de Vienne et des équipements de loisir fluvial de sa région, les modalités de la transition des imaginaires entre fonctionnalisme urbain et attractivité.

2 Faire du fleuve un espace attractif : études de cas dans le Rhône moyen

Les dernières décennies de notre histoire connaissent une évolution notable de la place des fleuves et plus largement des cours d'eau dans les villes. Après avoir connu des transformations importantes durant le milieu du XX^e siècle notamment la construction de places de parking et de voies de circulation automobile, les berges des fleuves sont reconsidérées par les acteurs de la politique urbaine de Vienne comme des espaces à piétonner et à embellir. Ce changement de contenu s'inscrit dans une compétition généralisée des métropoles et grandes villes sur le plan international qui rend incontournable l'investissement important dans le marketing urbain pour attirer une main d'œuvre à haute qualification devenue ultramobile ; ce modèle qui caractérise les métropoles influe sur le rapport au fleuve dans l'espace plus ordinaire de la ville moyenne de Vienne.

Parmi les espaces transformés par les politiques de reconquête de front d'eau sur le Rhône, le cas d'école est à ce jour celui des berges du Rhône à Lyon. Ces transformations arrivent dans un contexte très particulier. Avec l'apparition d'une classe moyenne non ouvrière (Pillonel *et al.*, 2012), de besoins sociaux pour la qualité de vie (Bouleau *et al.*, 2007), ou encore un renouvellement des valeurs tournées dorénavant autour du thème du développement durable (Scherrer, 2004), la transformation de ces berges illustre totalement les nouveaux modes de consommer l'espace fluvial (Pillonel *et al.*, 2012) dans une métropole en quête de reconnaissance internationale. Bonin (2007) souligne bien la logique dominante de cette nouvelle politique fondée sur la mise en scène de l'espace fluvial axée principalement sur le visuel. Devant ces transformations, l'espace fluvial lyonnais est l'objet d'un débat structurant depuis le début des années 2000 sur la question de la nature exacte des nouvelles politiques de reconquête des fronts d'eau : faut-il y voir l'habillage des politiques fonctionnalistes des années 1970 ou au contraire l'avènement d'une nouvelle fabrique « post-moderne » de l'urbain ?

Les débats scientifiques sur ce point ne sont pas totalement tranchés. D'un côté, on trouve des auteurs mettent l'accent sur la rupture (située dans les années 2000) dans la fabrique de la ville où le parking laisse la place aux modes doux. Cette rupture serait faite de mutations du paysage urbain et des pratiques citadines (Comby, 2013). Elle constituerait en soi le choix urbain du politique envers une ville « évènementielle, postmoderne et fragmentée » (Comby, 2013). D'un autre côté, l'auteur Cottet Dumoulin (2004) analyse les politiques de réappropriation des fleuves dans la ville à partir du cas lyonnais comme la continuité du fonctionnalisme plus que comme une rupture postmoderne dans la fabrique de la ville. Cette thèse est renforcée par le travail postérieur de Claire Gérardot (2004). Dans son étude approfondie et historique de la politique des fronts d'eau de la métropole lyonnaise, cette dernière met à jour les effets de continuité entre les politiques de fonctionnalisation des bords du fleuve durant la planification et la reconquête de ces fronts d'eau qui débute dans les années 1990. Derrière

l'apparente bascule d'une dévalorisation vers une revalorisation et derrière une reformulation des enjeux des politiques publiques se cache en effet une persistance des logiques, une transformation lente et incrémentale des pratiques engendrant l'espace fluvial (Gérardot, 2004).

Notre travail entend contribuer à ce débat non pas par une énième étude du front d'eau lyonnais actuel, mais plutôt en déplaçant la focale par l'approche historique dans le Rhône moyen. Les espaces fluviaux urbains hors de la métropole constituent un terrain peu travaillé par les géographes si l'on fait exception de la thèse d'Emmanuelle Delahaye (2004). Celle-ci met en exergue le retournement de la problématique de Vienne et des villes riveraines en aval de Lyon où les infrastructures routières constituent à présent des pesanteurs lourdes à l'atteinte des nouveaux objectifs de reconquête de leurs fronts d'eau. Elle montre l'atonie de ces villes face à ces contraintes matérielles héritées qu'elle explique par des facteurs physiques (les difficultés à réguler l'hydrosystème fluvial) et organisationnelles/légales, invoquant comme barrière importante la complexité des cadres légaux.

Pourtant, face à ces difficultés, plusieurs initiatives de la puissance publique portant à rendre les bords du fleuve attractifs se déroulent dans l'espace périphérique sud de la métropole de Lyon. De ce point de vue, cet espace constitué par les communes de ce qui est dénommé la région du « Rhône moyen » entre Loire-sur-Rhône au nord et Saint-Rambert-d'Albon au sud nous paraît propice à une étude de la transition des imaginaires du fleuve dans notre période contemporaine à deux titres. La transformation actuelle que connaît la rive gauche du fleuve à Vienne (nouvel élargissement pour l'établissement d'une voie verte cyclable) et la structuration d'un projet de territoire plus large basé sur la mise en tourisme de la région « Rhône moyen » à partir d'équipements fluviaux réalisés dans une optique fonctionnaliste sont propices à deux interrogations. D'une part nous posons la question de la production d'une nouvelle urbanité centrée sur le rapprochement de la ville et du fleuve en examinant le rôle des acteurs de l'urbain dans la recomposition des imaginaires. D'autre part nous posons la question de la capacité du local à construire une territorialité.

Le projet de territoire Rhône moyen n'est pas uniquement construit sur la base de l'économie productive et du transport fluvial lesquels demeurent des thèmes spécifiquement rattachés à l'agglomération roussillonnaise. Le fleuve est en effet valorisé pour ses qualités paysagères et récréatives pour rendre le territoire attractif.

La recomposition des imaginaires du fleuve et l'affirmation du local qui ont lieu depuis les années 1970 génèrent-elles une nouvelle urbanité dans les villes fluviales considérées ?

Dans ce contexte, nous abordons les cas de la transformation des quais du Rhône dans Vienne puis à une échelle plus large du devenir des équipements de loisirs datant des années 1970-1980 dans le Rhône moyen en privilégiant l'entrée par les représentations.

Nous commençons par montrer la continuité de la politique de valorisation urbaine du fleuve pour le cas de Vienne lequel mérite son propre développement pour la centralité de l'objet fluvial dans la ville même. Ensuite nous élargissons la focale en reposant la même question de la transition du global au local à l'échelle de la construction du territoire Rhône Moyen.

2.1 *L'héritage du fonctionnalisme et continuités dans la production du fleuve dans la ville : le cas de Vienne*

Nous avons vu au chapitre précédent la manière dont les élus locaux intègrent les cadres fonctionnalistes globaux dans leurs représentations du local. La question se pose dès lors du devenir de ces représentations et des réalisations qu'elles ont engendré à mesure que se reconfigurent les cadres de l'action dans le contexte de la recomposition de l'État.

2.1.1 1970-1989 : la recomposition d'un imaginaire bicéphale

De par sa forte proximité avec la métropole lyonnaise, le grand problème de la ville de Vienne à partir des années 1950 est de ne pas devenir la ville satellite ou ville dortoir de Lyon. Nous allons voir que la construction des projets urbains de la ville de Vienne destinés à répondre à cette menace perçue s'opère à partir d'une représentation duale de la ville mêlant registres fonctionnel et esthétique. Le glissement entre les deux termes de cette équation vers une politique privilégiant l'attraction à l'expansion par les infrastructures s'opère non pas sur le mode de la rupture mais au contraire dans une transition des imaginaires sur le temps moyen (plusieurs décennies).

La mobilisation de l'idéologie graviériste se perpétue dans les années 1970 et survit aux changements d'équipe municipale dans le contexte d'une nouvelle publication des thèses de Jean-François Gravier en 1972. On peut notamment citer l'attention donnée aux villes moyennes par la planification durant cette décennie (Vadelorge, 2013). Les discours prononcés lors du colloque à Vienne sur les villes moyennes soulignent la nécessité de doter Vienne en équipements tertiaires, lui redonner une autonomie face au développement de l'agglomération lyonnaise, lui permettre de développer sa vie économique propre, lui donner une vitalité, et la faire rejaillir sur une zone d'influence dépassant le périmètre de son district (Vienne informations n°9 septembre 1976, Vienne informations novembre 1976). Cela s'inscrit dans le contexte d'un renouveau des espoirs sur les villes moyennes dont le gouvernement enregistre une meilleure croissance démographique que les grandes villes supérieures à 100 000 habitants à cette période (ibid). Ainsi se cristallise l'image d'une ville voulue dynamique, enregistrant un croît démographique mais aux dimensions « humaines », où s'allient confort et cadre de vie. La ville moyenne est présentée comme le cadre de vie le mieux adapté aux hommes (ibid) en réaction face à des dynamiques socio-économiques de développement des migrations pendulaires. Les viennois travaillent

à Lyon sont de plus en plus nombreux ce qui menace de faire retomber Vienne à l'état de ville satellite (*ibid*). On retrouve ainsi l'ensemble des thèmes jalonnant l'idéologie graviériste réactualisée dans l'ouvrage de 1972 : vision fonctionnaliste de l'urbain avec nécessité de zonages, condamnation de l'étalement pavillonnaire et de la diminution des emplois intramuros face au développement des migrations pendulaires assignant les provinces au rôle de cités dortoirs, nécessité enfin d'une décentralisation politique et administrative (Gravier, 1972). Sa théorie est d'ailleurs appliquée au cas viennois par Jean-François Gravier lui-même, ce dernier le prenant en exemple pour dénoncer l'absurdité d'une ville prestigieuse abaissée à la fonction de grande banlieue lyonnaise (Gravier, 1958)⁷¹⁶. La grille de lecture graviériste produite par le local (voir chapitre 4, section 2.2.1.) continue donc à dominer le discours municipal durant les années 1970.

La représentation de la ville esthétique et patrimoniale vient compléter cette image positive d'une ville moyenne voulue par la municipalité. Elle trouve à ce titre sa place au côté du projet industriel et productif encore fortement présent dans l'agenda politique de la ville lors du changement de municipalité (DCM de Vienne du 27 mars 1971). Dans la continuité de la politique du District viennois des années 1960, le fleuve est représenté à la fois comme élément plaçant Vienne dans le réseau des échanges nord-sud et comme attribut de démarcation de la ville pour attirer les investisseurs et les cadres dans le cadre de la politique d'expansion (figure 5).

⁷¹⁶ L'auteur prône le rattachement de Vienne au département du Rhône à la fin des années 1950 lors du débat sur le remaniement des départements du Rhône et de l'Isère (Gravier, 1958). Cet auteur entend ainsi positionner Vienne comme ville tertiaire et insiste sur le prestige de la ville (son histoire et ses ruines antiques) de la même manière qu'il entend hisser la ville d'Aix au-dessus de celle de Marseille dans sa hiérarchie urbaine.

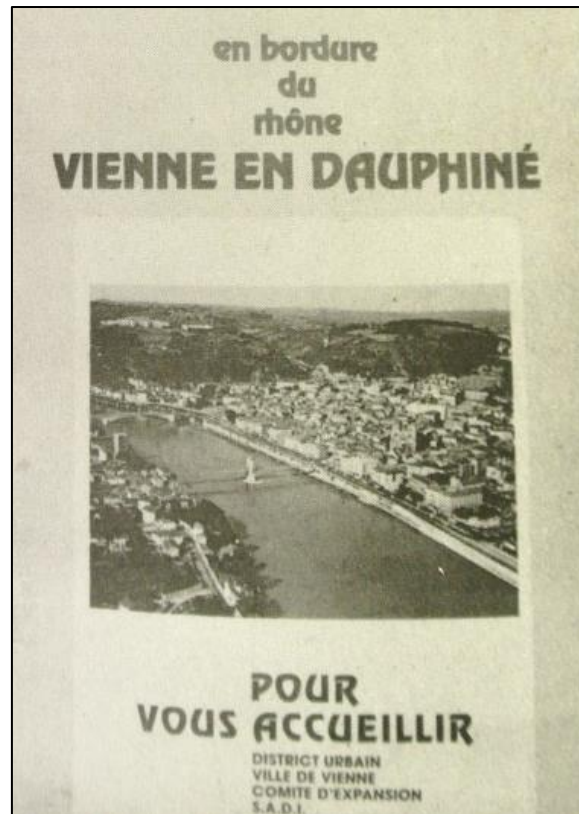


Figure 51: La plaquette du district de Vienne à destination des investisseurs, mettant le fleuve au centre de l'image de la ville. *Vienne Informations* N°34 décembre 1982.

Si les registres de l'esthétique et du patrimonial associés au fleuve dans l'imaginaire viennois sont en marge de la lecture fonctionnaliste prédominante de la ville dans les années 1960-1970 (chapitre 4, section 2.2.1.), ils accusent rapidement une montée en puissance à la fin de cette période. Le contenu des délibérations municipales de Vienne accuse en effet un glissement qui consiste en l'autonomisation des attentes pour un développement touristique par rapport à la lecture fonctionnaliste qui l'a engendrée. Ce glissement devient manifeste au moment de la réélection du maire socialiste Louis Mermaz en 1977 où la valorisation touristique de Vienne devient un pilier à part entière du programme politique de la nouvelle municipalité aux côtés de la rénovation du centre-ville historique et de la poursuite de l'industrialisation (DCM de Vienne du 18 mars 1977). Ainsi, le discours du maire fait état de l'importance de développer la vocation touristique de Vienne présentée comme considérable. Le patrimoine urbain et l'image de la ville historique et esthétique ne sont plus indexés à un projet productif comme c'était le cas durant les années 1960 mais prennent leur valeur en soi dans le discours de la municipalité. En attestent l'usage de synecdoques valorisant l'esthétique de la ville dans les édits du maire de Vienne dans la communication municipale, par exemple « Vienne et ses toits de tuile » (Vienne info 24 juin 1980, édito du maire Louis Mermaz). Ce glissement devient structurant dans l'agenda politique avec la labellisation de la ville de Vienne comme ville d'art et d'histoire par le ministère de la culture en 1990 (cette labellisation intervenant dans le contexte global de montée en puissance de la

lecture patrimoniale de la ville en France) venant confirmer et réactualiser la politique municipale de mise en valeur des sites patrimoniaux historiques.

Ce processus a lieu dans une période de digestion des aménagements routiers par la ville, dont il faut rappeler le rapport ambigu. Dans la lignée de la séquence précédente, l'autoroute est à la fois conçue comme génératrice de nuisances et comme voie d'insertion de Vienne dans le courant commercial nord-sud (Marseille-Fos) pour son industrialisation (DCM de Vienne du 17 mai 1972). Le rapport de force entre les édiles locaux et les services de l'État perdure en effet dans les décennies suivant la construction de la voie express (chapitre 4, section 2.2.1.) par exemple pour négocier la suppression de l'autopont ou pour accommoder les dommages qu'elle subit depuis la construction de la voie express en obtenant son raccordement à la N7 à Reventin-Vaugris⁷¹⁷. Le rapport ambigu de la ville à ses infrastructures routières continue ainsi à s'exprimer. De plus, l'autopont est jugé peu esthétique mais rendant de grands services à la ville (Vienne Informations N°34 décembre 1982). L'ambivalence tourne presque à son comble lorsque l'on considère l'accueil fait au projet de contournement Ouest de l'A7, la municipalité se demandant si ce contournement ne va pas lui enlever ses touristes en même temps que ses camions (DCM de Vienne du 17 octobre 1972). Les interrogations suscitées par ces projets montrent tout le paradoxe du rapport viennois aux infrastructures routières, envisagées à la fois comme la voie de la réindustrialisation de la ville et comme la source des maux d'une ville désirant conserver son identité propre. Cette bicéphalie de l'imaginaire de la ville est exemplifiée dans les figures 6 et 7.

⁷¹⁷ Vienne info 24 juin 1980 ; édito du maire Louis Mermaz.

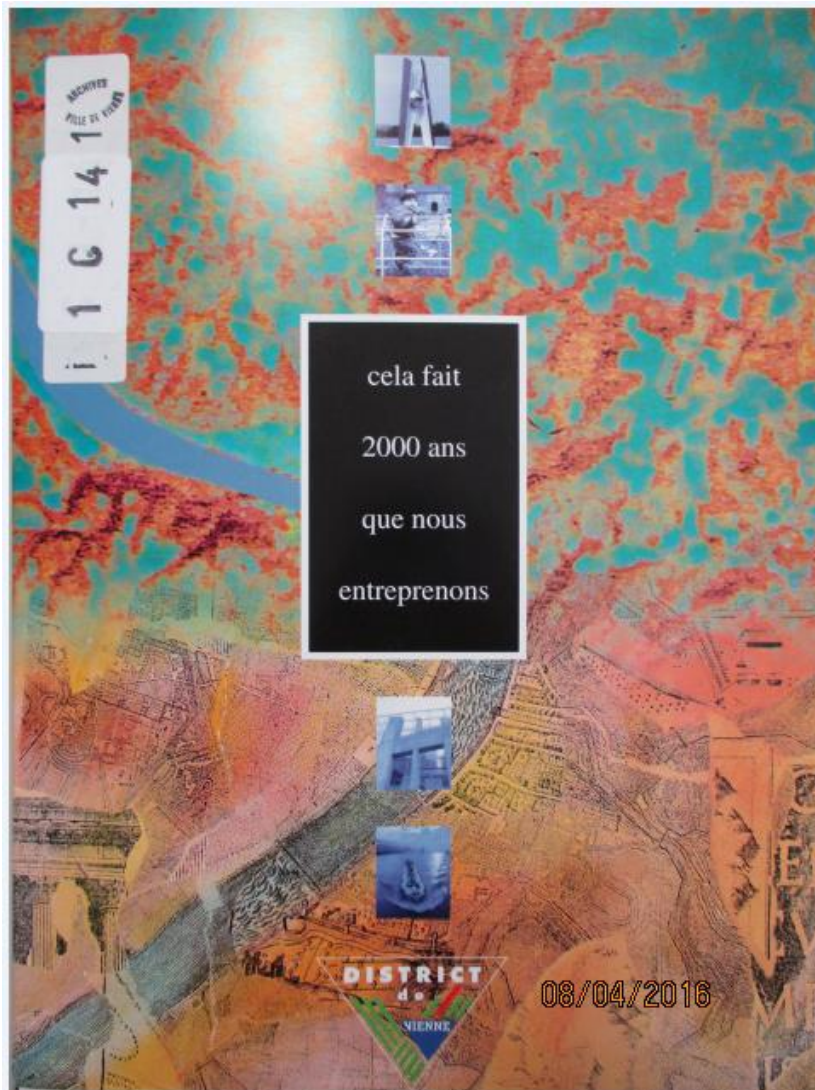


Figure 52: couverture de la plaquette de commercialisation des zones industrielles du district de Vienne, cote 1G141. Le slogan « cela fait 2000 ans que nous entreprenons », l'utilisation d'une carte de la ville renvoyant à l'époque gallo-romaine suggèrent une définition de l'image de la ville à partir de son passé historique mythifié.

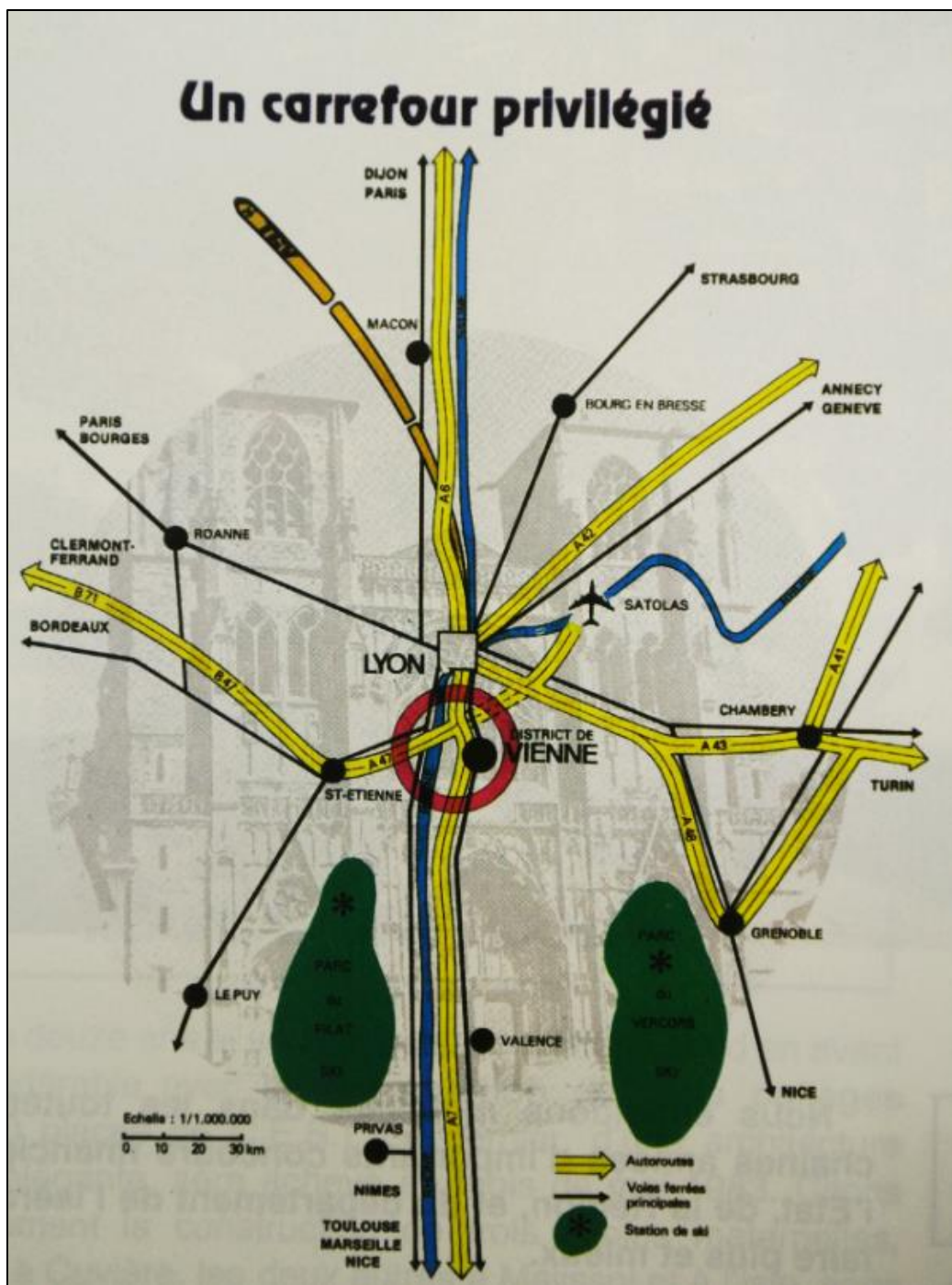


Figure 53: *Vienne Informations* n°36, février 1983 : ce document montre une projection classique du développement viennois dans sa localisation au centre d'un vaste réseau d'infrastructures autoroutières, cependant apparaît l'emblème symbolique de la richesse patrimoniale et historique de Vienne en filigrane en arrière-plan, illustrant la coexistence des deux images de la ville.

Pour finir il faut constater l'oubli du thème de la navigation dans les représentations et les attentes viennoises, thème pourtant si structurant dans ces représentations au XIX^e siècle. Si l'imaginaire de la navigation a pu jouer dans une mesure très relative et ce de manière subordonnée aux politiques fonctionnelles de la ville de Vienne durant les années 1960 et 1970, en revanche il est totalement mis en oubli dans la décennie suivante. La dénonciation par Louis Mermaz du faste de la cérémonie de

l'achèvement du barrage de Reventin-Vaugris à l'extérieur de la ville de Vienne (DCM de Vienne du 6 octobre 1980) est significative de la désolidarisation de la municipalité viennoise avec le programme de la Compagnie Nationale du Rhône. Il est significatif que l'équipe municipale ne réclame jamais la construction du port public en remplacement de son ancien port éliminé par la voie express, ce nouveau port ayant été envisagé pendant un temps par la planification et les services de l'État.

Emmanuelle Delahaye (2004) montre à partir de son étude de l'évolution des structures matérielles du fleuve dans la ville un retournement de la problématique du fleuve. Ainsi, les infrastructures de transport qui remodelent ses berges passent de l'atout à la contrainte au développement urbain entre les Trente Glorieuses et la période contemporaine. L'étude des imaginaires de la ville de Vienne montre que le retournement de cette problématique est loin d'être un processus uniforme dans la pensée des élus Viennois. Au contraire cette pensée est polyvalente en tant qu'elle intègre d'une part les modèles fonctionnalistes de la planification tout en maintenant d'autre part la recherche d'une ville prestigieuse par la mise en valeur de son patrimoine historique. La production du fleuve relève bien de ces deux faces de la médaille, la première chargée d'une forte inertie mais n'empêchant pas un glissement vers la seconde. C'est ce mouvement qui s'étend sur une trentaine d'année qui constitue la principale dynamique de la recomposition des imaginaires, dynamique qui laisse entrevoir la lente et difficile constitution de ce qui pourrait être qualifié de projet urbain viennois.

2.1.2 1990-2018. Une place centrale du fleuve dans la construction d'un projet urbain à Vienne

Suite à la construction de la voie express sur les quais de Vienne, l'espace fluvial continue à être investi comme un enjeu par la municipalité.

Celle-ci s'engage tout d'abord dans diverses opérations destinées à digérer cet aménagement du point de vue de la circulation. Trois carrefours sont aménagés à cet effet sur les quais par les services de l'État (DREAL-DDT) dans les années 1990 pour accommoder l'intégration de la voie express au nord de la ville puis en 2009-2010 (DREAL)⁷¹⁸. C'est dans ce contexte qu'apparaissent les premiers projets de la municipalité de promotion de la circulation par vélo le long du fleuve.

L'origine du projet de voie cyclable sur les berges est partie intégrante des réponses fonctionnalistes données par la municipalité aux aménagements qu'elle accueille à la fin des années 1970, dans le contexte des problèmes de circulation dans la ville découlant de l'intervention de la Compagnie Nationale du Rhône. En effet durant la période des travaux de construction des drains et collecteurs dans la ville de Vienne allant avec l'aménagement de Vaugris (1977-1980), l'attention des élus se fixe sur la restauration de la circulation le long des quais, circulation difficile du fait des travaux notamment sur le quai Riondet (DCM de Vienne du 28 janvier 1980 et 26 juin 1980), actualisant un problème public déjà

⁷¹⁸ DCM de Vienne du 3 juin 2013.

construit avant la voie express avec la généralisation de l'automobile. Ainsi, alors que les travaux de construction des collecteurs dans les quais de Vienne sont quasiment terminés, les élus manifestent pour la première fois le désir de faire une piste cyclable le long du quai Riondet (DCM de Vienne du 26 juin 1980). La réfection des chaussées suite au passage des engins de chantiers le long des quais est l'occasion d'un reprofilage des trottoirs dans le but de « rationaliser les écoulements » et de refaire des parkings longitudinaux pour les promenades du secteur nord et centre (DCM de Vienne du 28 janvier 1980). En revanche, le maire Louis Mermaz décide de ne pas engager de travaux trop lourds sur le quai Riondet, mentionnant les projets de la municipalité de faire une piste cyclable sur ce quai (cette mention demeure marginale et ne prête pas encore à ce que l'on pourrait définir comme une perspective de valorisation des quais). Ce projet de piste cyclable rentre dans le cadre de l'initiative de la municipalité de créer un périmètre urbain de transports (DCM de Vienne du 28 janvier 1980).

Le projet de l'aménagement du quai du fleuve en mode doux date donc d'avant l'engagement de la municipalité dans une politique d'attractivité urbaine qui devient manifeste à partir des années 2000. Le projet de rendre la ville plus attractive est réaffirmé par la municipalité à l'occasion de la loi rendant obligatoire les débats d'orientation budgétaire en 2016 (DCM de Vienne du 1^{er} février 2016). Le changement d'équipe municipale et de couleur politique en 2014 ne remet pas en cause ce choix. C'est à partir des années 2000 que la municipalité et la Communauté d'Agglomération du Pays Viennois (créée en 2002) normalisent le projet d'aménagement des quais en l'intégrant au sein d'un projet urbain d'ensemble à l'échelle intercommunale, il s'agit du Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'Agglomération. C'est à ce moment que la municipalité commence à utiliser le discours sur la « reconquête » des berges du Rhône. L'importance de l'enjeu de la voie des quais rive gauche est réaffirmée face à la nécessité de diminuer le transit dans la ville de Vienne tout en mettant l'accent sur la nécessité de réaménager l'accès entre Vienne et Vaugris (DCM de Vienne du 3 juin 2013). Cette volonté d'instaurer une continuité cyclable le long du fleuve entre Vienne et Vaugris est justifiée par le besoin de limiter le trafic de transit et d'augmenter la qualité de vie.

Le fleuve constitue un élément majeur de la politique d'attractivité touristique de la ville aux côtés, bien entendu, des ruines romaines. En témoigne l'investissement de Viennagglo⁷¹⁹ dans l'établissement de connexions par voie cyclable sur la rive gauche entre le centre-ville de Vienne et la Viarhona⁷²⁰ au niveau du secteur de Vaugris à partir de 2010⁷²¹. La stratégie du schéma est la facilitation de la

⁷¹⁹ Cette nouvelle intercommunalité se fait selon un découpage différent de celui du District viennois (voir chapitre 4). L'année 2001 marque en effet la fin de l'histoire de l'intercommunalité institutionnelle entre Vienne d'un côté et Saint-Cyr-sur-le-Rhône et Sainte-Colombe de l'autre (pour un temps seulement), ces deux communes choisissant d'adhérer à la Communauté de Communes de la Région de Condrieu (DCM de Saint-Romain-en-Gal 28/06/2001 et 23/10/2001).

⁷²⁰ La Viarhona, ou anciennement dénommée véloroute du Léman à la mer, est un projet de voie cyclable longeant le fleuve dans sa partie française initié par la Région Rhône-Alpes puis repris par les acteurs du plan Rhône dans les années 2000.

⁷²¹ Lettre d'information du syndicat mixte Rhône PLURIEL novembre 2013 numéro 12. Archives du Parc du Pilat.

circulation à vélo dans Vienne par le développement d'un axe fort le long de la RN7 et le développement conjoint d'accès vers les petites communes environnantes⁷²². Cette politique s'articule notamment aux croisières du bateau-restaurant amarré à Vienne le « Livia » pour découvrir le pays viennois incluant la découverte des paysages viticoles de Condrieu et Ampuis, de Vienne antique et la visite de l'écluse de Vaugris. Cette importance donnée au mode doux fait partie d'une politique d'attractivité touristique volontaire et conséquente qui figure parmi les principaux pôles du budget de l'intercommunalité aux côtés du développement de l'habitat et de l'implantation de nouvelles entreprises en 2015 (Le Progrès 28/01/2015 : « Vienneagglomération : un budget maîtrisé et conséquent »).

Ces orientations revêtent de nouveaux éléments discursifs avec la montée en puissance du discours sur la reconquête du Rhône à partir des années 2000. Ce discours sur la reconquête du fleuve est fortement structurant dans le SCOT des rives du Rhône et son PADD. La voie express est réinterprétée comme un objet ayant provoqué un éloignement de la société et de la ville du fleuve, ce qui légitime la réintroduction des modes de déplacement doux dans cette partie de la ville. On retrouve ainsi l'objectif « Organiser la structure urbaine en facilitant les mobilités alternatives », avec pour but de « limiter l'impact des déplacements automobiles sur le fonctionnement urbain, en s'appuyant sur le réaménagement des axes structurants : l'axe du Rhône un secteur de reconquête majeur (...). La ville de Vienne par son animation culturelle, son patrimoine historique, le fleuve Rhône avec l'aménagement des berges, la halte fluviale, la proximité de la Viarhônga, développe un rayonnement culturel et touristique bien au-delà des limites de l'agglomération » (DCM de Vienne du 19 septembre 2016, supplément sur le PADD). L'intégration du discours sur la reconquête des berges vient légitimer l'intention de la municipalité d'effectuer une nouvelle transformation des berges au début des années 2010. Le conseil municipal déclare en effet son intention de faire de la voie express un « boulevard urbain » en posant une motion à cet effet (DCM de Vienne du 3 juin 2013). Malgré l'héritage matériel encore fortement contraignant, des travaux sont tout récemment engagés dans cette optique.

L'attention municipale portée sur les berges du Rhône s'inscrit dans un faisceau de projets de la ville destinés à accomplir l'objectif d'attractivité et d'insertion métropolitaine de la ville, projets que la municipalité mène de concert avec un opérateur majeur de l'urbanisme dans la région, EPORA⁷²³, avec lequel la ville signe une convention en 2015 (DCM de Vienne du 19 décembre 2016). Premièrement, la municipalité œuvre avec Viennagglo à développer l'espace Saint-Germain (figure 8) pour en faire le pôle tertiaire de l'agglomération viennoise (DCM de Vienne du 15 juillet 2013, DCM de Vienne du 14 juin 2010) dans une logique aujourd'hui en vogue de recherche d'effets de synergie par la proximité spatiale (concentration en pôles). Deuxièmement, elle engage des projets de requalification urbaine dans

⁷²² Site internet de vienne agglomération, projet de schéma directeur vélo, 2013, Viennagglo, https://www.vienne-condrieu-agglomeration.fr/wp-content/uploads/2017/08/projet_de_schema_directeur_velo_de_viennagglo-.pdf

⁷²³ Etablissement public foncier de l'Ouest Rhône-Alpes. Cet opérateur accompagne les collectivités territoriales de cette région dans leurs politiques territoriales.

des quartiers ressentis comme des sites à enjeux. Le quartier de Béchevienne et les alentours de la gare de Vienne – Estressin située dans le nord de la ville forment le premier de ces sites ; en effet les rédacteurs du Plan Local d'Urbanisme (PLU) prévoient de faire de ce quartier une zone préférentielle d'accueil de la croissance métropolitaine lyonnaise. Ce projet nait suite à des études menées par l'agence d'urbanisme de Lyon en partenariat avec Viennagglo et EPORA, en 2012. Le but est d'intégrer le grand ensemble à la gare et au reste de la ville tout en le rendant attractif (DCM de Vienne du 15 juillet 2013). Les deux autres sites à enjeux sont la vallée de la Gère, qui doit faire l'objet d'une requalification urbaine, et l'hyper centre qui est la cible d'une politique de redynamisation⁷²⁴. Ainsi la reconquête des berges rive gauche s'inscrit pleinement dans la recomposition de la politique de la ville menée par la municipalité. En effet, l'ensemble des contenus des documents d'urbanisme valorisant la reconquête du fleuve (SCOT, PADD) est repris dans le PLU de la ville de Vienne lequel doit impulser ce qui est présenté comme une nouvelle dynamique de développement (DCM de Vienne du 19 septembre 2016, supplément sur le PADD). Ce document d'urbanisme recycle les enjeux construits durant les décennies précédentes : réduire le trafic automobile, développer une connexion par la voie cyclable avec la Viarhônga sur l'autre rive du fleuve, aménager un parc linéaire et donner une lisibilité aux espaces urbains avec les berges par le réaménagement des entrées⁷²⁵ (figure 9).

⁷²⁴ Source : PLU de Vienne. Disponible sur Vienne.fr. Visité le 09/02/2018.

⁷²⁵ *Ibid.*

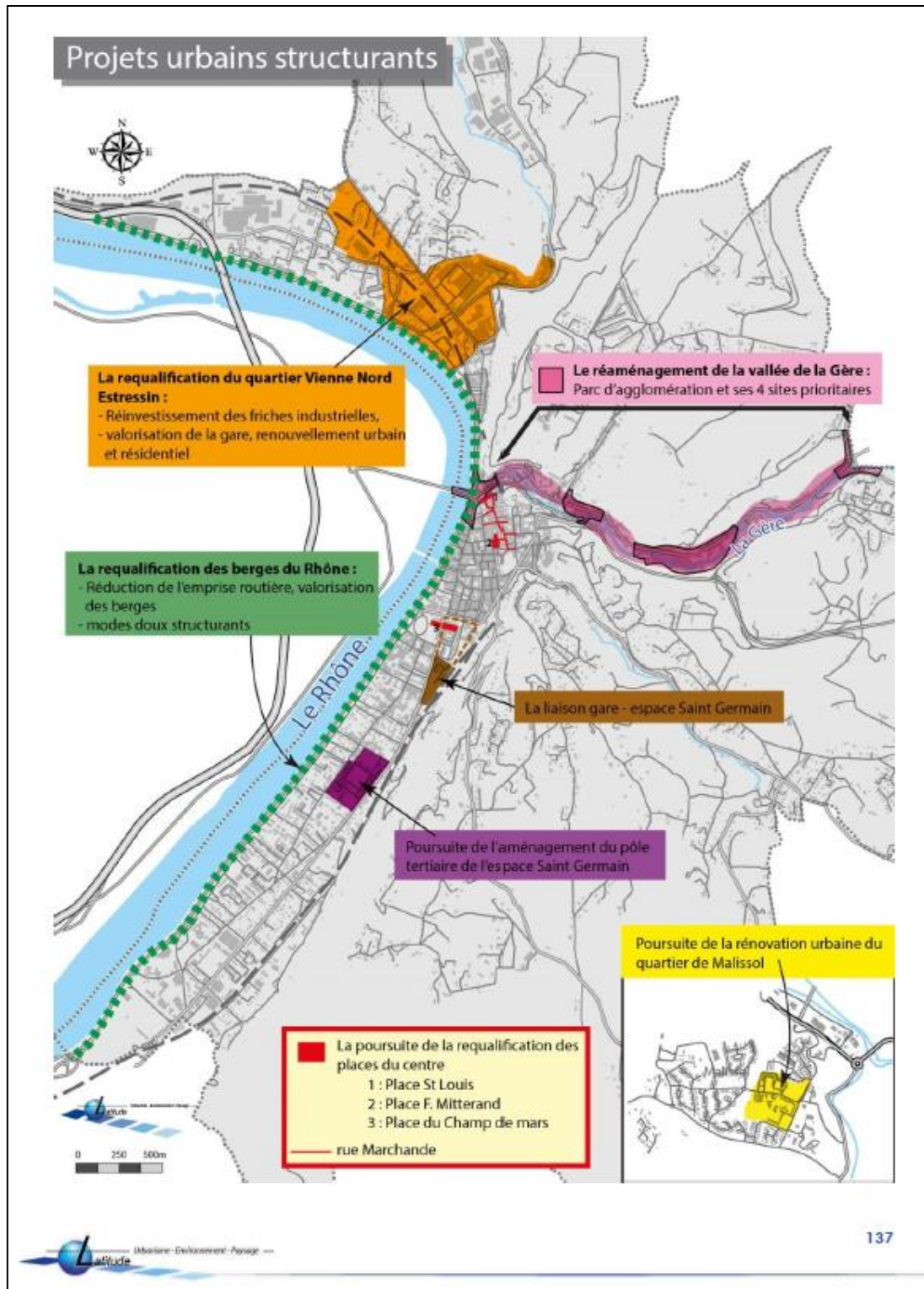


Figure 54: PLU de Vienne. Site internet de la ville de Vienne : Vienne.fr, consulté le 02/03/2018.

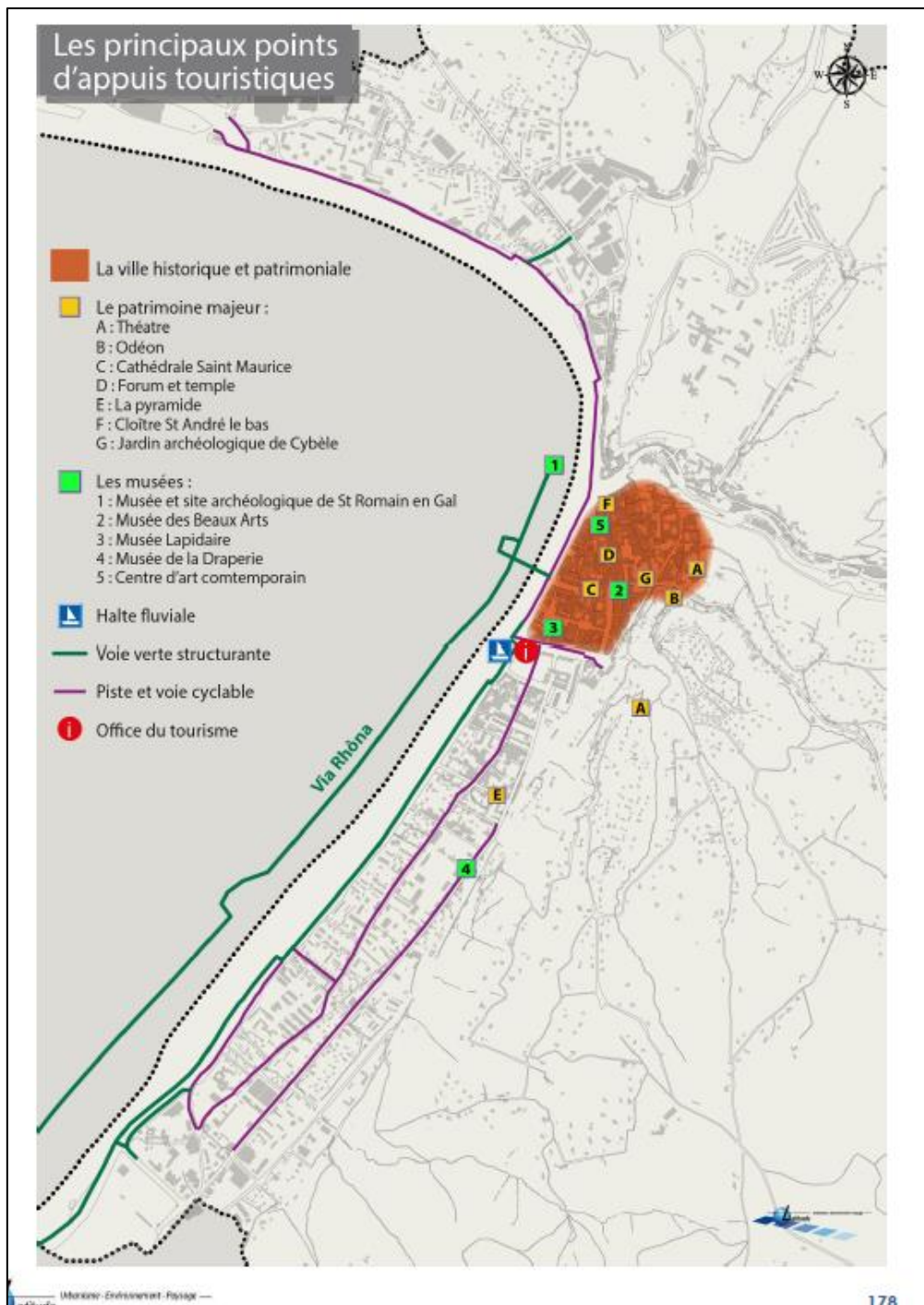


Figure 55: PLU de Vienne. Site internet de la ville de Vienne : Vienne.fr, consulté le 02/03/2018.

La nouvelle transformation des quais de Vienne ne débute que tout récemment (les travaux sont en cours), elle consiste en un élargissement de 3 mètres de la piste cyclable depuis le quai Pasteur jusqu'à la halte fluviale (tronçon de 1,4 km). Aux côtés de la municipalité, plusieurs financeurs contribuent aux travaux, notamment l'intercommunalité, la Région et la Compagnie Nationale du Rhône au titre de ses Missions d'Intérêt Général (Le Progrès, 27 février 2015).

On peut se poser la question de la mobilisation du discours de la reconquête dans la présentation des opérations contemporaines à la société locale, notamment dans la presse, cette dernière jouant le rôle de

relais de la politique viennoise en présentant les travaux actuels de transformation des quais aux habitants. La voie verte est présentée comme stratégique car permettant de relier les tronçons déjà existants au nord et sud de la ville, et de par sa situation le long du fleuve (Le Progrès, 27 février 2015). Les éléments du discours sur la reconquête des berges apparaissent dans la communication médiatique sans toutefois être structurants (par exemple ils sont absents dans l'article sur les travaux de la voie verte sur les berges du Progrès 27 février 2015). Le cas de la transformation de l'île Barlet à Saint-Romain-en-Gal est plus exemplaire de la mobilisation des discours de la reconquête du fleuve avec la profusion de l'emploi des « re », réaménagement, revalorisation (Le Progrès, 31 janvier 2015).

En outre, la mobilisation du discours sur la reconquête est critiquée par les praticiens de l'urbanisme à Vienne⁷²⁶. Les entretiens ont montré que plusieurs employés de la fonction territoriale préfèrent parler tout simplement d'aménagement plutôt que de reconquête en se référant aux opérations actuellement conduites notamment sur les berges de Vienne. Cela atteste d'une certaine distance critique offerte vis-à-vis du schème explicatif de la succession des grandes phases de l'aménagement marquant le rapport ville-fleuve (symbiose – éloignement/aménagement – reconquête). Cette distance critique gagne en force à mesure de l'éloignement temporel de la fin des aménagements. Nous pouvons voir ici la manifestation de l'idée d'une posture d'acceptation de l'héritage matériel dans une urbanité assumée, pragmatique, tournée vers l'avenir, héritage sur lequel il conviendrait de s'appuyer pour améliorer l'existant et atteindre les objectifs de qualité de vie (idées absentes dans le discours sur la reconquête).

Enfin, il faut mentionner les nombreuses critiques du projet de voie verte le long du Rhône par les usagers cyclistes eux-mêmes, critique assez forte comme l'exemplifie le blog « vu de vélo »⁷²⁷. Les contenus médiatisés, appuyés par des photographies, mettent en question la cohérence du projet de voie verte sur les quais en tant qu'elle ne se joint pas à un ensemble de mesures qui permettent de répondre aux attentes principales des cyclistes usagers, à savoir la facilitation de l'accès au centre-ville de Vienne. En effet, les quelques pistes cyclables existantes ne sont orientées que dans le sens nord-sud, ce qui complique tout déplacement latéral. Les berges du Rhône représentent l'un de ces axes majeurs nord-sud mais demeurent actuellement dangereuses du fait du trafic automobile important sur la voie express.

Le rapport de Vienne à son fleuve, loin de se réduire à la succession de grandes phases sur le mode de la symbiose avec la nature, de l'éloignement par la modernité aménagiste et de la reconquête qui s'ensuit, gagne à être envisagé sous le mode de la continuité. En effet, la construction de l'objet fluvial par la municipalité présente une redondance dans la formulation des fins, des enjeux et des problèmes de la ville : l'image de la ville agréable et attractive est déjà présente pour légitimer les politiques fonctionnelles des années 1960. L'autonomisation qui s'ensuit de cette image de la belle ville vis-à-vis de la politique d'expansion de la municipalité est questionnable ; il semble plutôt que cette politique

⁷²⁶ Entretien avec un chargé de mission du syndicat mixte Rhône PLURIEL, Vienne, le 18/02/2015.

⁷²⁷ Blog consultable sur internet : <http://vudevelo.eklablog.net/un-centre-ville-difficile-d-acces-pour-les-cyclistes-a112854922>. Visité le 04/04/2018.

urbaine présente une continuité d'objectif depuis les années 1970, objectif qui peut se résumer de manière un peu brute comme la captation des industriels lyonnais dans un premier temps, des cadres lyonnais ensuite. Plus qu'à une rupture ou à un retournement du rapport au fleuve, on assiste donc bien à une transition de l'imaginaire du fleuve depuis une production fonctionnaliste de la ville codifiée par l'État planificateur vers sa production locale associant de nouveaux opérateurs de l'urbanisme, notamment bureaux d'étude et architectes. Le réinvestissement des berges du Rhône est un projet ambitieux étant donné le coût de l'opération et la difficulté pratique d'un remodelage même minime des berges du Rhône à Vienne. Son inscription dans la construction d'un projet urbain viennois doit être considérée davantage comme un recyclage de modèle dans la continuité historique et politique de la production urbaine que comme une rupture avec les aménagements hérités.

La continuité dans le rapport au fleuve peut s'examiner aussi du point de vue de la construction territoriale ; c'est ce que nous proposons à partir des communes de la région du Rhône moyen. S'en tenir ici serait réduire la recomposition des imaginaires du fleuve au seul rapport ville-fleuve, dans la lignée des nombreuses études existantes depuis une trentaine d'années (voir Gérardot, 2007). Or le changement d'échelle d'analyse et la perspective régionale permettent de révéler de nouveaux enjeux autour de cette recomposition où les usages de l'imaginaire fluvial en internes à la ville laissent la place à des usages externes organisés cette fois par le rapport entre les villes.

2.2 La construction d'un territoire de projets dans le Rhône Moyen : le cas des équipements de loisirs fluviaux de Saint-Pierre-de-Bœuf, Condrieu et des Roches-de-Condrieu

Nous avons vu précédemment que le scénario d'attractivité du fleuve s'inscrit dans la continuité de la production du fleuve à l'échelle du rapport ville-fleuve à Vienne. Nous proposons à présent de décaler la focale pour étudier la transition des imaginaires dans les communes ayant accueilli des équipements de loisirs durant les dernières interventions lourdes de la Compagnie Nationale du Rhône que connaît le fleuve au sud de Lyon, à savoir les aménagements de Péage-de-Roussillon (1971-1977) et Vaugris (1978-1981). Le rapport au fleuve dans les villes et communes de la région accueillant ces aménagements de la Compagnie Nationale du Rhône, dénommée le « Rhône Moyen », est fortement modifié à partir de cette période. Les principaux équipements de loisirs fluviaux réalisés à cette occasion ou dans la lignée directe de l'aménagement hydroélectrique du Rhône moyen survenu dans les années 1970 sont le port de plaisance des Roches-de-Condrieu, la base de loisirs de la presqu'île de Condrieu et la base de loisirs et la rivière artificielle de canoë-kayak de Saint-Pierre-de-Bœuf (figure 10). Ces équipements sont centraux dans le contenu de la planification fonctionnaliste des années 1970⁷²⁸

⁷²⁸ Livre blanc du SDAU Givors-Vienne-Roussillon, ADR cote S3497.

(chapitre 4, section 1.2.) et des initiatives ultérieures de planification urbanistique du Rhône moyen. Ils diffèrent de l'aménagement du tiers central du bas-Rhône dans les réalisations, les objectifs, les logiques dominantes et le rapport aux communes riveraines.

La participation du fleuve et des équipements touristiques à la construction de cet ensemble géographique du Rhône moyen, qui sert depuis de support à l'action publique territoriale, a attiré notre attention. Cet ensemble à géométrie variable (au nord Givors ou Chasse-sur-Rhône, au sud Saint-Rambert-d'Albon, à l'ouest les crêts du Pilat et à l'Est dans les balnes viennoises) souffre d'une localisation dans un point noir du découpage administratif territorial, constitué à partir des marges de cinq départements (Drôme, Isère, Loire, Ardèche, Rhône). Selon les découpages proposés, il regroupe environ 80 communes et 160 000 habitants. Il trouve sa cohérence par sa traversée du nord au sud par le fleuve. La région qui connaît une urbanisation importante du fait de la proximité de la métropole de Lyon n'est pas dominée par un pôle urbain, sa structure multipolaire comprend les agglomérations viennoise, roussillonnaise et givordine (selon les découpages), chacune présentant des caractéristiques socioéconomiques et urbaines distinctes. Dernière clé de lecture de l'ensemble, l'opposition entre une rive droite rurale et bénéficiant des aménités paysagères du Pilat et une rive gauche artificialisée à l'identité industrielle forte est très marquée dans cet espace.

A partir des années 1990, après une période de « digestion » difficile des interventions exogènes (infrastructures et équipements) par les communes et les villes dans le Rhône Moyen, on assiste à un début de structuration d'un projet de territoire impliquant les élus locaux. Une partie des communes de cet ensemble, y compris la ville de Vienne, mise alors sur la valorisation de leur territoire et l'attractivité de l'espace fluvial qu'elles partagent.

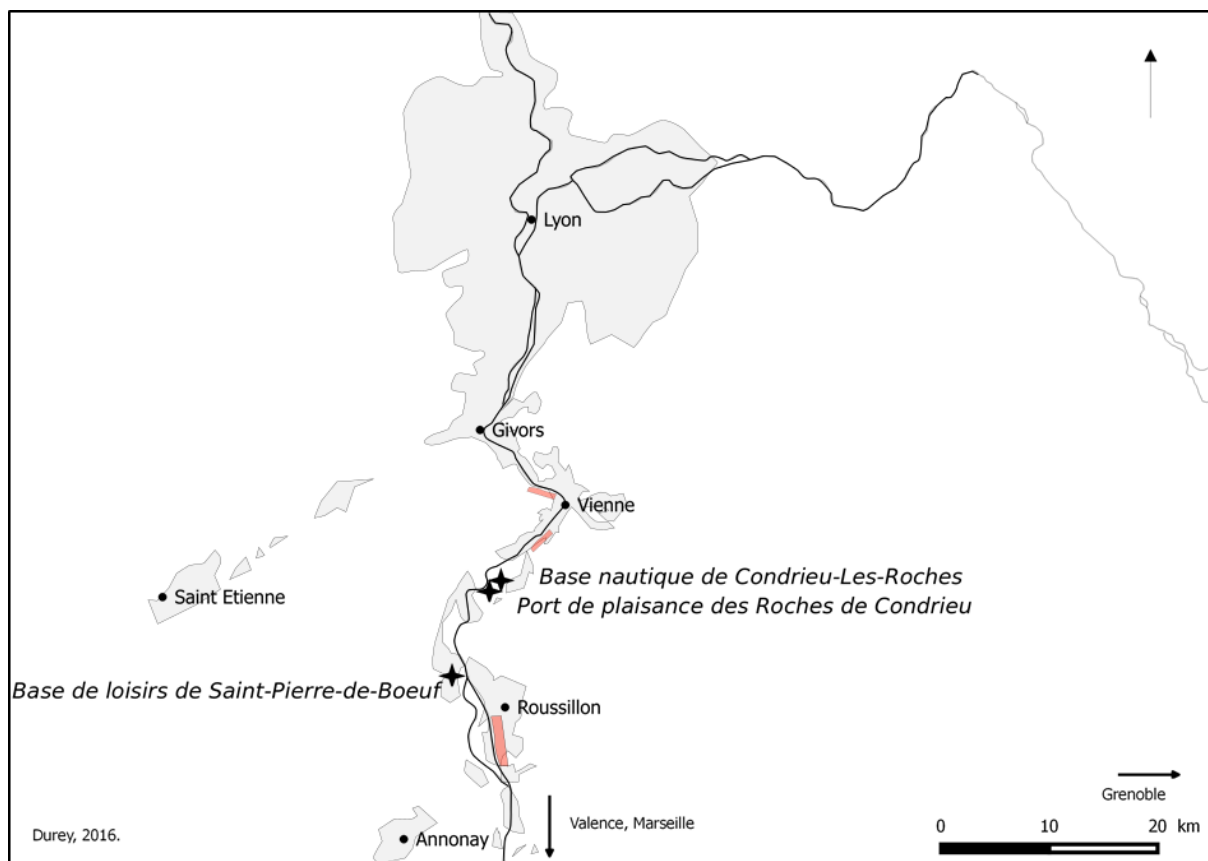


Figure 56: carte des principaux équipements de loisirs fluviaux réalisés dans le Rhône-moyen durant les années 1970-1980. Légende : gris : urbanisation. Orange : zones industrialo-portuaires du Rhône moyen.

L'étude des représentations sur les compensations données aux communes du Rhône moyen sous forme d'aménagements légers de loisirs montre leur insertion dans les politiques fonctionnalistes de l'État planificateur dans un premier temps pour ensuite glisser vers un projet de territoire infrarégional. Premièrement nous allons analyser le contexte de réception des équipements de loisirs par les communes riveraines. En second nous étudierons la propension de cet imaginaire à générer du consensus politique à l'échelle des communes situées le long du fleuve ayant subi les aménagements.

2.2.1 1970-1989. Les équipements touristiques et de plaisance réalisés durant l'aménagement de la Compagnie Nationale du Rhône de Condrieu à Saint-Pierre-de-Bœuf : la production d'un espace fonctionnel

Les transformations menées dans le Rhône moyen par la Compagnie Nationale du Rhône dans le cadre du programme d'aménagement du fleuve, en plus de la création de terres pleins industriels (section 1.), incluent des équipements de loisirs (figure 10). Les études d'archives des communes du Rhône moyen montrent que le rapport au fleuve dominant est alors celui de la compensation face à la destruction et la

perte de l'objet fluvial et du paysage associé. Lors de l'intervention de la Compagnie Nationale du Rhône dans le Rhône moyen durant les années 1970, les ingénieurs établissent une commission d'enquête pour connaître les besoins des communes ; un registre⁷²⁹ fait le tour des mairies (DCM Saint-Pierre-de-Bœuf 27 avril 1970).

Mais au-delà de la logique bilatérale de la compensation de l'opérateur fluvial vers la commune lésée, les équipements touristiques produits sont aussi pleinement intégrés dans la planification fonctionnelle menée par l'État. Ils participent en cela de la construction d'une entité géographique régionale et périphérique de la métropole lyonnaise, à savoir la Moyenne Vallée du Rhône (ou le Rhône moyen). En témoigne d'une part leur intégration au sein du SDAU Givors-Vienne-Roussillon. A l'image de la problématique de Vienne, ce document de planification met l'accent sur les besoins d'équipement de la zone : « L'aire du SDAU caractérisée par l'existence de villes moyennes subit actuellement une pression de son environnement qui tend à satelliser ces villes et en faire des réservoirs de main-d'œuvre. Toutefois sa position stratégique sur le couloir rhodanien est très favorable à un développement plus équilibré si les équipements sont conçus pour fixer des activités [le SDAU envisage le développement d'activités industrielles et touristiques] dans ce couloir ». (SDAU Givors-Vienne-Roussillon, non daté : 18-19. ADR cote S3497). D'autre part on les retrouve dans l'une des orientations du VIème Plan portant sur l'aménagement de Péage-de-Roussillon : « concrétiser une stratégie de revitalisation de la Moyenne Vallée du Rhône sur le plan des emplois secondaires, par une politique de zones industrielles, d'urbanisation, de formation professionnelle des adultes et des jeunes. ... mais aussi par la réalisation d'équipements de mise en valeur des sites (...) destinés à constituer des zones de détente métropolitaine, en pensant aux possibilités sur le plan des gîtes ruraux, villages de vacances ou maisons de retraite » (Mai Juin 1970, préparation du VIème Plan, archives du District de Vienne cote 5-B-5-6-3). L'emploi de l'expression « zone de détente métropolitaine » signifie bien que les équipements sont pensés à l'échelle du développement de Lyon ; on notera l'ambivalence du mot détente, qui peut être soit ramené aux activités de loisirs, soit être ramené à la structure spatiale et induire en cela une lecture graviériste de la métropole lyonnaise (détendre les tissus urbains par la décentralisation des activités). Dans ce même document figure le projet de plan d'eau des Roches-de-Condrieu destiné à la mise en valeur de l'ensemble des communes riveraines du canton de Roussillon.

Besoin social de compensation et sentiment de perte d'un territoire ne signifient pas nécessairement rejet du modernisme dans l'aménagement qui a lieu. Au contraire la modernité est largement accueillie par les élus municipaux, montrant des processus d'acculturation. L'examen des bulletins d'information communale aux habitants des communes du Rhône moyen montre bien que la création de zones de loisirs rentre en pratique dans l'éventail des missions attribuées à la Compagnie Nationale du Rhône. Dans le bulletin municipal de la commune (Le Marinier n°7 1976, commune des Roches-de-Condrieu),

⁷²⁹ Malheureusement celui-ci n'est qu'évoqué dans les délibérations et nous n'avons pas réussi à nous le procurer.

la présentation aux habitants de l'aménagement à venir du fleuve reprend d'abord les missions classiques de la Compagnie Nationale du Rhône (hydroélectricité, navigation et agriculture), pour ensuite ajouter « la possibilité d'installer sur les retenues ou les portions du Rhône court-circuité des zones de loisirs avec bases nautiques et de plein air » (Le Marinier n°7 1976, commune des Roches-de-Condrieu). Cela illustre une réinterprétation par les élus du Rhône moyen de l'aménagement du fleuve par l'intégration d'objectifs d'équipements du territoire aux missions classiques de la Compagnie Nationale du Rhône (loi de 1921) tout autant que l'évolution de cette entreprise.

L'étude des archives communales montre que si la raison première de ces aménagements du point de vue des communes est toujours la compensation des dommages faits aux habitants par le bouleversement de leur paysage et de leur lien au fleuve, les municipalités accueillant l'aménagement pensent rapidement les nouveaux équipements dans la perspective du fonctionnalisme dominant à l'échelle de la moyenne vallée du Rhône.

Cas de la presqu'île de Condrieu (Rhône):

La commune de Condrieu est emblématique des espaces à haute spécificité locale bénéficiant d'un patrimoine historique important centré sur la navigation rhodanienne, cette commune constituant un point de passage important pour les marinières de la batellerie traditionnelle. Cette identité reposant sur un rapport de proximité avec le fleuve est mise à mal lors des travaux de canalisation du Rhône. En effet, la commune de Condrieu voit son territoire communal coupé en deux durant les années 1970. Ce scindement de la commune⁷³⁰ est motivé par la rectification d'un tournant trop abrupt pour la navigation commerciale (visible par la comparaison des tracés du fleuve entre les figures 11 et 12). La commune de Condrieu émet des besoins lors de ces opérations pour que la presqu'île qui voit le jour du fait des travaux soit aménagée sans encore qu'un projet particulier soit arrêté, mais désirent toutefois la création d'une passerelle pour récupérer son accès à la presqu'île (DCM Condrieu 1^{er} février 1974). Le projet d'aménagement d'une base de loisirs émerge rapidement. La commune décide alors de remettre ce projet au SIVOM Rhône-Gier⁷³¹ dont elle fait partie depuis 1960 (DCM Condrieu 9 juillet 1960) regroupant une vingtaine de communes de la rive droite afin d'avoir plus de poids pour exiger la participation de la Compagnie Nationale du Rhône (DCM Condrieu 20 sept 1974). Ainsi s'établit un rapport de force avec la Compagnie Nationale du Rhône qui exige une redevance de 60000 francs pour la gestion de la base

⁷³⁰ L'effet d'une commune coupée en deux est l'expression utilisée par le maire de la commune (entretien le 10/06/2015) pour qualifier le détachement de la base de loisirs de la commune (divisés par le fleuve). Sur la deuxième carte (figure 12), nous pouvons constater que la base de loisirs et la presqu'île de Condrieu se retrouvent sur la rive opposée du fleuve après le remaniement du lit par la Compagnie Nationale du Rhône. Les habitants sont dès lors forcés d'emprunter le pont routier (dangereux à pieds et à vélo) et de passer par la commune voisine pour y accéder.

⁷³¹ Ce syndicat regroupe originellement les communes de Condrieu, Longes, Ampuis, Les Haies, Loire, Sainte-Colombe, Saint-Cyr-sur-le-Rhône, Saint-Romain-en-Gal, Trèves, Tupin et Semons, Echallas, Saint-Jean-de-Toulas, Saint-Martin-de-Cornas, Saint-Romain-en-Gier (DCM Condrieu 9 juillet 1960), il se voit attribuer principalement des missions d'équipement rural.

(DCM Condrieu 15 sept 1978). Dans une gestion associant la commune, le SIVOM Rhône-Gier et la Compagnie Nationale du Rhône, l'aménagement est pensé d'une part comme une compensation à la commune et comme un aménagement régional. En atteste l'invocation des souffrances occasionnées aux riverains lors de la négociation de la prise en charge des travaux par la Compagnie Nationale du Rhône (DCM Condrieu 30 janvier 1979). Il est pensé d'autre part à l'échelle régionale comme le montre l'invocation des perspectives du développement industriel cette partie de la vallée du Rhône (DCM 20 Condrieu septembre 1974).

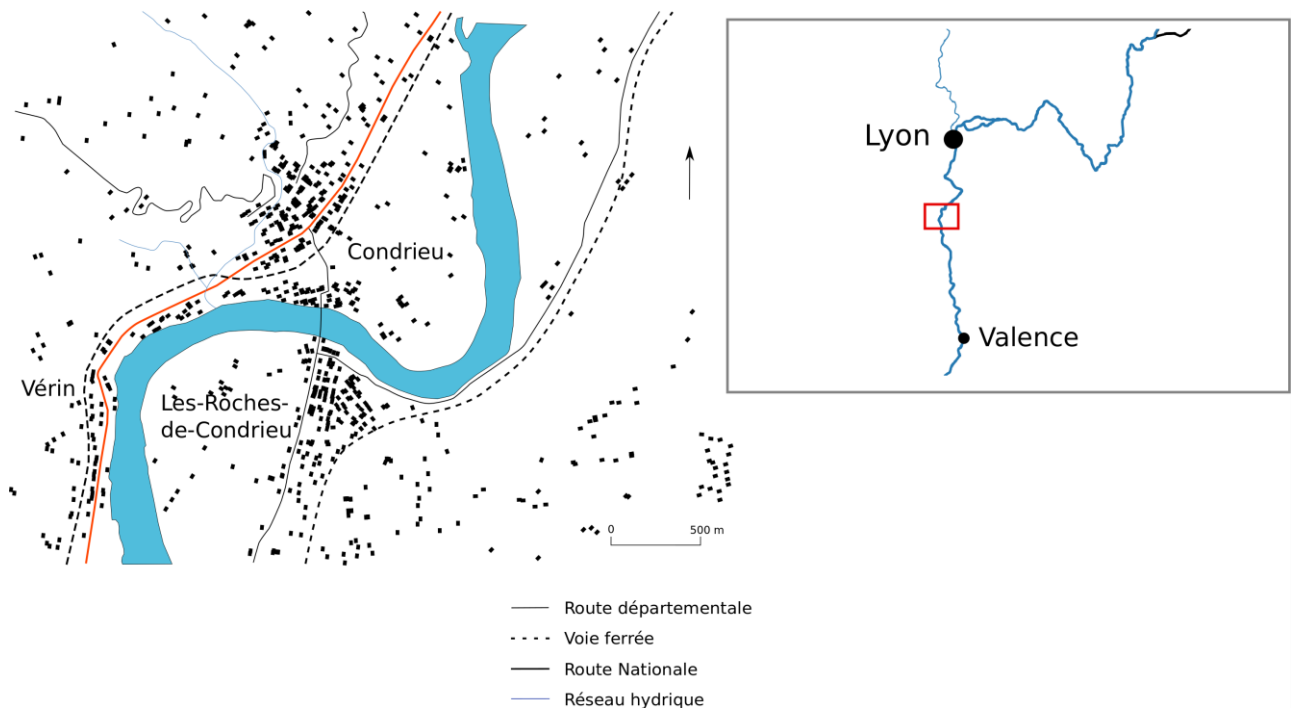


Figure 57: l'espace fluvial local à Condrieu avant les aménagements de la Compagnie Nationale du Rhône. Données Géoportail (remonterletemps.fr Scan50 : 1949).

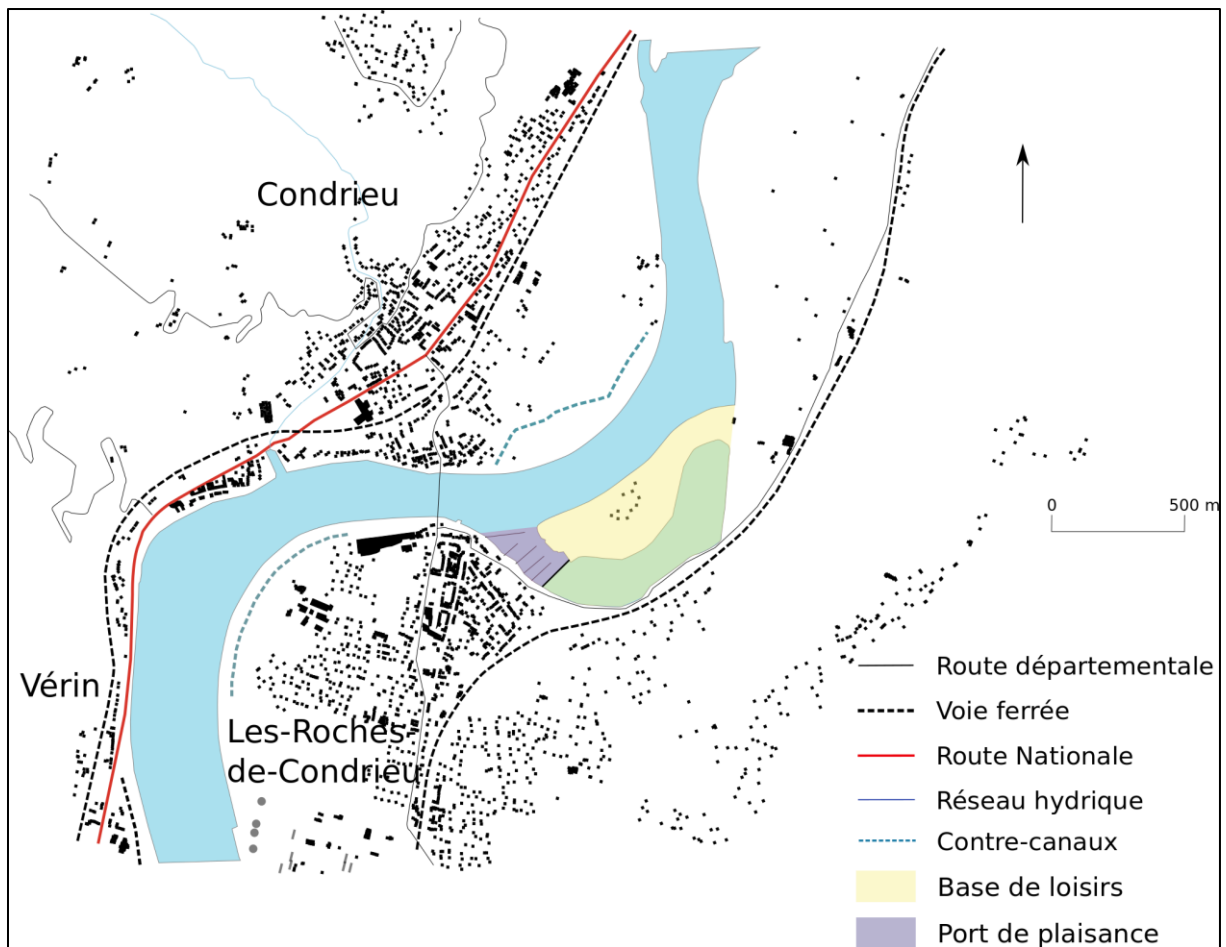


Figure 58: l'espace fluvial local à Condrieu après les aménagements de la Compagnie Nationale du Rhône. Données Géoortail.fr 2018.

Cas du port des Roches-de-Condrieu (Isère):

Autre réalisation du Rhône moyen, le port de plaisance des Roches-de-Condrieu s'établit sur une autre commune à l'histoire intimement liée à la navigation rhodanienne traditionnelle. Le port de plaisance des Roches-de-Condrieu est envisagé à la fin des travaux de l'aménagement hydroélectrique de Péage-de-Roussillon par la Compagnie Nationale du Rhône par le maire de la commune. Avant l'aménagement, la darse vide des Roches-de-Condrieu fait l'objet d'un usage pragmatique par les mariniers. Ces derniers, en remontant le fleuve, peuvent ainsi faire une halte avant le passage dangereux de Vienne. L'animation de cette darse par la présence de bateaux de commerce génère le projet pour la commune d'y réaliser un port de plaisance (bulletin d'information les Roches-de-Condrieu « le marinier » n°10 1979). Cet espace vacant est alors le sujet d'une appropriation locale de la part des habitants qui est vue d'un mauvais œil par la municipalité ; cette dernière qualifie par exemple le lieu de zone de non droit, dénonçant la circulation en mobylette et les vendeurs immigrés (bulletin municipal le marinier N°1 1980). La commune justifie en outre le projet de port comme l'obtention d'un lieu de

détente à titre de compensation pour le trouble du paysage que les travaux induisent⁷³². Mais la municipalité intègre aussi la lecture fonctionnaliste de l'aménagement dans l'expression de ses attentes : avec l'imminence de la base de loisirs de Condrieu, le port de plaisance apparaît comme un complément rationnel à cet ouvrage (bulletin d'informations les Roches-de-Condrieu le marinier n°2, 1982).

Le projet de port est voté en 1981 par l'équipe municipale de la commune ; devant le coût important de la réalisation (5,5 millions de francs de l'époque), excédant de loin les capacités budgétaires de la commune, la Compagnie Nationale du Rhône propose de prendre en charge le financement du port moyennant des subventions de l'État⁷³³.

La base de loisirs de Saint-Pierre-de-Bœuf (Loire) :

La commune de Saint-Pierre-de-Bœuf est aussi une commune au territoire historiquement construit autour du fleuve, cette commune possédant un port traditionnel et un bac à traile qu'elle perd tous deux avec la canalisation du Rhône. Dès la soumission du projet de barrage à la commune de Saint-Pierre-de-Bœuf en 1969, l'équipe municipale de cette commune proteste énergiquement contre les caractéristiques locales que doit revêtir l'aménagement du barrage notamment sur l'emplacement et le dimensionnement du plan d'eau. Les bulletins municipaux postérieurs à l'aménagement illustrent par des récits d'habitants le traumatisme relatif au vécu de la canalisation du Rhône avec par exemple un article titré « l'agonie du Rhône » (Bulletin municipal Saint-Pierre-de-Bœuf n°27 juin 1986). Cette agonie est indissociable du contexte produit par la crise de Rhône Poulenc Textile dans les années 1970.

Le projet de réaliser une base de loisirs sur le plan d'eau est initialement porté par le Parc Naturel Régional du Pilat, alors en pleine rédaction de sa première charte (DCM Saint-Pierre-de-Bœuf 15 juin 1972). A la base de loisirs s'associent une rivière artificielle pour le canoë-kayak et un camping. Cette structure s'engage à réaliser un complexe de loisirs sur le plan d'eau de Saint-Pierre-de-Bœuf par la délibération de son syndicat mixte le 16 juin 1978 (DCM Saint-Pierre-de-Bœuf 14 avril 1980) tout en assurant sa maîtrise d'ouvrage (bulletin municipal Saint-Pierre-de-Bœuf n°4, nd). L'initiative du Parc du Pilat elle-même découle de demandes locales ; le club de canoë de Péage-de-Roussillon étant exproprié à Saint-Maurice-l'Exil lors des aménagements de la Compagnie Nationale du Rhône réclame en effet une compensation face à la perte de ses installations au bord du plan d'eau⁷³⁴. La maturation du projet prend plusieurs années dans un échange entre la Compagnie Nationale du Rhône, la commune, le Parc et les services de l'État. Durant les aménagements de la Compagnie Nationale du Rhône, de

⁷³² Ainsi, il s'agit de faire une compensation aux riverains pour le trouble sentimental entraîné par les travaux : « cette zone [le bassin accueillant le futur port de plaisance] doit donc pouvoir devenir dans un futur assez proche un agréable lieu de promenade et de détente. Puisse cela nous faire accepter sans trop d'amertume les bouleversements du panorama » (bulletin communal « le marinier » n°8/1977).

⁷³³ Réunion du 28 juin 2002 du conseil portuaire du port des Roches-de-Condrieu, archives de la Communauté de communes du Pays Roussillonnais. Non indexé.

⁷³⁴ Journal du Parc du Pilat 30, juillet août 82 Michel Doux, conseiller technique régional de canoë kayak, archives du Parc du Pilat.

nombreuses réunions sont conduites mais le projet reste flou ; en effet l'idée de départ des services de l'État est d'utiliser le contre-canal⁷³⁵ pour alimenter la rivière artificielle pour canoë-kayak de la base de loisirs de Saint-Pierre-de-Bœuf (figures 13 et 14).

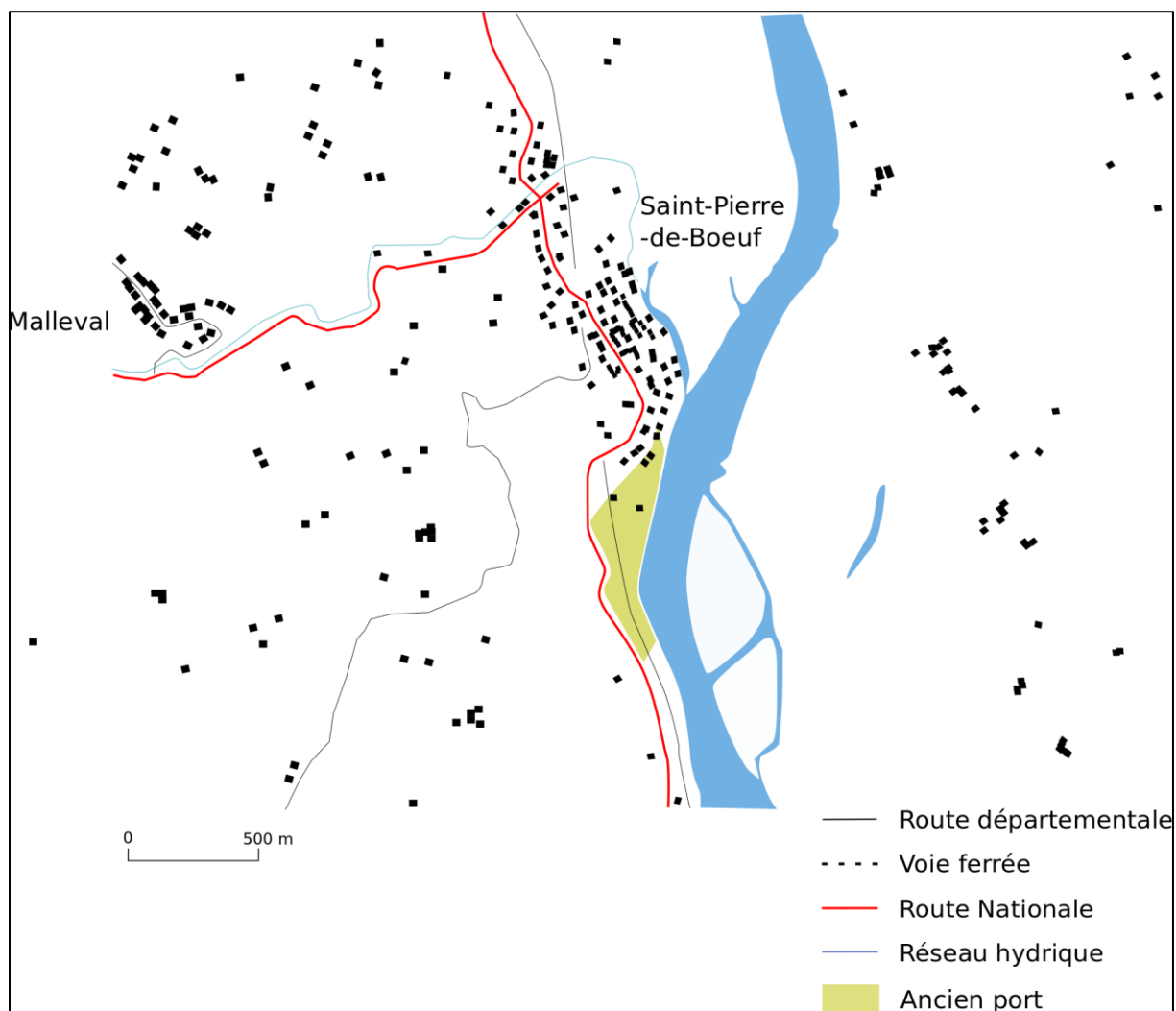


Figure 59: l'espace local à Saint-Pierre-de-Bœuf avant les aménagements de la Compagnie Nationale du Rhône. Données Géoportail (remonterletemps.fr Scan50 : 1949).

⁷³⁵ Les aménagements du Rhône incluent des contre-canaux (canaux parallèles au fleuve localisés le long des ouvrages) destinés à réguler les échanges d'eau à travers les digues.

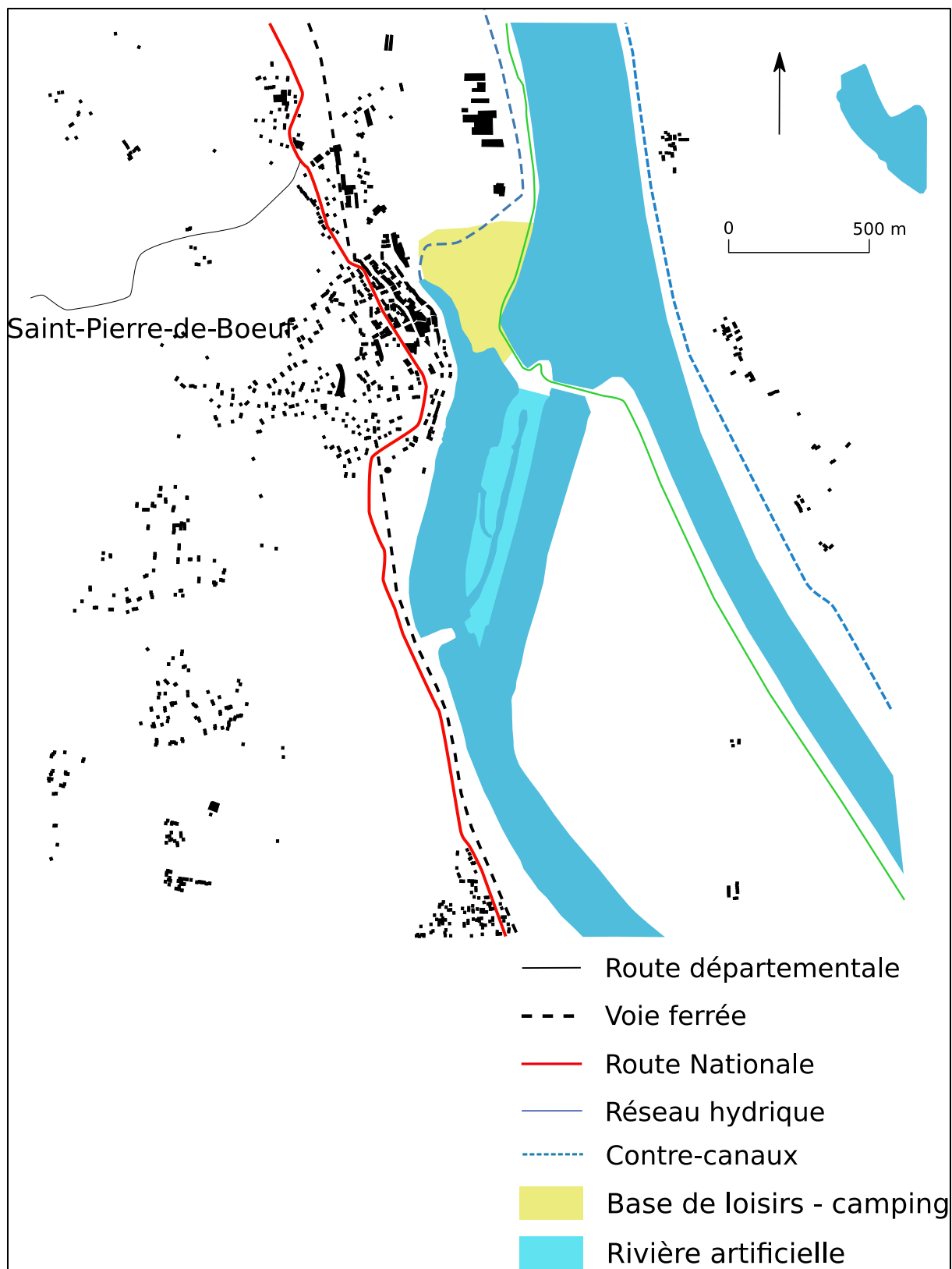


Figure 60: l'espace fluvial local à Saint-Pierre-de-Bœuf après les aménagements de la Compagnie Nationale du Rhône. Données Géoportail.fr 2018.

L'association de différents acteurs (Compagnie Nationale du Rhône, Parc du Pilat, Ministère de la jeunesse et des sports) à la commune de Saint-Pierre-de-Bœuf durant la maturation du projet montre que la base de loisirs est d'emblée pensée sur un plan régional⁷³⁶. La commune de Saint-Pierre-de-Bœuf elle-même adhère pleinement à cette vue ambitieuse, comme en témoigne le souhait du conseil municipal de réaliser le projet dans son ensemble, incluant la rivière artificielle pour canoé kayak qui est controversée et dont peu de personnes se soucient face à l'intérêt immédiat du camping et du plan d'eau (DCM Saint-Pierre-de-Bœuf 12 /05/1977). Elle s'engage aussi volontairement dans le montage financier, votant une participation de 20 000 francs justifiée par l'intérêt de la base en matière de tourisme et de « vie locale » (DCM Saint-Pierre-de-Bœuf 14 avril 1980).

Ainsi, l'aménagement d'équipements de loisir dans le Rhône Moyen transforme radicalement l'espace des communes accueillantes. A un rapport territorial et local fondé sur le fleuve (notamment les anciens ports bateliers des communes) se substitue un ensemble d'équipements de loisirs qui contribue à effacer cette spécificité, ces équipements étant par nature répliquables dans tous les lieux de l'aménagement fluvial par la Compagnie Nationale du Rhône et pensés dans une logique fonctionnelle globale. Nous avons vu que les communes et les syndicats mixtes impliqués dans l'aménagement du Rhône moyen intègrent pleinement le cadre fonctionnaliste établissant les installations de loisirs construits par la Compagnie Nationale du Rhône dans la perspective de l'équipement de la région de la Moyenne vallée du Rhône. Cependant la question se pose de la gestion dans le temps de ces ouvrages aux dimensions trop importantes pour être entretenues par de petites communes isolées.

2.2.2 1990-2018. Les équipements de loisirs du Rhône moyen : du fonctionnalisme au projet de territoire

A partir des années 1980 se dresse le constat d'une rapide obsolescence des équipements de loisirs réalisés par la Compagnie Nationale du Rhône du fait de l'incapacité des communes bénéficiaires à assurer leur entretien et leur valorisation touristique. Ces équipements et le modèle fonctionnaliste dans lequel ils ont été pensés sont réinvestis par des acteurs du territoire dans le cadre de l'affirmation des premiers dispositifs territoriaux, notamment les parcs naturels régionaux et les contrats de pays.

La construction de l'espace géographique de la région Rhône-moyen à partir des équipements touristiques fluviaux avant les années 2000

La gestion des équipements de loisirs présentés précédemment est reprise avec de grandes difficultés par les communes d'accueil, qu'il s'agisse de Condrieu, des Roches-de-Condrieu ou de Saint-Pierre-de-Bœuf. Le port des Roches-de-Condrieu n'intéresse pas les communes ni les agglomérations voisines de la commune des Roches qui reçoit toute seule l'équipement ; le SIVOM Rhône-Gier souhaite aussi s'en

⁷³⁶ En atteste la délibération DCM Saint-Pierre-de-Bœuf 24/06/1976.

dessaisir (bulletin les Roches-de-Condrieu n°9 1978). Pour réaliser ce port, la commune sollicite les études du service de la navigation et de la Compagnie Nationale du Rhône (bulletin d'informations les Roches-de-Condrieu n°4 1984). La présentation du devis très élevé du projet provoque de fortes réactions politiques dans les listes des opposants au maire en place (bulletin d'information les Roches-de-Condrieu 22/03/1984). La commune de Saint-Pierre-de-Bœuf, malgré son enthousiasme (bulletin municipal n°41 octobre 1991), a aussi de grandes difficultés à s'approprier les équipements gigantesques dont elle hérite. Le bulletin municipal de la commune (n° 39, avril 1991) dépeint un espace laissé à l'abandon et tombé peu à peu en désuétude, les installations subissant un vieillissement précoce. Ainsi le caractère communal de la gestion de la base diminue fortement la visibilité de ses équipements spécifiques ; dans les années 1980 on trouve une note d'un fonctionnaire du ministère de la jeunesse et des sports se plaignant de l'absence totale de promotion d'un ouvrage pourtant quasiment unique en France (la rivière artificielle)⁷³⁷.

Dans ce contexte, plusieurs initiatives d'animation territoriale se proposent à partir des années 1990 de coordonner les aménagements de loisirs réalisés par la Compagnie Nationale du Rhône dans le cadre d'une promotion et d'une valorisation touristique du bas-Rhône. Ces initiatives émanant d'acteurs locaux de la région Rhône moyen et des services de l'État qui projettent la valorisation des équipements de loisirs à l'échelle de la région du Rhône moyen et plus largement du Bas-Rhône.

Les essais de planification des équipements touristiques rhodaniens réalisés à l'initiative des techniciens du Parc du Pilat montrent une continuité dans la pensée d'une coordination des bases de loisir du Rhône moyen comme en atteste l'expérience du pôle touristique Loire-Pilat-Isère (années 1990). Cette initiative du Parc associant les services de l'État est un essai pour valoriser le tourisme dans la région désignée. Les ouvrages bâtis à titre de compensations présentés précédemment sont tous repris dans la planification de ce pôle touristique où ils forment les atouts complémentaires d'un même ensemble : à l'ensemble touristique formé par Vienne/Saint-Romain-en-Gal/Sainte-Colombe viennent se greffer le port des Roches-de-Condrieu pour le tourisme fluvial, celui de Condrieu pour le loisirs et la détente, celui de Saint-Pierre-de-Bœuf pour le sport nautique et le Parc du Pilat (bulletin d'informations les Roches-de-Condrieu n°2 décembre 1990). Ce discours montre l'attribution de fonctions complémentaires aux réalisations toujours pensés à l'échelle du Rhône moyen. L'initiative du Parc du Pilat est reprise en 1987 par les administrations du gouvernement qui créent une institution interdépartementale à portée plus large (les départements des régions Languedoc Roussillon, Rhône Alpes, Provence Alpes Côte d'Azur, Bourgogne, Franche Comté) pour la promotion du tourisme fluvial reprenant une division de l'axe rhodanien en pôles de développement comprenant la région Loire-Pilat-Isère (bulletin d'informations les Roches-de-Condrieu n°2 décembre 1990). Le pôle touristique intègre plusieurs réalisations pour le tourisme fluvial du Rhône moyen : la création du quai d'accostage de

⁷³⁷ Archives du PNR du Pilat, note technique sur le fonctionnement de la rivière depuis 5 ans Michel Doux, conseiller technique jeunesse et sports.

Vienne en face de l'office du tourisme, l'édification de la capitainerie du port des Roches-de-Condrieu (bulletin municipal Roches-de-Condrieu n°2 décembre 1990), la base de loisirs de Condrieu, etc. La logique dominante est de chercher la complémentarité des différents équipements touristiques du pôle (bulletin municipal les-Roches-de-Condrieu n°2 décembre 1990). Enfin, les discours sur les effets bénéfiques de la mise en synergie de ces différents équipements touristiques à l'échelle d'un territoire d'action sont aussi pleinement repris par les élus péribociens⁷³⁸ dans les années 2000 (bulletin municipal de Saint-Pierre-de-Bœuf n°89 sept 2007).

La construction du territoire Rhône moyen se poursuit avec la Charte de la Moyenne Vallée du Rhône qui succède au pôle régional Loire-Pilat-Isère dans les années 2000. Ce document stratégique de la Région Rhône-Alpes mobilise le discours de la reconquête du fleuve : « le Rhône redevient fréquentable ». Le fleuve est clairement utilisé comme élément d'identification de la moyenne vallée du Rhône⁷³⁹ ; le territoire infrarégional retenu pour le dispositif est justifié par le partage du même bassin de vie⁷⁴⁰, autre élément consolidant l'objectivation géographique à l'œuvre.

A ces dispositifs régionaux s'ajoute la structuration des intercommunalités institutionnelles suivant la loi Chevènement (1999), processus qui entraîne le transfert de la plupart des installations touristiques au niveau intercommunal. Ce transfert de gestion permet une reprise en main relativement efficace de l'entretien et de la gestion des équipements touristiques fluviaux. Concernant la base de loisirs de Saint-Pierre-de-Bœuf, au milieu des années 2000 on assiste à une reprise de la gestion de cet équipement par la communauté de communes du Pilat rhodanien (DCM Saint-Pierre-de-Bœuf 06/09/2005). En 2006 une convention est passée et la communauté de commune prend la maîtrise d'ouvrage de l'espace « eau-vive » (le plan d'eau) qui nécessite à nouveau des travaux de requalification (DCM Saint-Pierre-de-Bœuf 26 avril 2007), celle-ci ayant déjà acquis la gestion de la rivière artificielle en 1992. De la même manière, le transfert de la gestion du port des Roches-de-Condrieu au SYRIPEL (syndicat Rhône Isère Plaisance et Loisirs) arrive dans un contexte de conflit entre la commune et les usagers (bulletin municipal des Roches-de-Condrieu n°20 mars 1997).

Ainsi, les praticiens de l'action territoriale et les intercommunalités posent les jalons dans les années 2000 de l'inscription des équipements de loisirs fluviaux dans un projet de territoire.

La consolidation de l'objet Moyenne Vallée du Rhône dans les documents de planification après les années 2000

Ainsi à partir des années 2000 la construction de l'espace géographique de la moyenne vallée du Rhône est actualisée dans un projet de territoire basé sur la valorisation touristique du fleuve à cette échelle.

⁷³⁸ Il s'agit des habitants de Saint-Pierre-de-Bœuf.

⁷³⁹ Compte-rendu du conseil communautaire de la Communauté de communes du pays roussillonnais du 16 avril 2003, archives de la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais, non indexé.

⁷⁴⁰ Journal de la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais 12 décembre 2001 archives Communauté de Communes du Pays Roussillonnais.

L'actualité de la réalisation de la véloroute du Léman à la mer (ViaRhôna) dans cet espace, la présence de structures intercommunales matures dans la région, ce à quoi s'ajoute l'initiative d'une Région puissante cherchant à structurer ses territoires internes, mais aussi le succès du discours de réappropriation du fleuve au début des années 2000 et la mutation des cadres de l'aménagement du territoire allant avec la recherche de l'attractivité territoriale favorisent l'émergence de ce projet de territoire. La structuration des projets intercommunaux accompagne la venue d'une nouvelle génération de dispositifs de politiques publiques territoriales, lesquels prolongent le travail de construction géographique de la région Rhône-moyen par leurs prédécesseurs.

Au cœur de ce travail se trouvent des dispositifs d'action publique territorialisée qui mobilisent de l'expertise géographique produisant une vision normalisée de l'espace local légitimée par le principe de cohérence territoriale. C'est le cas du SCOT des rives du Rhône à l'échelle du Rhône moyen (déjà abordé dans la section 1.2.) lequel confère une large place aux équipements de loisirs hérités de l'aménagement du fleuve par la Compagnie Nationale du Rhône, objets qu'il intègre dans la promotion et la valorisation touristique du territoire Rhône moyen. C'est aussi le cas du syndicat mixte de Rhône PLURIEL⁷⁴¹ avec lequel il travaille. Aux côtés des praticiens des dispositifs d'action territoriale, les élus locaux sont des acteurs centraux de cette construction qui leur permet d'afficher une action publique cohérente vis-à-vis des habitants et des autres acteurs territoriaux comme en témoignent les lettres d'informations éditées par les syndicats mixtes animant ces dispositifs, lettres qui incluent des témoignages d'élus locaux de leur volonté politique forte pour « bâtir un territoire solidaire d'une rive à l'autre »⁷⁴². La Compagnie Nationale du Rhône encourage elle aussi cette construction politique en intégrant ses composantes et son échelle d'action dans sa communication, elle prend part au financement des opérations au titre de ses missions d'intérêt général (voir section 1.2.).

Les actions portent bien sûr sur la requalification des équipements touristiques fluviaux, mais aussi sur leur intégration au territoire par la mise en valeur des quais et berges du Rhône, le développement des liens avec la Viarhônga, la promotion des sports nautiques et la promotion des éléments patrimoniaux du territoire industriel, naturel et viticole rhodanien⁷⁴³. La Viarhônga⁷⁴⁴ remplace la Route Nationale 86 dans

⁷⁴¹ Ce dernier est initié dans le cadre d'une politique volontariste de la Région Rhône-Alpes pour mieux octroyer ses subventions sur la base de projets de territoire infrarégionaux (Vanier, 1995). Ce dispositif et les découpages territoriaux sur lesquels il repose ne sont pas pérennes, comme en atteste la dissolution du syndicat Rhône PLURIEL en 2016. Source : Dissolution de Rhône pluriel : ViennAgglo invite à l'« entente intercommunautaire ». Le 30 septembre 2016. Consulté le 09/032018. Xavier ALIX. L'essor Isère. <http://lessor38.fr/rhone-pluriel-dissout-viennagglo-invite-a-l-entente-intercomunautaire-16339.html>

⁷⁴² Thérèse corrompt, conseillère régionale, chef de projet régionale du CDRA Rhône pluriel, maire de Condrieu, édito : lettre d'information du syndicat mixte Rhône pluriel novembre 2013 numéro 12.

⁷⁴³ Lettre d'information du syndicat mixte Rhône pluriel novembre 2013 numéro 12.

⁷⁴⁴ Le Rhône moyen au sud de Vienne constitue le premier tronçon construit à l'échelle du fleuve au début des années 2000 dans le cadre d'une action cofinancée regroupant l'État, la Compagnie Nationale du Rhône, les communautés de communes du Rhône moyen, les départements et la Région Rhône-Alpes. Dans ce tronçon la maîtrise d'ouvrage est assurée par les communautés de communes ; Il s'agit de la Communauté de Communes de la Région de Condrieu (aujourd'hui Viennagglo), Viennagglo, la Communauté de Communes du Pilat Rhodanien et la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais.

le rôle d'axe circulatoire préférentiel pour la promotion touristique des différents paysages et équipements touristiques de la région. Ainsi, les acteurs touristiques du projet de territoire réalisent une carte touristique fait la promotion de la Viarhônga entre Loire-sur-Rhône et Sablons. La Viarhônga est conçue comme le « véritable fil conducteur faisant le lien entre les territoires du nord et ceux du sud, entre l'est et l'ouest, et ce grâce au développement de multiples boucles cyclables locales » (lettre d'information du syndicat mixte Rhône PLURIEL n°15 décembre 2015 : 18). La carte de 2015 oriente le cycliste vers des itinéraires permettant la découverte des différents éléments touristiques du territoire : Vienne et son pays viennois, les vignobles de Condrieu-Côte-Rôtie, le Parc du Pilat, les espaces naturels de l'île du Beurre (Tupin-et-Semons) et de l'île de la Platière (commune de Sablons), les espaces récréatifs de l'île Barlet et de la Presqu'île (base de loisirs de Condrieu-les Roches), le port fluvial des Roches-de-Condrieu, la base de loisirs de Saint-Pierre-de-Bœuf et le bassin de joutes de Chavannay, les quais du Rhône de Sablons, le musée de Serrières et la base nautique de Sablons. La structuration des projets intercommunaux de la zone met ainsi au premier plan la promotion du tourisme à partir des équipements hérités mis en relation autour du dénominateur commun de la Viarhônga. En effet, toutes les intercommunalités accueillent avec beaucoup d'intérêt le projet de vélo-route du Léman à la Méditerranée initié par la Région Rhône-Alpes.

Le devenir des équipements de loisirs fluviaux est cependant fragilisé par la géopolitique intercommunale.

Une construction fragilisée par la fragmentation géopolitique intercommunale

L'action des dispositifs territoriaux est néanmoins gênée par la fragmentation des projets et des intérêts entre les communes et les communautés de communes de la région notamment entre Vienne et l'agglomération roussillonnaise. Cela a pour conséquence la fragilisation de la cohérence interne de la région Rhône moyen.

La nécessité imposée au local de proposer de nouveaux découpages intercommunaux à l'État dans le cadre de la recomposition territoriale du début des années 2000 met la construction géographique de la région « moyenne vallée du Rhône » au centre des tensions autour des décisions de redécoupage intercommunal. La gestion des équipements matériels touristiques s'insère en effet dans une géopolitique qui redessine les relations entre communes et agglomérations. L'incapacité des élus locaux à confier leur gestion à une macro-structure institutionnelle à l'échelle du Rhône moyen provoque le désarroi ou le scepticisme des praticiens de l'action territoriale⁷⁴⁵. La participation des différentes intercommunalités au fonctionnement du port des Roches-de-Condrieu est un exemple caractéristique de la précarité de l'animation territoriale face aux intérêts géopolitiques intercommunaux.

⁷⁴⁵ Entretiens avec un chargé d'études du SCOT le 17/03/2015, Vienne. Entretien avec un chargé de mission du projet de territoire du Rhône moyen le 09/07/2015.

La situation territoriale du port des Roches-de-Condrieu est atypique (figure 15) ; la commune des Roches-de-Condrieu dispose d'un grand nombre de choix lors du redécoupage territorial imposé par la loi Chevènement du fait de sa position en marge des agglomérations. Hésitant fortement à s'intégrer à la communauté de communes de la Région de Condrieu, dans la logique d'une mutualisation des installations touristiques liées au fleuve (DCM de Condrieu 28 mars 1994), la commune décide finalement d'intégrer, à la suite de la commune voisine de Saint-Clair-du-Rhône⁷⁴⁶, le District du canton de Roussillon en 1995, qui devient par la suite la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais laquelle offre de meilleurs avantages. Mieux structurée, plus importante, elle dispose de meilleures capacités fiscales et d'une offre importante en services publics avec notamment la station d'épuration de Saint-Albans⁷⁴⁷. Les élus roussillonnais s'attachent alors à faire du port l'un des axes de la cohérence intercommunale de la politique du District⁷⁴⁸. Le port est présenté comme la porte d'entrée du Pays Roussillonnais⁷⁴⁹ et il est reconnu comme d'intérêt communautaire⁷⁵⁰. Ainsi, l'intégration de la commune des Roches-de-Condrieu et de son port de plaisance ont pour effet la modification du projet intercommunal roussillonnais, projet historiquement constitué autour de l'industrie (voir section 1.1). Malgré les tensions entre les différentes intercommunalités, une coopération intercommunale parvient à se mettre en place dans la gestion et le financement du port de plaisance impliquant notamment les intercommunalités viennoise, condriote et roussillonnaise.

⁷⁴⁶ Bulletin municipal des Roches-de-Condrieu 29/07/1992

⁷⁴⁷ Bulletin municipal des Roches-de-Condrieu 06/10/1993

⁷⁴⁸ Réunion du conseil communautaire 27 sept 2002. Archives de la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais.

⁷⁴⁹ Conseil communautaire du 23 octobre 2002. Archives de la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais.

⁷⁵⁰ Compte rendu du conseil communautaire de la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais 13/12/2006.

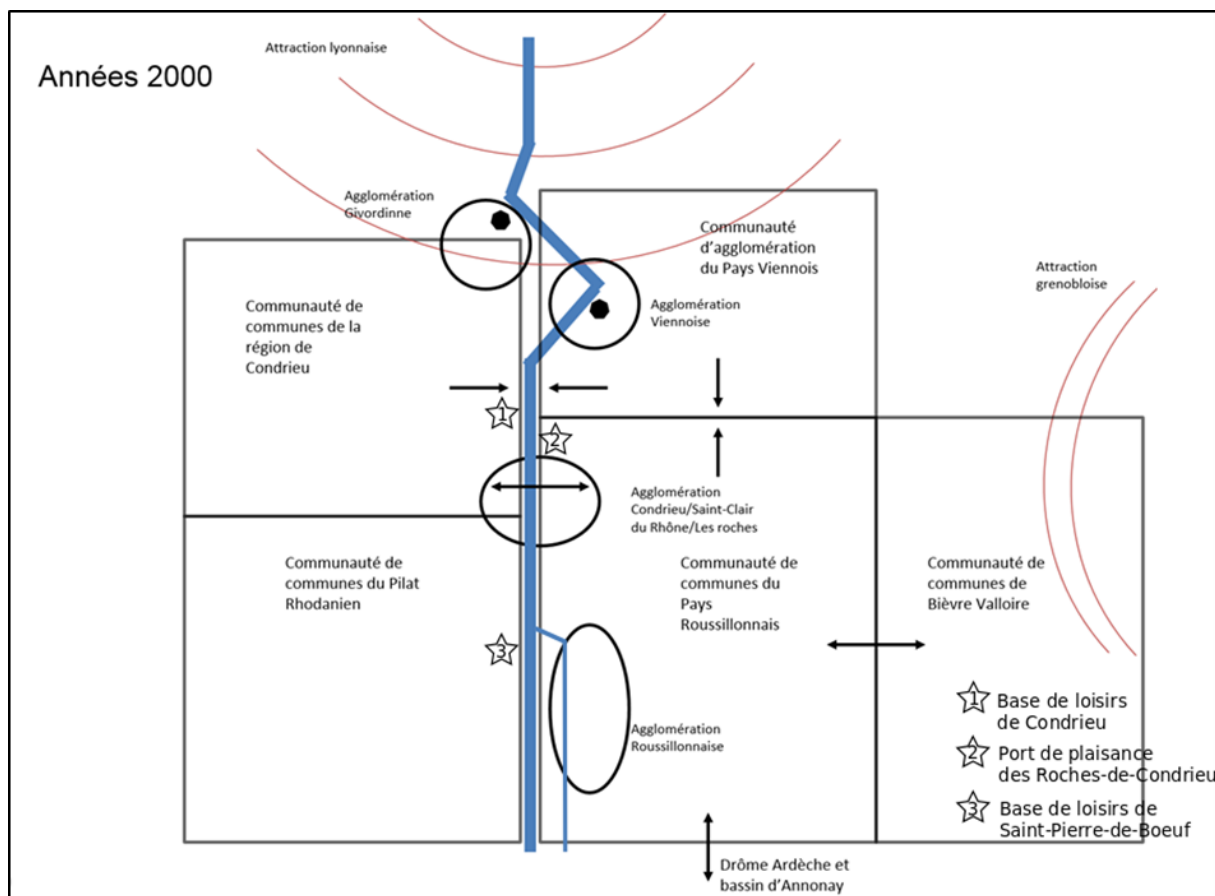


Figure 61: Chorème des relations géopolitiques des intercommunalités dans la région Rhône moyen dans les années 2000. La double flèche orientée vers l'extérieur exprime la collaboration tandis que la double flèche orientée vers l'intérieur exprime au contraire la conflictualité. La récente fusion des communautés de commune de Viennagglo et de la région de Condrieu semble aujourd'hui donner plus de poids au pôle viennois.

Les récentes tentatives de simplification territoriale impulsées par la préfecture de l'Isère pour fusionner les intercommunalités viennoise, condriote et du Roussillon se soldent par des échecs politiques dus à la défiance des élus des deux dernières intercommunalités. Le rejet des élus roussillonnais de toute forme d'absorption dans une grande structure dominée par Vienne⁷⁵¹ entraîne comme sanction le retrait de la municipalité de Vienne via Viennagglo du financement du fonctionnement du Port des Roches-de-Condrieu⁷⁵². La conflictualité entre les agglomérations viennoises et roussillonnaises peut se lire de plusieurs manières (clivages politiques, formations et identités sociospatiales opposées, secteurs économiques différents, conflit de pôles d'attraction ou encore conflit d'ambitions d'élus). Pour mieux la comprendre il faut connaître les grandes difficultés de la genèse du District roussillonnais dans les années 1990, à savoir la défiance des élus communistes roussillonnais. Les promoteurs de ce District ont présenté la nouvelle structure institutionnelle comme le moyen de réaffirmer un pays « moyenne

⁷⁵¹ Compte-rendu du conseil communautaire de la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais 22 octobre 2008.

⁷⁵² Bulletin municipal « le marinier », les Roches-de-Condrieu, janvier 2015.

vallée du Rhône » face au Grand Lyon⁷⁵³. Cela montre des positionnements et des comportements opposés face au phénomène de structuration métropolitaine ; l'agglomération roussillonnaise se représentant et vivant la métropole lyonnaise comme une menace tandis que Vienne y voit son salut, comme le montrent son projet urbain et l'intégration du pôle métropolitain lyonnais à partir de 2012.

Les éléments qui précèdent attestent à quel point la conflictualité entre Vienne et l'agglomération roussillonnaise façonnent les relations intercommunales et dont le jeu d'intérêts localisés fragilise la cohésion du projet de territoire dans la région du Rhône moyen.

Dans cette deuxième section nous avons interrogé la capacité des municipalités de la région du Rhône moyen à se réappropriier les équipements de loisirs fluviaux construits dans la lignée de l'aménagement hydroélectrique du fleuve. Dans le cas des quais de Vienne comme dans le cas des équipements de loisirs fluvial de la région Rhône moyen, la réappropriation du fleuve consiste en un glissement des imaginaires du fleuve depuis le fonctionnalisme vers l'attractivité territoriale. L'étude des archives a en effet mis en évidence comment au-delà d'une simple compensation, le local intègre à la fois la matérialité des équipements produits et l'idéalité qui motive leur production. Ce phénomène rappelle l'intégration de la lecture fonctionnaliste de l'aménagement du fleuve dans la ville par les élus viennois au moment de la construction de la voie express (voir chapitre 4, section 2.2.1.). Cette projection d'un espace fonctionnel structuré en équipements touristiques alimente la mécanique argumentative géographique des dispositifs de l'action territoriale contemporaine. Malgré cela, les lignes de fragilité sont bien présentes à l'échelle du rapport de Vienne au fleuve comme à celle du territoire Rhône moyen. D'un côté, la municipalité Viennoise par son choix ambitieux et coûteux s'expose à la critique des usagers. De l'autre, le territoire Rhône moyen est fragilisé par la géopolitique intercommunale. Cette dernière est caractérisée par un hiatus structurant entre Vienne et l'agglomération roussillonnaise faisant intervenir différents éléments d'explication, parmi lesquels on trouve des choix socio-spatiaux et des horizons de développement opposés.

Les deux grands effets de continuité avec le précédent, caractéristiques de la réappropriation des imaginaires du fleuve par les espaces locaux du Rhône moyen durant les sections 1 (cas de la navigation) et 2 (cas de l'attractivité territoriale) laissent place à une dernière étude en contrepoint. Il s'agit d'un cas de rupture forte du système d'acteurs local avec le régime imaginaire imposant une codification du fleuve comme élément productif. Ainsi se complète le tableau d'un fractionnement des appropriations des imaginaires hérités du fleuve par le local, ici par la négative.

⁷⁵³ Archives de la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais presse sur assemblée du conseil communautaire 16/02/1996.

3 Donzère-Mondragon : un oubli du Rhône modernisé

Nous avons vu successivement deux scénarios dans la transition de l'imaginaire global vers le local. Les acteurs locaux et infrarégionaux construisent leur projet tantôt sur la navigation fluviale, tantôt sur l'attractivité du fleuve en misant sur les activités de loisirs et sportives liées au fleuve. Le changement de territoire d'étude permet de renforcer la démonstration du fractionnement des imaginaires dans leur passage au local et la diversité du local qui en ressort. Il offre en effet une nouvelle combinaison temporelle d'usages stratégiques de représentations héritées par un système de pouvoir local.

Comme nous l'avons vu au chapitre 4, la plaine de Donzère-Mondragon propose une configuration physique, hydraulique et historique différente de l'espace du Rhône moyen. Les problèmes, les acteurs qui les construisent, les imaginaires et le territoire s'entremêlent pour produire un espace original. L'intervention de la Compagnie Nationale du Rhône après la Seconde Guerre mondiale, le sursaut intercommunal dans la période d'émulations pour l'expansion dans les années 1960 et les grandes opérations d'installations de complexes nucléaires sont des événements majeurs marquant le territoire. Pourtant, nous allons voir que suite au vide laissé à partir des années 1980 par le délitement de l'imaginaire productiviste que ces événements structurent, l'expression des imaginaires du local ne s'inscrit pas dans la continuité mais plutôt dans l'opposition à la modernité imposée. Cette opposition s'exprime par une relégation à l'oubli des éléments de cette modernité, à savoir le canal de dérivation et les ambitions industrielles projetées sur ses abords dans les années 1970, cela au profit d'un réinvestissement (cognitif) du Rhône court-circuité.

Nous allons voir comment d'une part les deux épisodes d'inondations de 1993-1994 et 2002-2003, et d'autre part la dérégulation de la nappe alluviale qui persiste depuis la construction du canal par la Compagnie Nationale du Rhône réactivent des mémoires de l'espace local d'avant sa modernisation. Ces réactivations informent et construisent les imaginaires du local autour de la gestion des crues par la réhabilitation de digues et d'autre part autour de la réalimentation de la nappe alluviale pour le développement de l'agriculture irriguée.

Nous montrons que le rapport local au fleuve, tourné entièrement vers le Rhône court-circuité, met totalement en oubli les transformations modernes de la plaine. La réappropriation s'opère ainsi sur un mode très sélectif, escamotant le canal de la Compagnie Nationale du Rhône face à une image mythifiée de la plaine traditionnelle.

3.1 Gérer les crues du Rhône court-circuité : une reconfiguration des pouvoirs dans la régulation sociospatiale de la plaine

La montée en puissance du problème des inondations⁷⁵⁴ constitue la première composante de la reconfiguration des imaginaires du local. Nous mettons en exergue la manière dont les inondations fortes qui surviennent dans le tournant du XXI^e siècle changent le rapport au fleuve dans la construction du local dans la plaine de Donzère-Mondragon. Ce changement s'opère par une marginalisation de l'élément spatial qui domine l'imaginaire dans le discours municipal jusque dans les années 1970, à savoir le canal de dérivation de Donzère-Mondragon envisagé comme un espace moderne et productif. Cette relégation du canal oriente les regards vers un élément jusque-là négligé de la structure de la plaine, à savoir le Rhône court-circuité⁷⁵⁵, lequel, envisagé comme facilitateur de l'écoulement des crues, est l'objet d'une appropriation par la municipalité.

3.1.1 Une relégation du fleuve non canalisé dans l'imaginaire local

Durant la période de l'aménagement du fleuve par la Compagnie Nationale du Rhône, le Rhône court-circuité est un élément marginal dans l'imaginaire des municipalités face à des réalisations (notamment le canal de dérivation de Donzère à Mondragon) qu'elles accueillent (comme la modernité, non sans une période de latence comme nous l'examinons au chapitre 4).

Pour comprendre la réception des aménagements par les élus pierrelattins et la négligence du Rhône court-circuité durant cette période, il faut rappeler le caractère spécifique de la représentation générale du fleuve durant les derniers siècles. Le Rhône est perçu comme un fleuve turbulent, capricieux durant la majeure partie du second XX^e siècle. La modernité que revêt l'aménagement du fleuve durant toute cette période répond par conséquent à des attentes fortes des élus rhodaniens. Ces attentes mobilisent la croyance dans la capacité des barrages à maîtriser l'écoulement du Rhône par l'absorption des surplus de débit dans les canaux de dérivation. Cette croyance est elle-même une construction historique profonde qui s'exprime déjà fortement lors des grandes inondations de 1840 et 1856 et dont on retrouve des illustrations durant les périodes suivantes. Par exemple, elle apparaît dans les revendications de l'Union Générale des Rhodaniens suite à la crue de Février 1928⁷⁵⁶. En effet le rapport « Culminal » cité par un orateur du congrès de cette année pose clairement la question : « il s'agit de savoir si (...) l'atténuation des inondations ne serait pas une conséquence inattendue, un résultat heureux de la captation des eaux pour la production de l'électricité » (rapport de M. Paul Culminal sur la question des

⁷⁵⁴ Les inondations de 1993-1994 et 2002-2003 touchent principalement les départements du sud de la Vallée du Rhône. Elles sont fortement médiatisées au niveau national car elles causent plusieurs victimes en plus des dégâts matériels.

⁷⁵⁵ Le Rhône court-circuité désigne la partie du fleuve dont la majeure partie du débit est absorbée par un canal de dérivation construit en parallèle (par la Compagnie Nationale du Rhône dans le cadre de la loi de 1921).

⁷⁵⁶ Ces crues touchent fortement l'Ain et l'aval de cet affluent, y compris Lyon (Pardé, 1928).

inondations Congrès II de l'Union Générale des Rhodaniens, 1928). Cette croyance qui structure les attentes locales est toujours présente lors des transformations effectives du fleuve après la Seconde Guerre mondiale ; le discours moderniste sur la maîtrise du fleuve sauvage domine en effet durant la phase de l'aménagement du Tiers Central du Bas Rhône dans les années 1940-1950 (voir Pritchards, 2011). Ces éléments remettent en perspective l'accueil unanime fait aux travaux de la Compagnie Nationale du Rhône par les élus pierrelattins. En court-circuitant le Rhône, l'aménagement moderniste « résout » le problème majeur liant le fleuve à la société locale, à savoir le risque d'inondations. Cela explique pourquoi les communes s'en remettent totalement à la Compagnie Nationale du Rhône en ce qui concerne la gestion hydraulique de la plaine.

Ce silence de la municipalité concernant le Rhône court-circuité n'est pas total dans les délibérations. Nous constatons en effet, de manière sporadique, quelques inquiétudes sur l'état du « vieux Rhône »⁷⁵⁷ dans le cadre du dysfonctionnement de l'équilibre hydraulique de la plaine suscité par l'aménagement du canal de dérivation. Dans le chapitre 4 nous avons vu les conséquences fortes induites par la mise en service du barrage de Donzère-Mondragon et du canal de dérivation après la Seconde Guerre mondiale sur la régulation hydraulique du système fluvial de la plaine notamment pour les irrigants. Un autre aspect plus discret et peu visible des impacts du barrage dans le temps est la construction d'une représentation du Rhône court-circuité comme un fleuve dénaturé, dérégulé par l'artificialisation de la plaine et ne remplissant plus son rôle de facilitateur d'écoulement des crues. Durant les travaux du barrage la municipalité se soucie de l'entretien des digues longitudinales disposées dans la plaine qui permettent de ralentir les crues (DCM de Pierrelatte, 19 janvier 1945). A cela s'ajoute le vœu émis pour « éviter l'accroissement des risques d'inondation dus à l'ensablement et au boisement des parties du lit du Rhône mises à sec par suite de la déviation des eaux du fleuve dans le canal Donzère-Mondragon » une décennie après la fin des travaux (DCM de Pierrelatte, 15 octobre 1957). Ces éléments montrent que l'aménagement hydraulique de la plaine réactive à la marge un problème local de lutte contre les inondations. Ce processus reste en sourdine dans les délibérations officielles, ce qui peut s'expliquer par l'absence de fortes crues durant la période de l'aménagement du Rhône de Lyon à la mer.

A partir des années 1980 néanmoins, les archives de Pierrelatte montrent une attention croissante de la municipalité pour le problème de l'écoulement du Rhône court-circuité. On assiste en effet à l'apparition d'un enjeu local de la facilitation de l'évacuation des crues par le dégagement et le nettoyage des lônes, qui prennent ainsi une valeur fonctionnelle dans les représentations. Cela donne lieu à des prises d'initiatives ponctuelles appuyées par la Compagnie Nationale du Rhône et l'État : travaux de dégagement de la lône de Malaubert (DCM de Pierrelatte, 27 octobre 1983, DCM de Pierrelatte, 16 février 1988), aménagement du bras de Surelle (DCM de Pierrelatte, 1er septembre 1987). Ces quelques opérations répondent aussi à la demande d'usagers locaux de l'espace fluvial, notamment l'association

⁷⁵⁷ Ce terme utilisé par certains habitants fait référence au Rhône court-circuité. Il ne doit pas être confondu avec le Rhône d'avant aménagement.

de pêche « la Gaulle pierrelattine » (DCM de Pierrelatte, 1^{er} septembre 1987). D'autres délibérations font état de réhabilitation de digues en bordure du Rhône (DCM de Pierrelatte, 3 octobre 1988) ou le long de certaines îles (DCM de Pierrelatte, 16 février 1994).

La perception d'un avant et d'un après les aménagements dans le vécu de la plaine imprègne fortement les mémoires des habitants les plus âgés. Dans le récit de l'un d'entre eux, les aménagements de la Compagnie Nationale du Rhône sont présentés comme les facteurs déclencheurs d'un dérèglement de l'équilibre hydraulique caractérisant jusque-là le rapport local aux crues du Rhône dans la plaine. Avant les aménagements de la Compagnie Nationale du Rhône et le dérèglement du fonctionnement hydraulique de la plaine, les crues du Rhône sont pleinement intégrées dans la rythmique sociale des habitants et agriculteurs. Cette plaine a en effet un fonctionnement particulier durant les épisodes de crues ; en période de hautes eaux le recouvrement de la plaine par une lame d'eau se fait de manière lente de l'aval vers l'amont. La transformation de la plaine par le canal de la Compagnie Nationale du Rhône a pour effet d'accélérer et d'augmenter la puissance de ce recouvrement par la lame d'eau d'une partie de la plaine. Cette montée en intensité et en dangerosité des crues apparaît avec force dans les représentations des riverains :

« Parce que avant le canal il y avait des crues, à longueur d'année il y en avait ! Vous voyez, mais on vivait avec ! On allait pas appeler les pompiers et tout, il y avait pas de courant, les digues n'étaient pas entretenues, on avait des digues en arrêtes de poissons, l'eau remontait dans la rue et il y avait pas de courant. Il y avait pas de dégâts. Au contraire le Rhône (...) dans la plaine inondable, on ne mettait jamais d'engrais parce que le Rhône apportait du bon limon. (...) Tandis qu'aujourd'hui c'est des torrents, c'est plus du tout pareil ! La route, là, elle a jamais tenu, à chaque inondation elle est partie, trois quatre fois elle est partie ! » (entretien avec un riverain âgé de la plaine représentant des riverains le 29/04/2016).

Cependant, la régulation politique de l'espace fluvial reste inchangée avant les années 1990. Malgré la représentation locale d'un fleuve dénaturé et dérégulé dans une plaine au fonctionnement altéré par le barrage, il s'avère que le système fluvial demeure entièrement la prérogative de la Compagnie Nationale du Rhône. Nous l'avons vu dans la manière dont les initiatives locales d'irrigation (canal de Pierrelatte) sont soumises aux logiques du canal de la Compagnie Nationale du Rhône. Cette dernière durant la période de l'aménagement du bas-Rhône tend à délaissier l'entretien du Rhône court-circuité, assimilé à un espace non productif. Ce sont les inondations fortes des années 1993-1994 et 2002-2003 qui remettent en cause l'agencement des pouvoirs et des représentations de la plaine.

3.1.2 Les inondations des années 1990-2000 : une reconfiguration des pouvoirs

Durant les années 1990 et 2000, les inondations fortes dans le Bas-Rhône viennent donner du poids à la représentation locale d'une plaine au fonctionnement hydraulique précaire et ébranlent la configuration des pouvoirs en place.

Ces inondations font jouer fortement la représentation d'une plaine alluviale déstructurée par la Compagnie Nationale du Rhône, fautive de n'avoir pas pris en compte le Rhône court-circuité qui doit participer au fonctionnement « normal » de la plaine. En témoigne la construction de récits sur les événements et leur régulation par les leaders de l'association de riverains créée dans la lignée des inondations dans la plaine.

Plus que les seules inondations de 1993-1994, c'est l'accumulation d'une succession d'épisodes avec les inondations de 2002-2003 qui met au grand jour l'inertie de la Compagnie Nationale du Rhône, des instances municipales et de l'État dans la régulation du fleuve en même temps que leur incapacité à sécuriser l'espace fluvial du point de vue des riverains. L'effet d'accumulation dans la succession des deux épisodes d'inondations apparaît bien dans le récit des leaders pierrelattins des associations de riverains :

« C'était après les années 2002, les crues 2002-2003, là ça a totalement changé parce que là ils ont été mal là quand même. Même très mal. Parce que depuis 1993-1994 ils n'avaient rien fait, et ça s'est renouvelé, ils pensaient que ça repartait pour 50 ans l'ennui c'est que ça s'est renouvelé en 2002-2003 » (entretien avec un leader de l'association de riverains le 29/04/2016).

L'organisation d'une réponse du local sous la forme d'un collectif est motivée par un sentiment de « trahison » vis-à-vis de la Compagnie Nationale du Rhône qui aurait construit le barrage et le canal de dérivation mais aurait négligé d'entretenir le fleuve dans sa partie « improductive » (le Rhône court-circuité) :

« Le vieux Rhône en temps de crue prenait 4000m³/s. les lônes qui sont bouchées aujourd'hui 2000 m³. Or le canal qui était prévu pour 1500 mais qui pouvait aller à 1900-2000, bah ça nous absorbait la totalité des crues et la Compagnie Nationale du Rhône disait voilà vous n'aurez plus de crues ! Et ils l'ont écrit ! (...) c'était un calcul qui était juste ! Mais il aurait fallu que le Rhône et les lônes soient entretenus ! Ce qui a été négligé totalement pendant 50 ans ! Le problème il est là ! Et la bagarre qu'on a déclenchée c'était ça, revenir à un Rhône normal ! » (entretien avec un leader de l'association de riverains le 29/04/2016).

Les inondations sont présentées comme un événement déclencheur et révélateur d'un dysfonctionnement latent dans la gestion des inondations opérant jusque-là :

« Personne n'a rien dit tant qu'il n'y a pas de catastrophe, on nous avait tellement dit, c'est fini il y aura plus d'inondations. Bon. Après tout, les gens s'en foutaient à l'époque, mais après quand il a eu le coup dur 93 – 94, là les mémoires se sont réveillées quand même. » (entretien avec un leader de l'association de riverains le 29/04/2016).

L'absence d'inondation pendant une longue période est réinterprétée comme une coïncidence expliquant l'inertie du local, le laisser-aller des riverains face au comportement de la Compagnie Nationale du Rhône :

« parce que on s'était laissés endormir il faut savoir, c'est vrai, est ce que c'est une chance ou est-ce que c'est pas bon, on est restés 40 ans 50 ans sans inondations. Bon et ce qui est arrivé c'est que la mémoire du risque s'est effacée. Voilà. Et ensuite on s'est réveillé on s'est aperçu non c'est pas normal » (entretien avec un leader de l'association de riverains le 29/04/2016).

Enfin, le leader du collectif voit dans les compensations faites aux communes par la Compagnie Nationale du Rhône suite aux aménagements comme une manière de détourner les regards du manque d'entretien du Rhône court-circuité :

« On a arrosé tout le monde, plus personne s'est occupé de voir si l'entretien des lônes et du vieux Rhône était fait » (entretien avec un leader de l'association de riverains le 29/04/2016).

Le sentiment d'une trahison de l'État et du gestionnaire fluvial déclenche de nombreuses revendications locales de la part des riverains qui parviennent à se structurer en une force politique importante. Cette volonté de prendre part à la gestion de la plaine s'illustre dans la pétition de 2004 qui recueille une centaine de signatures dans la commune de Lamotte du Rhône (403 habitants en 2006) pour réparer une digue bréchée⁷⁵⁸. Ces revendications entraînent la création de l' « association de riverains du Rhône » suite aux dernières inondations ; celle-ci se compose d'agriculteurs locaux mais aussi pour une grande part d'habitants venus s'installer dans la plaine et construire leurs maisons individuelles dans les années 1970-1980 sans savoir qu'ils étaient en zone inondable⁷⁵⁹. Elle regroupe environ 80 adhérents, effectif stabilisé depuis sa création (la Tribune, 29/04/2010). Ce collectif milite dans les scènes politiques locales et régionales et participe aux Comités Territoriaux de Concertation dans le cadre du Plan Rhône. Il se joint notamment aux autres collectifs de riverains rhodaniens dans la Confédération des Riverains du Rhône et ses Affluents, malgré des conflits d'intérêts entre les leaders des associations locales pour la présidence de la Confédération (la Tribune, 22/11/2007). De plus, l'association porte des revendications pour prendre en main la gestion des crues face aux élus locaux et à l'État dans la plaine de Donzère-Mondragon (la Tribune, 29/04/2010). Les riverains redécouvrent à cette occasion le Rhône d'avant les aménagements par la médiatisation de la carte de Cassini, où l'on peut voir le fleuve tel qu'avant les

⁷⁵⁸ La tribune jeudi 25 novembre 2004, « pétition pour reconstruire la digue », n°48

⁷⁵⁹ Entretien avec un leader de l'association de riverains le 29/04/2016.

aménagements. Cette carte est utilisée par des représentants des riverains pour montrer l'étendue passée du lit du fleuve, montrant qu'avant les aménagements les crues étaient affaiblies par cette forte capacité du fleuve à contenir les écoulements dans son lit. On retrouve ce recours à la géographie du passé dans l'article sur un projet de gravière critiqué pour ses impacts sur le creusement du lit, suspecté ainsi d'aggraver le régime d'écoulement de la plaine, l'eau menaçant de s'y engouffrer avec plus de vitesse : « un simple regard sur cette vieille carte devrait conduire les apprentis sorciers à s'interroger sur les déluges qu'ils risquent de déclencher demain s'ils persistent » (La tribune, 07/04/2005. « en passant/retrouver raison... », figure 16).



Figure 62: extrait de la carte de Cassini publié par un journaliste critiquant un projet de gravière à Donzère. La Tribune, jeudi 07/042005. « en passant/retrouver raison... ».

Ce collectif se fait entendre au niveau régional durant les comités territoriaux de concertation donnant naissance au Plan Rhône durant les années 2000. Les événements catastrophiques se produisant à l'échelle régionale, la réponse politique de l'État nécessite une réponse de l'État à l'échelle du fleuve. Guérin (2014) fait la genèse politique du plan Rhône comme une réponse publique au dysfonctionnement du système technique mettant en relation les acteurs locaux avec les Régions et l'État. Ce dispositif d'action publique au fonctionnement institutionnel souple est initié dans le mouvement plus général de recomposition de l'État (voir l'introduction de ce chapitre) dans un contexte d'affirmation de la relation contractuelle entre l'État et les régions (succédant aux Plans). Les réunions de concertation organisées de manière concurrentielle par l'État (qui organise les États Généraux du

fleuve) et les Régions (qui font de leur côté les Comités Territoriaux de Concertation) dans la préparation du premier Plan Rhône constituent autant de scènes où les représentants des riverains prennent la parole et engagent la Compagnie Nationale du Rhône (et l'État) dans une dynamique de reddition de comptes par rapport aux inondations survenues les années précédentes. Le premier plan Rhône, qui débute en 2007, voit de nombreuses études et initiatives prises dans le Bas-Rhône pour fournir une réponse publique au problème d'inondation. Le comité de riverains du Rhône de la plaine de Donzère-Mondragon participe activement à cette prise de parole et acquière ainsi une forte visibilité durant le premier Plan Rhône.

Dans le même temps, le collectif de riverains du Rhône est très actif sur la scène locale ; son leader résidant dans la plaine de Donzère-Mondragon porte de nombreuses attaques envers les dirigeants de la Compagnie Nationale du Rhône et le gouvernement notamment par la publication d'un journal local (« l'écho des lônes »). Cette action donne lieu à une convocation des leaders des riverains par le préfet, qui se trouve cependant désamorcée par un ingénieur occupant une position importante à la Compagnie Nationale du Rhône. Cet extrait illustre ce passage d'une politique de confrontation à une politique de diplomatie et d'enrôlement dans la réaction de la Compagnie Nationale du Rhône vis-à-vis de l'association de riverains :

« Nos maires, les principaux maires qui étaient là à l'époque, ils voulaient pas se mettre la Compagnie Nationale du Rhône à dos, eh bien on faisait rien ! bah oui ! il a fallu une association pour foutre une panique pas possible ! on avait écrit un journal un article, 'y a-t-il un pilote dans l'avion ?' Vraiment virulents quoi ! Le lendemain que le journal ait paru on était convoqués à la préfecture, là les flics nous attendaient, tout le monde nous attendait pour nous foutre en cabane ! C'est un directeur de la Compagnie Nationale du Rhône M., qui était un honnête homme, (...) (...) parce qu'il a pris notre défense, il a dit je regrette, il a dit au préfet, il a demandé une interruption de séance au préfet quand on nous a énuméré tous les griefs qu'ils avaient à nous reprocher qui n'étaient que la vérité, il a demandé une interruption de séance pour discuter avec le préfet et tout, puis ensuite on était autour de la table, le préfet, lui-même il dit bon ben effectivement messieurs il y a aucune charge contre vous, M. vient de confirmer tous vos dires. (...) ça a été terminé, on a été tranquilles après ! » (Entretien avec un leader de l'association de riverains le 29/04/2016).

Ces éléments montrent une reconfiguration des pouvoirs dans la production de la plaine de Donzère-Mondragon provoquée par la structuration des riverains en force politique. Cette reconfiguration aboutit à une intégration de la contre-représentation de la plaine alluviale portée par les riverains dans les discours et les pratiques des gestionnaires classiques : État, Compagnie et municipalités.

3.1.3 La réponse politique locale à la crise : une instrumentalisation des mémoires de la plaine traditionnelle

La reconfiguration des pouvoirs (induite par l'obligation des gestionnaires classiques à prendre en compte la représentation du fleuve portée par les riverains) qui s'effectue suite aux inondations et à la constitution de collectifs de riverains a des effets notoires sur le comportement des autorités municipales de la plaine.

En intégrant la contre-représentation des riverains dans leur discours, les municipalités réactivent les mémoires de la plaine traditionnelle (d'avant aménagement) pour consolider leur légitimité à codifier l'espace local. Les inondations provoquent des réactivations de mémoires des anciennes structures matérielles de la plaine dans les discours des riverains et des élus sur le fleuve. Il s'agit du réseau d'anciennes digues datant du XIX^e et du début du XX^e siècle dont l'entretien a été négligé depuis des décennies. En effet, les élus locaux expriment très vite leur regret que les anciennes digues du nord de Pierrelatte aient été détruites, et leur souhait pour que de façon générale les « digues d'antan »⁷⁶⁰ soient réhabilitées (le tribune 21/10/2004 « digues/visites départementales »). On en trouve tout d'abord l'illustration dans l'appel du maire de Lapalud à réhabiliter les anciennes digues de la plaine de Donzère-Mondragon : « Les digues ne protègent pas de l'inondation, elles la régulent. Autrefois le Rhône était attendu, il apportait des limons. Les anciens avaient des raisons de construire ces digues. Ils se protégeaient. Aujourd'hui, en amont, bien des digues ont disparu. Cela nous rend inquiet. Nous demandons en priorité la reconstruction et l'entretien de ce qui existait »⁷⁶¹. La référence aux anciens vient légitimer l'actualisation de l'enjeu de la gestion des inondations et le réinvestissement de l'imaginaire local sur les objets hérités, le réseau de digues laissé à l'abandon. Elle permet de reconsolider la légitimité des autorités municipales.

Devant les fortes critiques et revendications locales suivant les inondations, la Compagnie Nationale du Rhône réinvestit immédiatement dans l'entretien du Rhône court-circuité. Elle s'engage en effet dans des travaux de remise en état du fleuve (qualité écologique et écoulement) entre la Berre et le pont de Bourg-Saint-Andéol pour un tronçon de 4 km (Dauphiné Libéré 08/12/1994, « le Rhône aux petits soins »). De la même manière après les inondations de 2003, la Compagnie Nationale du Rhône engage des crédits importants dans l'entretien physique des éléments du Rhône court-circuité donnant lieu à des articles dans la presse (la Tribune, 25/11/2004, « Compagnie Nationale du Rhône entretien du Rhône », n°48). La Compagnie Nationale du Rhône prend aussi à sa charge une étude du rétablissement de l'ancien écoulement du Rhône court-circuité (La tribune 10/03/2005 « enfin des décisions importantes ») dans le cadre de la restauration hydraulique et écologique du Rhône (nous l'étudions dans le chapitre 6). Ce changement d'attitude de la Compagnie Nationale du Rhône vis-à-vis des associations

⁷⁶⁰ Le discours fait référence ici à ce qui est connu comme les « digues syndicales » financées par des acteurs locaux, qui par opposition avec les digues modernes du XX^e siècle sont plus anciennes et plus fragiles.

⁷⁶¹ Cité dans la tribune 02/10/2003 « après les inondations, les riverains à contre-courant ».

de riverains est à inscrire dans la restructuration de la politique de cette entreprise (voir section 3) privilégiant la coopération avec les territoires. Il montre une prise au sérieux de la contre-représentation de la plaine portée par les riverains fédérés en association pour éviter un conflit très risqué pour l'entreprise. Tout comme la Compagnie Nationale du Rhône, les municipalités de la plaine élaborent elles-aussi une réponse publique aux inondations et à la crise qu'elles ont générée.

Pour présenter une réponse à la crise, les municipalités s'engagent dans la création d'une structure intercommunale regroupant les communes de Pierrelatte et de Donzère en 1994 pour porter une initiative de coordination de leur action dans la mise en œuvre d'une stratégie locale de défense contre les crues (DCM de Pierrelatte, 28 Juin 1994). En résulte la création du SIAGAR (syndicat intercommunal de la gestion des abords du Rhône), dont la vocation est de travailler à la refaçon de digues détériorées ayant perdu leur capacité de ralentissement des crues. La programmation d'actions par ce syndicat résulte d'un rapport de force continu entre les municipalités et l'association des Riverains du Rhône⁷⁶². Le SIAGAR s'attache tout de suite après les inondations de 2002 2003 à restaurer des digues de la plaine, bénéficiant de financements croisés de l'Union Européenne⁷⁶³ et de l'État (l'Essentiel n°7, 10/2004, archives de Pierrelatte) (figure 17).

⁷⁶² La tribune 15 novembre 2007 numéro 46, « les associations de riverains partagées ». Archives de la municipalité de Pierrelatte. Non indexé.

⁷⁶³ Ce nouvel acteur n'a qu'un impact incident dans la gestion du fleuve.



Figure 63: étude de l'aménagement des digues dans le périmètre d'intervention du SIAGAR (source : SIAGAR 2013).

Le SIAGAR ne regroupant que les deux communes de Donzère et Pierrelatte, se pose la question de la constitution d'une intercommunalité à partir de l'enjeu de gestion des crues. Des initiatives de rapprochement entre communes sont encouragées durant le premier Plan Rhône (2007-2014) avec l'initiative Territoire Rhône, une cellule technique aspirant au statut d'EPCI⁷⁶⁴ mené par une équipe de la DREAL durant les années 2000. Cette équipe tente d'instaurer un plan de gestion durable des crues du Rhône, elle tente pour cela de raisonner la gestion hydraulique des différents tronçons par une approche normative, la gestion durable des inondations (voir Guérin, 2011). La cellule technique parvient à réunir les communes de la plaine (Pierrelatte, Donzère, Lapalud et La Motte du Rhône) autour de son initiative de gestion des crues qui doit aboutir à un renforcement de l'armature de digues dans la plaine de Donzère-Mondragon (la tribune 11 janvier 2007). Cependant cette initiative est éphémère du fait de l'échec de l'équipe de Territoire Rhône à institutionnaliser leur structure en EPCI sur le fleuve (voir Guérin, 2011).

⁷⁶⁴ Etablissement public de coopération intercommunale. Sur l'histoire de cette cellule voir Guérin (2011).

Ce syndicat reste une initiative locale contrainte par un budget communal réduit⁷⁶⁵, et par la fragmentation politique du territoire. En effet les réalisations en matière de restauration de digues ne concernent que le territoire municipal des communes adhérentes, Donzère et Pierrelatte. L'absence d'adhésions d'autres communes de la plaine à ce syndicat s'inscrit vraisemblablement dans les tensions qui ont marqué la fragilité de l'histoire intercommunale de la plaine.

3.2 L'actualisation d'un passé hydroagricole

Le thème de la gestion des crues du Rhône dans la plaine n'est pas la seule initiative exprimant le retour au local après les années 1970 ; il s'ajoute à une réaffirmation de l'identité hydroagricole de la plaine à travers les initiatives locales de réactivation des structures hydroagricoles d'avant aménagement. Ce processus constitue la seconde modalité de la recomposition des imaginaires dans la plaine de Donzère-Mondragon.

A partir des années 1980 les délibérations de la commune de Pierrelatte montrent plusieurs initiatives municipales pour réactiver les anciennes structures hydroagricoles d'avant l'aménagement de la Compagnie Nationale du Rhône, notamment le réseau de fossés. On trouve notamment des initiatives de réalimentation de la nappe alluviale à partir des fossés (DCM de Pierrelatte, 6 mai 1987), donnant lieu à des travaux ponctuels au début des années 1990.

Ces nouvelles tentatives de réalimentation de la nappe alluviale par la municipalité sont destinées à sécuriser l'agriculture de la plaine : avec l'intensification des usages de la nappe (besoins croissants en irrigation, eau potable, développement de la pisciculture et installation des activités nucléaires) depuis une demi-siècle, l'équilibre de l'alimentation de la nappe alluviale de la plaine est de nouveau (voir chapitre 4, section 2.1.) menacé. De plus, ces initiatives accompagnent un nouveau projet d'irrigation de la commune de Pierrelatte localisé dans le nord-ouest de son territoire (figure 18), projet mis en sursis par le risque d'abaissement de la nappe alluviale (rendant difficile tout pompage notamment en été). Ainsi, la remise en eau des anciennes structures agricoles (fossés, canal de Pierrelatte) apparaît comme la solution pour générer de nouveaux apports dans la nappe par infiltration.

Une étude est demandée à BURGEAP pour calibrer l'entretien et d'extension du réseau de fossé pour réalimenter la nappe à partir d'une hydraulique de surface alimentée par une prise d'eau dans le canal de Donzère (DCM de Pierrelatte, 6 mai 1987). Le projet municipal fait de la nappe alluviale l'attribut d'une agriculture irriguée à protéger : « la nappe phréatique abondante et peu profonde, permet à Pierrelatte une irrigation facile et souvent peu onéreuse. On peut penser, à moins d'une catastrophe

⁷⁶⁵ Il est notamment contraint de fonctionner sans salarié jusqu'en 2013.

sismique, qu'il en sera longtemps ainsi » (DCM de Pierrelatte, 2/12/88). L'étude BURGEAP de 1991 participe de la réactivation de la représentation fonctionnelle de la nappe déjà active lors de la tentative communale de réappropriation de son réseau d'irrigation dans les années 1970 (voir chapitre 4, section 2.1.). L'étude confirme l'importance des anciens fossés et canaux hydroagricoles permettant son alimentation (notamment les canaux de Pierrelatte et de la Berre). Elle recommande l'extension du réseau de fossés et de drains pour récupérer le pouvoir d'infiltration de la plaine mis à mal par le canal de Donzère-Mondragon, dans la lignée de ces expériences passées. L'initiative rencontre par ailleurs l'intérêt des usagers locaux notamment les pêcheurs (la Gaulle Pierrelattine) qui voient dans la réalimentation des fossés de nouveaux terrains pour leur pratique et soulignent l'intérêt de réhabiliter les anciennes lônes existantes et les anciens fossés à cet effet.

Plusieurs fossés sont construits en plus du réseau existant pour réalimenter la nappe (DCM de Pierrelatte, 19 décembre 1995). La mise en eau des ouvrages est effectuée en 1995 (DCM 26 juin 1997). Quelques tronçons du canal de Pierrelatte sont réhabilités avec des financements de la commune, de la région et du département (DL 19/02/1997). La vocation du canal de Pierrelatte est sanctionnée dans la médiatisation des travaux de réhabilitation dans la presse (figure 19) : on retrouve bien la fonction de « conserver un certain équilibre de la nappe phréatique dont le niveau est irrégulier depuis la construction du canal de Donzère-Mondragon » dans le récit fait par les journalistes des travaux du canal (Dauphiné Libéré 19/02/1997).

Ainsi, l'enjeu de l'agriculture irriguée de la plaine reste prégnant dans le comportement de la municipalité de Pierrelatte depuis l'aménagement de la Compagnie Nationale du Rhône et ce jusqu'à nos jours malgré les grandes transformations de ces communes.

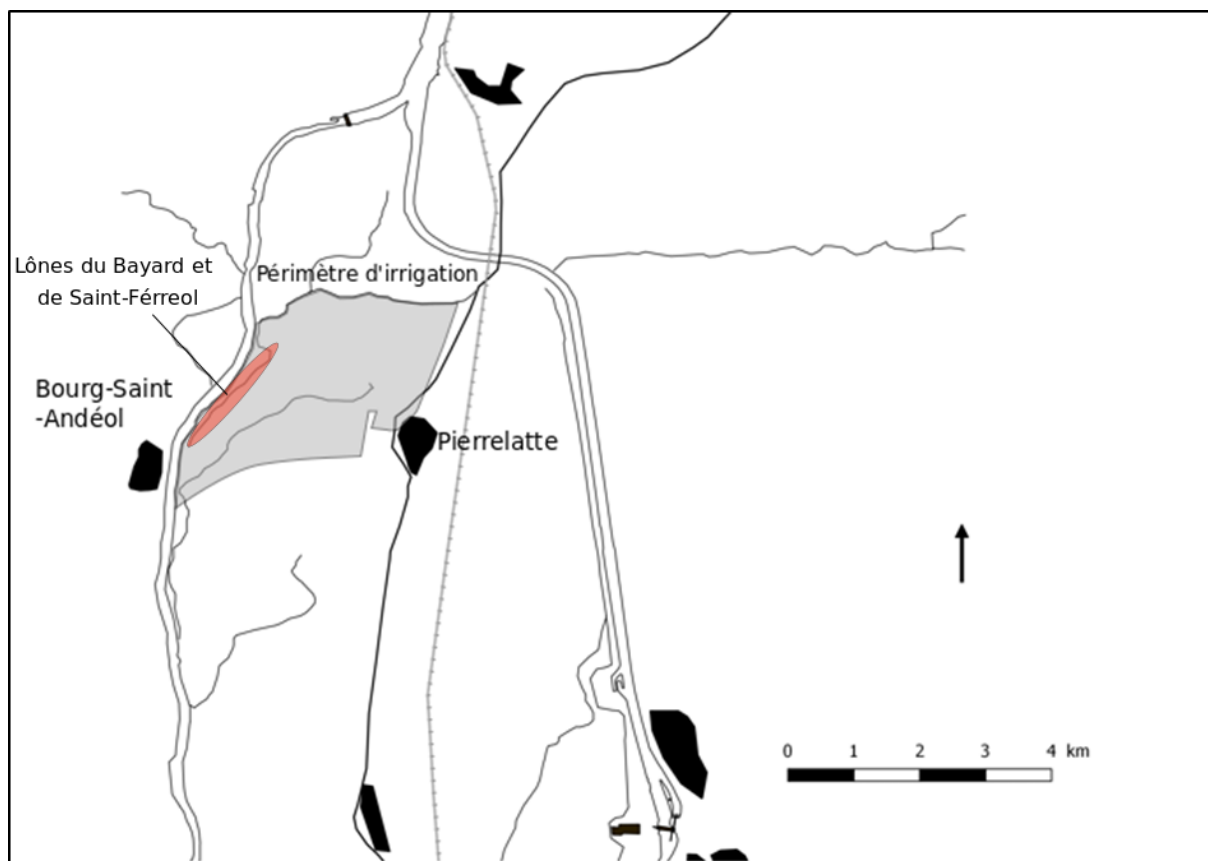


Figure 64: projet d'irrigation de la ville de Pierrelatte. Les lônes du Bayard et de Saint Ferreol, et donc le Rhône court-circuité, prennent une importance nouvelle en tant que potentiels bras d'alimentation de la nappe alluviale pour sécuriser l'irrigation. Source :

L'initiative de la commune de Pierrelatte montre d'une part la réification d'objets géographiques dans les imaginaires ; il s'agit de la nappe alluviale et du réseau de drains, fossés, canaux hérité du passé hydroagricole de la plaine. Ces objets ont été escamotés durant les Trente Glorieuses du fait de l'effacement du local dans les logiques du global. Elle montre aussi la prédominance de l'enjeu agricole dans le projet communal de Pierrelatte malgré les nombreuses transformations (urbanisation, industrialisation, mise en navigation) qu'a accusé la plaine durant la seconde moitié du XX^e siècle.



Figure 65: le canal de Pierrelatte fait peau neuve. Visite du chantier. Dauphiné libéré, 19/02/1997.

En parallèle de la gestion des crues, la prépondérance du problème de réalimentation de la nappe alluviale du fleuve pour des soucis de développement de l'irrigation dans le rapport au fleuve atteste d'une recomposition des imaginaires sélective dans le local. A nouveau, les éléments spatiaux issus de l'imaginaire moderniste sont considérés négativement tandis que les regards se tournent sur les anciennes structures hydroagricoles et fluviales renvoyant à une plaine traditionnelle rurale mythifiée d'avant l'aménagement.

L'étude de la recomposition des imaginaires dans la plaine de Donzère à Mondragon montre un contraste saisissant entre la période de forte croissance des années 1950-1970 et la période contemporaine. L'initiative des élus durant la première période intègre les changements importants de la plaine dans la production d'une grille de lecture originale de cet espace. Cette lecture, qui mêle expansion industrielle et irrigation, est totalement reléguée dans l'oubli. Cela se traduit par la disparition dans le discours municipal du canal de dérivation de Donzère à Mondragon, des ambitions et des espoirs qu'il a pu susciter. La singularisation du local s'exprime alors dans la construction d'une image mythifiée de la plaine alluviale mobilisant la mémoire d'anciennes pratiques comme le montre l'attention redonnée au Rhône court-circuité, aux anciens canaux d'irrigation et aux digues de la plaine.

La production actuelle du fleuve dans la plaine de Donzère-Mondragon vérifie les conclusions de Delahaye (2004) selon qui le rapport au fleuve prend la forme d'une contrainte dans ces villes du Bas-Rhône. Nos éléments confirment que le fleuve est largement pensé comme tel dans la période contemporaine. Se pose alors la question de la pérennité de cette action publique dans un espace à la fois fragmenté et divisé par les frontières administratives départementales et régionales et caractérisé par son vide institutionnel. En témoigne l'absence de Schéma de cohérence territoriale et de structure institutionnelle de coopération intercommunale, à l'exception d'une intercommunalité naissante dans le

seul département de la Drôme depuis 2014. Les communes de la plaine de Donzère-Mondragon ne formulent pas de projet de territoire autour de l'industrie ou du tourisme comme le font celles du Rhône moyen (voir section 2.2.). Pour un animateur du plan Rhône, « quand ces communes [de la plaine de Donzère-Mondragon] parlent du Rhône et prennent le thème en main c'est pour une mauvaise raison » (entretien avec un chargé de mission dans l'action publique territorialisée, Pierrelatte, le 13/04/2016). Le problème local des inondations pourrait bien demeurer le seul moteur d'une action collective sur le fleuve.

La contribution des collectifs de riverains à cette recomposition des imaginaires montre aussi un processus que nous n'avons pas encore étudié, celui d'une diversification des acteurs prenant part à l'élaboration de la représentation du fleuve.

4 Conclusion

Ce premier chapitre de notre troisième partie propose une réflexion empirique sur le sens de la réappropriation du Rhône dans notre période contemporaine. Loin des discours sur la réappropriation par les riverains, notre propos repose à nouveau sur les dynamiques d'acteurs tout en s'efforçant de comprendre les logiques dans lesquelles s'inscrivent les récentes initiatives locales. Pour cela, notre choix a été d'examiner ces initiatives à l'aune de la recomposition majeure que connaît l'État, forme de moins en moins facile à circonscrire dans une conception d'échelles emboîtées. Dans ce cadre, quelle est la capacité des communes à reconstruire un imaginaire global animant la région rhodanienne autour d'un projet commun ? et que reste-t-il d'une politique du fleuve ?

L'exposé de nos terrains vérifie le fractionnement des imaginaires du local. L'étude de la formulation d'une réponse à la désindustrialisation dans la plaine de Roussillon montre comment des élus locaux instrumentalisent l'espace fluvial local pour l'inscrire dans la continuité d'un imaginaire aménageur basé sur la navigation industrielle. Le travail sur Vienne et la région Rhône moyen exhibe la continuité dans laquelle le fleuve est pensé, passant du fonctionnalisme au projet urbain (Vienne) ou de territoire (le Rhône moyen). L'étude de la politisation du local dans la plaine de Donzère-Mondragon montre pour sa part comment un bouleversement local du régime imaginaire (dû aux inondations) entraîne une reconfiguration de la distribution des pouvoirs sur l'espace fluvial et un oubli du projet productif dans l'imaginaire du local.

Nous avons montré comment le régime imaginaire qui dominait durant la période de forte croissance associant le Rhône à un projet territorial national et productif, malgré son éclatement, laisse des traces

durables dans les espaces locaux. La nostalgie des élus locaux de la liaison Rhin-Rhône et le rêve déçu de l'industrialisation du Rhône moyen se joignent à la persistance d'un flou au sein de l'État où certains corps techniques continuent à produire des études pour relancer la mise au grand gabarit de l'axe Rhin-Rhône. Cette latence est l'indice d'un profond ancrage de l'imaginaire de la navigation qui continue à investir les cadres de pensée hérités, malgré ses contradictions. Elle montre en effet la persistance de dispositions durables, d'inclinaisons à penser le fleuve comme il l'a été pensé jusqu'à présent, dispositions intériorisées par le local. Ces dispositions acquises prolongent les expériences passées malgré l'actualité des déterminations extérieures nouvelles, notamment l'inadéquation du transport fluvial avec les exigences du système des échanges marchands. Cette lecture suggère un système d'acteurs portant un imaginaire qui tourne à vide, télescopant le passé dans le présent pour appeler un avenir qui ne s'engendrera pas.

S'en tenir là serait se cantonner à la dimension signifiante de l'imaginaire et n'interdire de penser sa fonction politique. Ainsi dans le Rhône moyen comme à Pierrelatte, on assiste à des occurrences d'un phénomène plus général, celui de la réappropriation du fleuve, objet spatial soumis à des fins sociales, par les acteurs locaux. Par cela, il a été mis en évidence une diversité de modes par lesquels le local intègre le fleuve dans la recomposition des imaginaires. Loin de constituer un processus ubiqué ou transcendant, cette recomposition résulte de stratégies d'acteurs localisés s'inscrivant dans la continuité de temporalités. Ces temporalités appellent tantôt à la reproduction du précédent quitte à changer l'échelle de l'action publique (agglomération roussillonnaise, Vienne et le Rhône moyen), tantôt à un déplacement et un report d'attention du fleuve moderne vers le « vieux Rhône » dans le cas des élus de la plaine de Donzère-Mondragon.

Ainsi, notre travail empirique vérifie une nouvelle fois l'enchâssement des imaginaires du fleuve dans des stratégies symboliques accomplissant la transformation de l'action publique ; ici la recomposition de l'État dans les échelles d'action territoriales et urbaines. Ces mouvements d'intégration dans le local de problèmes économiques globaux traités jusque-là à l'horizon national rencontrent aujourd'hui un mouvement relativement nouveau de construction d'un discours écologique à l'échelle régionale et parfois par le local lui-même. Ce dernier aspect n'a pas été traité jusque-là en tant qu'il fait intervenir de nouveaux systèmes d'acteurs. La nécessité se pose dès lors de réfléchir à l'articulation de la réappropriation avec la réinscription du fleuve dans un imaginaire global nouveau dans un horizon écologique.

Chapitre 6 : dépasser les contradictions du local

Il n'est pas possible de terminer ce travail sans parler des dernières transformations du fleuve et de l'horizon écologique dans lequel elles s'inscrivent. Ces transformations consistent principalement en une modification de la gestion du système hydraulique géré par la Compagnie Nationale du Rhône avec une réinjection de débits « réservés » dans les parties du Rhône court-circuité. Celle-ci est accompagnée d'opérations lourdes de remodelage des anciens bras morts du Rhône de ces portions destinées à les reconnecter au système hydraulique. Les transformations comprennent enfin la suppression d'une partie des anciens casiers et épis « Girardon » (voir chapitre 2) dans ces tronçons, ces derniers étant responsables d'un relèvement des berges⁷⁶⁶, l'objectif étant d'améliorer les échanges hydrauliques entre le chenal et les berges (ou marges alluviales). Des restaurations de lônes sont déjà initiées depuis le début des années 1990, s'inscrivant déjà à cet égard dans une temporalité moyenne. Elles sont centrales dans l'étude du thème de la réappropriation du fleuve à plusieurs titres. Tout d'abord par l'importance des fonds publics investis dans la restauration. A titre d'exemple, elle se voit octroyer une enveloppe de 114 millions d'euros dans le cadre du plan Rhône actuel (2015-2020), dont les principaux financeurs sont l'agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse (qui y contribue pour plus des deux tiers), la Compagnie Nationale du Rhône, EDF, l'Europe et les Régions. Les sommes annoncées à chaque restauration de lône peuvent impressionner les élus rhodaniens dont les communes accueillent les opérations par comparaison avec les budgets municipaux⁷⁶⁷. Ensuite, les municipalités et les acteurs classiques des politiques territoriales ne sont plus seules à mettre le fleuve en discours. En effet de nouveaux acteurs, notamment des scientifiques lyonnais, interviennent dorénavant dans les scènes locales. André Micoud (2015) montre par exemple les investissements cognitifs de ces acteurs dans la construction d'un projet de territoire basé sur la restauration écologique et la promotion du tourisme vert centré sur le Haut-Rhône dès les années 1970.

⁷⁶⁶ Le Rhône en 100 questions, 3.02 « que reste-t-il des aménagements du XIX^e siècle ? ».

⁷⁶⁷ Entretien avec un chargé de mission d'un syndicat mixte porteur d'un projet de restauration de lônes. 13/04/2016.

C'est donc tout un pan de la recomposition des imaginaires, avec ses acteurs, ses pratiques et ses représentations, que nous avons délibérément omis d'aborder au cours du chapitre 5. Les espaces du fleuve intériorisent une nouvelle logique générée par les contradictions écologiques du régime imaginaire jusque-là dominant.

Ainsi, les grands aménagements fluviaux du XX^e siècle font apparaître dans le monde un nombre croissant de dysfonctionnements écologiques lesquels déclenchent des changements dans la manière de penser la régulation des fleuves. L'exemple type en est l'aménagement de la Volga formant le système de navigation des cinq mers dont les dérives productivistes entraînent l'écroulement des pêches en aval en mer Caspienne et l'échec de projets d'irrigation du fait de la remontée d'eaux salines dénoncés par les médias à partir des années 1980 (Marchand, 1986, Marchand, 1991). Le cas de la Tennessee est aussi illustratif des critiques du mode de gestion productiviste dont font l'objet des cours d'eau aménagés, ici les ingénieurs électriciens de la Tennessee Valley Authority, et du manque de prise en compte des écosystèmes dans la gestion des barrages (Hargrove, 1994).

Le Rhône est un terrain fortement travaillé de ces contradictions écologiques, cela à plusieurs titres. Il faut d'abord considérer la crise que connaît le schéma productiviste dominant à la fin du siècle dernier. Nous avons évoqué le changement des exigences du marché du transport (voir chapitre 5 section 1.1.2.). Cet élément constitue l'une des facettes de l'abandon du projet de liaison à grand gabarit Rhin-Rhône en 1997, abandon qui confirme le délaissement de la navigation par l'État au profit du routier. Ensuite, le récit d'une nature maîtrisée par les aménagements fluviaux est ébranlé par les épisodes de fortes inondations⁷⁶⁸ survenus dans le tournant du siècle. Ces éléments favorisent la recherche d'imaginaires alternatifs, permettant la montée en puissance d'un rapport renouvelé au fleuve devenu un écosystème à gérer. Celle-ci s'illustre par la victoire des écologistes contre le projet de liaison à grand gabarit Rhin-Rhône en 1997⁷⁶⁹, le réinvestissement des fonds publics destinés à cette réalisation à un programme de restauration écologique du fleuve et la nécessité de trouver de nouvelles missions (notamment axées sur l'ingénierie écologique) à la Compagnie Nationale du Rhône, dont la fonction d'aménageur prend fin avec l'abandon de la liaison Rhin-Rhône. Un dernier indicateur de cette montée en puissance est la mise en œuvre d'un Plan Rhône octroyant une large place à la restauration écologique du fleuve, réponse publique aux fortes mobilisations de riverains succédant aux inondations⁷⁷⁰.

Les réflexions induites par ces crises font advenir un nouveau modèle de gestion des cours d'eau sur la base d'une prise en charge par le couple gestionnaire – scientifique. Cette implication du scientifique

⁷⁶⁸ Il s'agit des inondations de fleuve de 1993-1994 et 2002-2003.

⁷⁶⁹ Cet épisode révèle tout autant la perte d'efficacité du thème de la navigation en tant que modèle économique que la progression du paradigme écologique dans l'aménagement du territoire.

⁷⁷⁰ Ainsi, la restauration du Rhône court-circuité se voit octroyer une enveloppe de 114 millions d'euros dans le cadre du plan Rhône actuel (2015-2020), dont les principaux financeurs sont l'agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse (qui y contribue pour plus des deux tiers), la Compagnie Nationale du Rhône, EDF, l'Europe et les Régions.

dans la gestion est l'objet de revendications au niveau mondial (Postel and Richer, 2012) où l'on constate de manière générale une implication croissante du scientifique dans la gestion politique des problèmes (Jasanoff, 2004). Devant les contradictions écologiques, les scientifiques adoptent en effet une posture engagée pour l'amélioration des politiques de gestion de ces espaces en revendiquant un renouvellement de la « gouvernance » des cours d'eau dans les modes de gestion hydraulique et les pratiques des gestionnaires. Cette gestion doit intégrer les méthodes élaborées par ces scientifiques dans cette optique, donnant lieu aux pratiques d'aide à la décision. Cette revendication d'une amélioration de l'efficacité et de l'efficience de la restauration des cours d'eau apparaît au début des années 1990 (voir Cullen, 1990) et a depuis un certain succès que ce soit du côté des bailleurs de fonds⁷⁷¹ ou des scientifiques⁷⁷² dans ce champ. En effet, plusieurs études au début des années 2000 ont fait état du manque de méthodes scientifiques dans les actions des collectivités s'engageant dans les opérations de restauration menées depuis cette période (Bernhard *et al.* 2005 ; Buijse *et al.* 2002). Pour appuyer les choix des gestionnaires, les scientifiques promeuvent un cadre systémique et débattent sur les modalités de l'évaluation du « succès » ou de « l'échec » des opérations de restauration des cours d'eau (voir Kondolf *et al.* 1995).

Le Rhône est fortement concerné par ce renouvellement des cadres d'action favorisant l'implication du scientifique dans la décision (Bouleau, 2014). Ce phénomène est notamment visible dans les cadres institutionnels européens⁷⁷³ et français⁷⁷⁴ de la gestion de l'eau. La proximité entre scientifique et gestionnaire constitue l'une des caractéristiques notoires de la restauration du Rhône débutée à la fin des années 1990. Le programme de restauration hydraulique et écologique du Rhône court-circuité⁷⁷⁵ (figure 1) mobilise et revendique pleinement une interaction entre scientifique et décideur sur le mode de l'aide à la décision⁷⁷⁶. En pratique, des modèles prédictifs sont développés afin d'améliorer l'efficacité des opérations de restaurations réalisées par les gestionnaires (Lamouroux *et al.* 2015). De cette manière, le Rhône constitue un laboratoire de la restauration bénéficiant d'une reconnaissance mondiale dans la recherche sur les hydrosystèmes fluviaux. La recherche rhodanienne demeure très dynamique dans ce champ comme en témoigne le succès des colloques I.S. Rivers (*integrative sciences*

⁷⁷¹ Par exemple le programme HELP de l'UNESCO (Hydrology, Environment and Life Programme) établi en 1999 et le projet MULINO (*MULTi-sectoral, Integrated and Operational decision support system (DSS) for sustainable use of water resources at the catchment scale*), financé par l'Union Européenne.

⁷⁷² Par exemple à l'étranger voir Bednarek *et al.* 2005, Djodjic *et al.* 2002, Holmes *et al.* 2005, Liu *et al.* 2008, Maia *et al.* 2007, Reitsma *et al.* 1994, Sugumaran *et al.* 2004 ; en France voir Le Bars, 2003 ; Baisez *et al.* 2005 ; García Hernández *et al.* 2009.

⁷⁷³ Par le principe d'une augmentation de l'efficacité dans la gestion des cours d'eau (article 11 de la DCE).

⁷⁷⁴ Notamment visible dans le schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau Rhône Méditerranée 2016-2021 qui prévoit l'utilisation de méthodes coûts/avantages comme aide à la décision pour mettre en œuvre la reconquête des zones humides dans les espaces anthropisés.

⁷⁷⁵ Ce programme voit le jour avec l'abandon officiel du canal Rhin-Rhône en 1997 avec la réaffectation des budgets de la Compagnie Nationale du Rhône initialement alloués à la réalisation du canal Rhin-Rhône envers la restauration écologique du fleuve

⁷⁷⁶ Site internet du programme de restauration hydraulique et écologique du Rhône, <http://restaurationrhone.univ-lyon1.fr/index.php>, consulté le 29/05/2017.

and sustainable development of rivers) de 2012, 2015 et 2018 organisés par le groupe de recherche scientifique GRAIE⁷⁷⁷ basé à Lyon.

Nous avons esquissé dans cette introduction les grandes lignes d'un changement à l'œuvre dans la production du Rhône. Se pose la question de la capacité du paradigme écologique à s'imposer comme imaginaire dominant. C'est de nouveau à travers l'étude de la socialisation de cet imaginaire dans le local que nous entendons élaborer notre questionnement : les espaces singuliers du fleuve, travaillés par la recomposition des imaginaires, font-ils advenir une nouvelle rationalisation spatiale sur la base scientifique et écologique ? Derrière l'accumulation des nouveaux discours sur le local, nous allons tenter de cerner les enjeux, de chercher les formes et les structures qui se dessinent et cherchent à s'imposer. Nous interrogeons de cette manière la capacité de l'écologie, réintégré dans la pratique, à redonner une signification à la région rhodanienne construite puis érodée dans notre histoire moderne.

Pour cela nous mobilisons les résultats issus de deux années de récolte de données empiriques autour de deux terrains de recherche déjà explorés dans les chapitres précédents et bénéficiant à ce titre d'une profondeur historique. Le premier terrain inclut un conflit pour la gestion de la nappe alluviale du Rhône sur le site de Péage-de-Roussillon et le second consiste en une expérience de restauration du Rhône court-circuité dans la plaine alluviale de Donzère-Mondragon ; les données ont été récoltées entre octobre 2014 et décembre 2016. Notre méthode comprend un corpus de 20 entretiens semi-directifs auprès des parties prenantes, des résultats issus d'observations participantes à l'occasion de sorties de terrain et de réunions de concertation, une étude des archives municipales de plusieurs communes (notamment Sablons, Isère, et Pierrelatte, Drôme) et de la littérature grise sur l'histoire locale du fleuve et des institutions présentes sur la scène d'action.

⁷⁷⁷ Groupe de Recherche Rhône Alpes sur les Infrastructures et l'Eau. Ce groupe d'animation scientifique créé en 1985 regroupe plus de 300 adhérents et anime cinq dispositifs de recherche en gestion de l'eau urbaine dans la région.

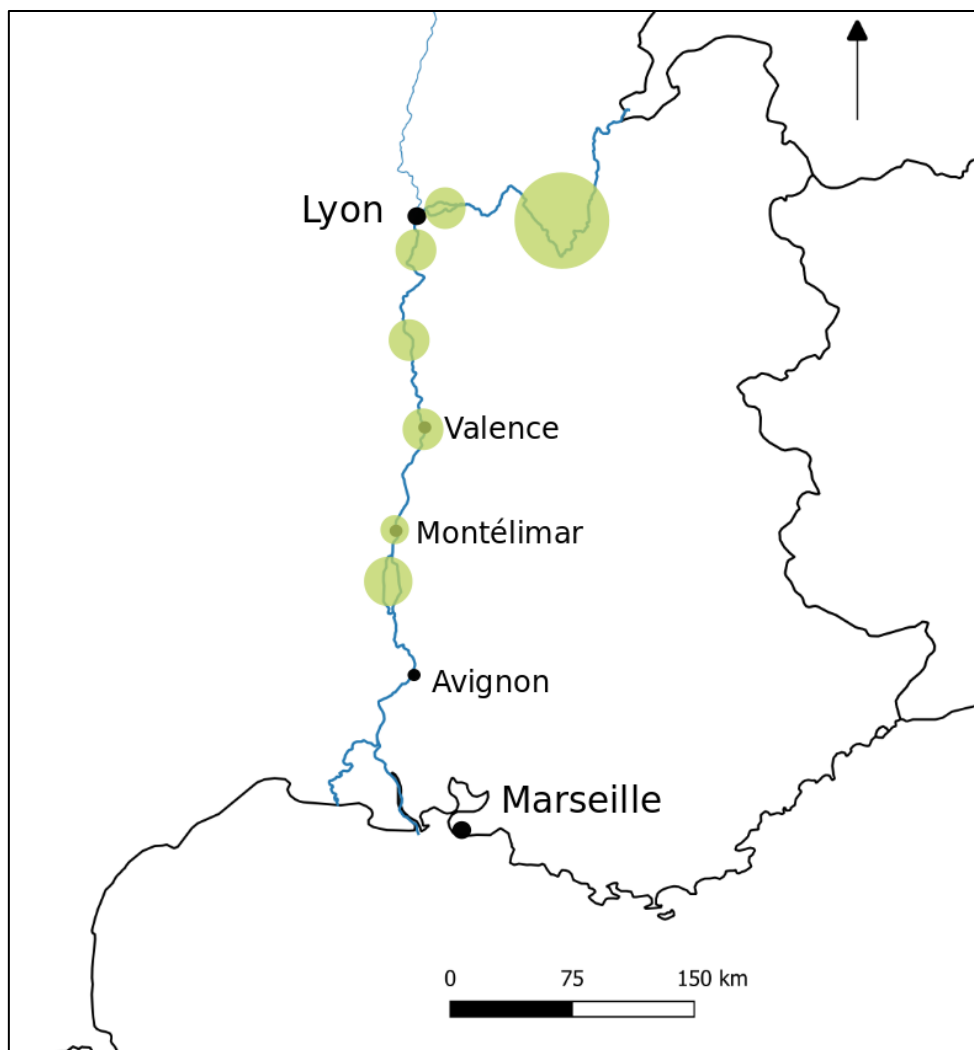


Figure 66 : localisation des sites ayant fait l'objet de restaurations de îones ou programmé à cet effet. De l'amont à l'aval : haut Rhône (Brégnier-Cordon, Chautagne, Belley, réalisé entre 2006 et 2008) ; Miribel Jonage (programmé), Pierre Bénite (achevé en 2000), Péage de Roussillon (réalisé en 2011-2013), Valence (programmé), Montélimar (réalisé en 2011-2013), Donzère-Mondragon (en cours).

1 Le site de Péage de Roussillon : une redéfinition du local autour de la gestion écologique de l'espace fluvial

Le site fluvial de Péage de Roussillon, en comprenant l'agglomération roussillonnaise dont nous avons étudié le projet urbain dans le chapitre 5, et une portion du Rhône court-circuité devenue aire naturelle protégée, constitue un cas d'école de la superposition d'imaginaires contradictoires dans le même espace. Nous examinons dans une première partie l'endogénéisation d'une nouvelle grille de lecture normative de l'espace fluvial par le local et les enjeux auxquels elle répond. Dans une seconde partie nous analysons plus en détail la manière dont la normalisation d'une gestion écologique du fleuve reconfigure petit à petit l'objet fluvial dans un jeu de tensions et de résistances.

1.1 Un espace confronté aux crises du modèle productif

Pour comprendre l'apparition d'un rapport social organisé sur l'opposition entre écologie et économie dans la régulation de l'espace fluvial, il faut étudier la manière dont ce dernier intériorise des cadres d'action normalisés par un milieu gestionnaire et scientifique. Après avoir étudié la normalisation de ces cadres par les scientifiques et gestionnaires de l'environnement au niveau du bassin du Rhône, nous examinons les tensions et les enjeux qui traversent une redéfinition du local sur ces nouvelles bases normatives. Mais tout d'abord il convient d'étudier les origines du conflit d'acteurs, principalement l'apparition d'une « vocation » naturelle du Rhône court-circuité (c'est-à-dire d'une représentation de cet espace rattachée à un groupe d'acteur) après l'aménagement de la Compagnie Nationale du Rhône.

1.1.1 Un espace naturel local construit dans l'opposition aux aménagements

La socialisation d'un imaginaire écologique à Péage-de-Roussillon et les enjeux qui la caractérisent actuellement trouvent leur origine dans les aménagements hydrauliques menés par la Compagnie Nationale du Rhône. Cette construction sociale oppose deux processus aux temporalités qui se chevauchent ; d'une part la transformation de la plaine de l'agglomération roussillonnaise par la Compagnie nationale du Rhône et le développement d'un projet de zone industrialo-portuaire par les élus (voir chapitre 5); d'autre part la réinterprétation du sens donné à l'espace fluvial local pris à partir d'une représentation systémique et écologique du fleuve.

L'assignation d'une vocation à la plaine alluviale entre le canal de dérivation et le Rhône court-circuité à Péage-de-Roussillon comme un écosystème à protéger remonte à la période de transformations de la plaine de l'agglomération roussillonnaise par la Compagnie Nationale du Rhône (1973-1977). Pour la

comprendre il est nécessaire d'analyser comment ces travaux hydrauliques bouleversent un espace local et en reconfigurent les enjeux.

Comme dans d'autres cas examinés durant ce travail, notamment l'aménagement hydraulique de la plaine de Donzère-Mondragon, l'aménagement de la plaine de Péage-de-Roussillon provoque de nombreux changements dans la structure territoriale locale. La plaine de l'agglomération roussillonnaise au moment des travaux est encore caractérisée par une agriculture fruitière et maraîchère importante malgré l'urbanisation qui progresse. Cette agriculture est bouleversée par la construction du canal de dérivation ; ses emprises réduisent notamment de 60 % la surface agricole utile dans la commune de Sablons, commune qui avec Salaise-sur-Sanne est la plus concernée par ces bouleversements. La réduction des terres agricoles concerne en tout 500 propriétaires et 2500 parcelles (Chabenat, 1991). Ainsi, la canalisation du fleuve conduit les services de l'État et la Compagnie Nationale du Rhône à proposer un programme de compensation destiné aux agriculteurs et inscrit dans le cadre du remembrement agricole. Ce programme comporte le défrichement d'une grande partie de l'espace entre le canal de dérivation et le Rhône court-circuité pour les agriculteurs de Sablons et de Serrières en contrepartie de la perte de terres fertiles due à l'aménagement⁷⁷⁸. Le défrichement de 51 hectares de la partie centrale de l'espace alluvial doit être financé à 90 % par la Compagnie Nationale du Rhône⁷⁷⁹. Cette logique aménagiste, en accommodant le maillage foncier agricole local, accompagne la division fonctionnelle de l'espace local dans sa logique productiviste et industrielle examinée au chapitre 5.

Cette décision est cependant déjà contestée au nom d'une vision patrimoniale du fleuve perçu par certains acteurs locaux comme un dernier écrivain vert entre Lyon et la mer. Il s'agit d'un groupe de naturalistes constitué d'individus au profil social disparate, de classe moyenne voire populaire, qui souvent travaillent ou ont travaillé dans la plateforme chimique de Rhône Poulenc, ornithologues amateurs, sans bagage théorique sur l'écologie ou le vivant. Ceux-ci forment une association de défense de l'environnement locale, le Groupement Naturaliste de la Vallée du Rhône (GNVR). Leur réseau professionnel est local et reste limité ; ils sont cependant affiliés à diverses organisations régionales (FRAPNA, LPO et Centre Ornithologique Rhône-Alpes). Confrontés aux aménagements lourds et au caractère industriel de leur espace, ces naturalistes voient dans la forêt alluviale qui caractérise cet espace à la fois le dernier poumon vert de la vallée du Rhône et un site à haut intérêt ornithologique de par son « très grand intérêt scientifique, de par sa grande diversité biologique et par sa capacité d'accueil d'oiseaux migrateurs » (Chabenat, 1991 :20). Cela conduit ce groupe à revendiquer la sauvegarde du site entre le canal de dérivation et le « vieux Rhône » en le protégeant par l'établissement d'une réserve naturelle, statut qui constitue à leurs yeux la « seule formule juridique qui permette une protection

⁷⁷⁸ Entretien avec un gestionnaire de la réserve naturelle de l'île de la Platière le 21/12/2015 ; voir également Chabenat, 1991

⁷⁷⁹ Plan de gestion de l'île de la platière 2008-2017. Disponible sur <http://www.ile.platiere.reserves-naturelles.org>. Consulté le 23/07/2018.

efficace de ce biotope » (*ibid*). Cependant ce conflit implique une troisième composante en toile de fond, celle d'une plaine en voie d'urbanisation et d'industrialisation, ennemis communs des deux groupes opposés (Chabenat, 1991). Nous avons vu au chapitre 5 que ce projet industriel attaché au fleuve anime fortement l'imaginaire des municipalités, ce qui explique le peu de soutien rencontré par les environnementalistes auprès de leurs élus. Le conflit se solde cependant par la décision de l'État d'un classement de l'île de la Platière en réserve naturelle nationale en 1986⁷⁸⁰ (Chabenat, 1991).

Ainsi, des enjeux contradictoires se cristallisent sur l'espace situé entre le canal et le Rhône court-circuité. C'est dans cette nouvelle configuration, celle d'un espace fluvial jouxtant vocations économique (voir chapitre 5) et naturelle, que se posent les bases d'une modification de la régulation du fleuve par le local et de sa redéfinition par l'intégration de normes gestionnaires.

1.1.2 L'institutionnalisation d'une pensée systémique du fleuve

En rupture avec les imaginaires du fleuve hérités de la tradition saint-simonienne, qui traitent cet objet uniquement d'un point de vue productiviste, s'opère à partir des années 1970 la construction d'un nouveau mode de penser le fleuve. Cette représentation aspire à s'ériger en élément normalisateur et stabilisateur de la définition du local en crise par une problématisation de l'espace fluvial. Nous étudions ici la genèse de cette pensée dans les milieux scientifiques et gestionnaires avant d'examiner dans la partie suivante les modalités de leur accomplissement dans le local.

La construction d'un discours écologique par les scientifiques

Le géographe J.P. Haghe (2010) fait remonter l'application de la cybernétique à la gestion de l'eau en France aux premiers travaux de Pierre Frédéric Ténière-Buchot (Ténière-Buchot, 1973). Ce dernier élabore en effet la méthode pionnière d'une gestion systémique du bassin versant de la Seine du point de vue des pollutions. Cette gestion systémique du fleuve apparaît aussi sur le Rhône, impulsée par la recherche de biologistes et d'hydromorphologues : « cette démarche se fonde sur une réflexion en termes de fonctionnement du système. L'objectif étant la conservation non pas des produits mais des potentialités du système : soit le maintien d'un certain niveau d'hétérogénéité, de variabilité, de connexions, de régénération du système. On se trouve alors dans une logique de gestion écologique intégrée » (Coulet, 1992, page 284).

Ce système technico-scientifique n'apparaît pas gratuitement, il est le fruit de la rencontre entre des constructions régionales, notamment les investissements cognitifs de chercheurs en sciences dures sur le Rhône ou la Seine, et d'une évolution des cadres généraux de l'action publique dans les états occidentaux. L'ensemble de ces pratiques impliquant le scientifique dans les travaux de restauration des fleuves dans le monde s'inscrit dans l'essor du recours des gestionnaires aux outils d'aide à la décision,

⁷⁸⁰ Il s'agit d'un espace de 467 hectares de boisements alluviaux et de paléo-chenaux situé entre le canal et le Rhône court-circuité.

technique visant « une prise de décision sur la base du meilleur savoir scientifique » (Acreman, 2005 :106) et présentant son histoire propre dans nos sociétés occidentales. D’abord théorisé par l’ingénieur Taylor comme modèle d’efficacité dans les organisations (Taylor, 1914), puis appliqué à partir des premiers modèles informatiques destinés à améliorer les *business-model* des entreprises américaines dans les années 1960 (Power, 2003), l’outil d’aide à la décision occupe une place de plus en plus importante dans notre société. Il se généralise notamment chez les gestionnaires en passant de la sphère privée à la sphère publique lors des réformes du New Public Management qui traversent les pays de l’OCDE (Lascoumes *et al.* 2007) pour améliorer l’efficacité de l’action publique (Gruening, 2001). L’aménagement du territoire n’est pas épargné et des voix s’élèvent dans les années 1970 pour le doter d’un régime de scientificité afin d’éviter les désastres environnementaux provoqués par l’État aménageur durant la période de forte croissance des pays industrialisés (voir Holling, 1978). Aujourd’hui, le scientifique revendique un rôle prépondérant pour informer la décision en développant des systèmes dans tous les champs caractérisés par l’incertitude y compris la gestion de l’environnement (voir par exemple Reason and Bradbury, 2001).

Le Rhône, pour sa gestion morphologique et la Seine, pour la gestion de ses polluants constituent ainsi deux grandes traductions régionales⁷⁸¹ d’un même mouvement au niveau français, celui de la montée en puissance d’un « système technico-scientifique » avec pour objet « le contrôle généralisé de l’eau (...) pour faire face aux risques et/ou optimiser leur valeur en tant que ressource », sans oublier la transmission aux générations futures des territoires liés (Haghe, 2010 :12)⁷⁸². Sur le Rhône, c’est sur le plan de l’hydromorphologie, des changements de forme et de dynamique hydraulique que s’opère le développement d’une pensée écologique du fleuve à la même période. Ces nouveaux cadres de pensée ne s’imposent pas d’évidence, nous pensons en effet aux revendications fortes de la biologiste Monique Coulet, spécialiste du Rhône, pour défendre une nouvelle méthode d’évaluation de projets d’aménagement fluviaux basée sur le concept d’hydrosystème. Un véritable réseau scientifique se structure suite à son appel à partir des années 1990 avec la création d’une zone atelier bassin du Rhône appuyée par le CNRS pour coordonner la recherche et l’action. Cette recherche réalise les diagnostics ou les études d’impact des opérations de restaurations du Rhône court-circuité qui débutent à partir des années 1990 avec le programme de restauration hydraulique et écologique du Rhône. En effet la « *Rhône Research Team* » réalise un suivi écologique et hydraulique des opérations de restauration et fait des tronçons restaurés du fleuve des milieux riches en données » (Lamouroux et al 2015). De manière pratique, les scientifiques élaborent des modèles avec pour but d’éclairer les choix des décideurs notamment pour paramétrer le niveau du débit réservé injecté dans le Rhône court-circuité dans chaque aménagement en dérivation faisant l’objet d’une restauration.

⁷⁸¹ Voir leur comparaison dans Bouleau, 2014.

⁷⁸² L’auteur fait remonter au XIX^e siècle la genèse de ce système techno-scientifique dans une analyse historique basée principalement sur le discours sur l’eau.

L'investissement cognitif des scientifiques lyonnais à partir des années 1970 est central dans la montée en puissance de nouvelles manières de penser le fleuve notamment le concept d'hydrosystème fluvial. Son origine remonte aux études menées en 1975-1976 par le biologiste Albert Louis Roux sur le Rhône, de Lyon à la frontière suisse, au sein du Laboratoire d'écologie des hydrosystèmes fluviaux (le LEHF) (Micoud, 2015). L'apparition de ce concept quelques années plus tard dans une publication de 1983⁷⁸³ lui confère une reconnaissance scientifique internationale. L'outil systémique est par la suite revendiqué comme standard dans l'aménagement de cours d'eau par les spécialistes du Rhône sensibles aux premiers travaux du LEHF (voir Coulet, 1992 ; Petts *et al.* 1996). Les scientifiques se fédèrent rapidement autour d'un programme de recherche à l'initiative du CNRS et du ministère de l'environnement, le PIREN⁷⁸⁴ Rhône. L'objectif est d'étudier les impacts écologiques des barrages de la Compagnie Nationale du Rhône sur la dynamique fluviale. Deux éléments majeurs retiennent désormais l'attention dans l'espace fluvial, il s'agit du Rhône court-circuité d'une part et de la nappe alluviale du Rhône d'autre part, ces éléments constituant les pièces fondamentales d'un mécanisme dont le jeu permettrait d'améliorer le potentiel hydraulique et écologique du fleuve.

Ces éléments montrent qu'en même temps que la reconstitution des imaginaires du fleuve déclenchée par le bouleversement de l'environnement économique des années 1970 (chapitre 5) s'opère une nouvelle construction, celle du fleuve en hydrosystème. Cette construction articulée à un horizon écologique global propose une relecture des impacts des différents aménagements qu'a connu le fleuve à partir du point de vue du fleuve lui-même, envisagé comme un élément dynamique de l'écosystème. Ce noyau de chercheurs en sciences dures trouve dans l'Agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse l'alliée idéale pour normaliser le concept d'hydrosystème et construire le cadre d'une nouvelle action publique sur le fleuve.

L'intégration de la pensée systémique de l'espace fluvial dans les référentiels d'action de l'agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse

Nous examinons ici la voie empruntée par la conception scientifique du fleuve en hydrosystème pour se poser en norme dominante au sein du milieu gestionnaire. Il faut souligner ici le rôle important de l'agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse qui intègre la pensée systémique forgée par les chercheurs lyonnais comme base d'une politique publique d'intervention sur la morphologie fluviale. Elle construit pour cela dans sa communication l'image d'un « Rhône Nouveau » (cette expression fait partie de la communication de l'agence de l'eau), renaturé et restauré, par opposition au Rhône ancien, artificialisé, hérité des aménagements lourds du XX^e siècle.

⁷⁸³ Roux, A.L. 1983. Un hydrosystème fluvial: le Haut-Rhône et sa vallée. In *Societas internationalis limnologiae*. Congrès. 22 (pp. 252-257). D'autres spécialistes reprennent aussi le concept à partir de là, par exemple le géographe Jean-Paul Bravard.

⁷⁸⁴ Programme interdisciplinaire de recherche sur l'environnement. D'autres PIREN existaient et certains perdurent aujourd'hui, par exemple celui de la Seine.

Cette intégration de la norme scientifique au sein des cadres de gestion débute à partir des années 1990, avec la mise en réseau des scientifiques et gestionnaires travaillant sur le Rhône. Les chercheurs rhodaniens se rapprochent en effet progressivement de l'agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse⁷⁸⁵ (notamment par la participation des chercheurs dans le comité scientifique de l'institution)⁷⁸⁶ et de plusieurs syndicats mixtes infrarégionaux (par exemple le syndicat du Haut-Rhône, ou le syndicat mixte SMIRIL⁷⁸⁷ au sud de Lyon), enfin des regroupements de communes riveraines dont les élus demandent à retrouver un Rhône « vif et courant ». Les Assises de l'eau et le schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SDAGE) qui font suite à la Loi sur l'eau de 1992 montrent bien le rôle croissant des scientifiques rhodaniens dans la définition de l'agenda politique de l'agence de l'eau, comme en témoigne l'institutionnalisation par cette dernière du concept d'« espace de liberté »⁷⁸⁸ mis au point par les mêmes chercheurs.

L'action normalisatrice de l'agence développe et diffuse des cadres pour penser la gestion du fleuve en intégrant la prise en compte des écosystèmes fluviaux dans la gestion des usages. L'étude de l'Agence présentée à un colloque à Lyon en novembre 2014⁷⁸⁹ en est une parfaite illustration. Le préambule de cette étude dresse un constat sans appel : le Rhône ne doit plus être considéré comme une « ressource pléthorique » et on doit « s'interroger sur l'évolution de sa capacité à satisfaire, à terme, en périodes d'étiage, tous [les] usages, conjointement avec une garantie du bon état des milieux aquatiques associés »⁷⁹⁰. Parmi les facteurs de déséquilibre de la ressource en eau identifiés, l'étude mentionne l'« augmentation des usages prélevant dans le fleuve ou sa nappe » ; « l'émergence de divers projets de substitution ou de développement pour transférer de l'eau du fleuve (eau superficielle ou nappe) vers des bassins voisins », « l'apparition de périodes de tensions, en particulier lors d'épisodes caniculaires et/ou d'étiage prononcé ; » et enfin « l'influence du changement climatique »⁷⁹¹. Cela s'accompagne d'un discours sur les valeurs : l'agence de l'eau élève en effet la biologie comme élément fondamental dans toute concertation autour de la gestion : « la biologie reste fondamentale pour un Rhône vivant. La

⁷⁸⁵ Les agences de bassin voient le jour avec la première Loi sur l'eau de 1964 sur le territoire français. Ces agences disposent d'une capacité d'action importante sur l'amélioration écologique des cours d'eau des bassins versants par la perception de différentes taxes auprès des usagers de l'eau. D'abord limitées à une correction des pollutions aquatiques, leur rôle se renforce avec la loi du 3 janvier 1992 qui étend leur compétence à d'autres problèmes liés à l'eau en établissant la mise en place de Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux dans chaque bassin.

⁷⁸⁶ Tandis que le biologiste Albert-Louis Roux a été président au conseil d'administration à l'agence de l'eau, Jean-Paul Bravard a participé au comité de bassin et Claude Amoros (hydrologie et écosystèmes fluviaux) a aussi intégré le comité scientifique de l'Agence

⁷⁸⁷ Syndicat mixte du Rhône, des Iles et des Lônes.

⁷⁸⁸ "Espace du lit majeur à l'intérieur duquel le ou les chenaux fluviaux assurent des translations latérales pour permettre une mobilisation des sédiments ainsi que le fonctionnement des écosystèmes aquatiques et terrestres" (Piegay *et al.*, 1996).

⁷⁸⁹ Étude de la gestion quantitative du fleuve Rhône à l'étiage. Présentation au public lors du forum « eau et connaissances » le 18 novembre 2014 à l'université Lyon II.

⁷⁹⁰ Préambule de l'étude quantitative page 1.

⁷⁹¹ Préambule de l'étude de la gestion quantitative du fleuve Rhône à l'étiage, constats et recommandations. Novembre 2014, page 1.

biologie est désormais intégrée au même titre que les usages anthropiques dans toute réflexion sur le partage de la ressource en eau »⁷⁹².

Les différents éléments présentés, d'abord la fabrication d'une représentation scientifique du Rhône en hydrosystème, ensuite sa projection dans l'horizon global du changement climatique et de la conservation de la diversité biologique, puis son intégration dans le travail de normalisation d'une institution à forte capacité d'intervention à l'échelle du bassin versant du Rhône, constituent des indicateurs de la montée en puissance d'une nouvelle rationalité vecteur d'un changement dans la régulation de l'espace fluvial. Cette construction normative examinée à l'échelle du fleuve trouve ses conditions de possibilité dans la socialisation des imaginaires par les espaces locaux comme nous allons le montrer en retournant au cas de Péage de Roussillon.

1.1.3 Une tension dans la redéfinition locale du local

Suite aux aménagements hydrauliques par la Compagnie Nationale du Rhône, plusieurs éléments déstabilisent la redéfinition du local autour du projet productif de l'agglomération roussillonnaise reposant sur l'industrie durable et le développement économique (examiné au chapitre 5). Il s'agit d'une part de la crise que connaît le cadre rationnel-technique de gestion de l'infrastructure hydraulique mis à mal par les épisodes d'inondations des années 1994-1995 et 2002-2003 et provoque la recherche d'alternatives pour stabiliser et légitimer un nouveau cadre de régulation dans le local. En deuxième lieu il faut examiner comment l'abandon de la liaison Rhin Rhône, tout en constituant un indice fort de la reconnaissance par l'État de l'obsolescence du modèle fluvio-industriel de développement économique, sanctionne la montée en puissance de l'imaginaire écologique qui se concrétise très vite dans les structures matérielles et idéelles locales sur le site de Péage de Roussillon.

Les forts épisodes d'inondations constituent une source de contradiction dans la régulation des espaces fluviaux locaux : la légitimité du discours aménagiste, rationnel, reposant sur une maîtrise technique de la nature, qui stabilise socialement la régulation de l'infrastructure technique, est remise en question. Apparaît alors un besoin public pour refonder et relégitimer les cadres de cette régulation. Ces épisodes d'inondations appellent ainsi au niveau régional des réponses publiques importantes. Elles consistent en plusieurs initiatives. Tout d'abord, une forte communication est lancée qui met sous les projecteurs les discours scientifiques sur le fleuve auprès du grand public comme en témoigne la publication du livre publié en 2008 « le Rhône en 100 questions ». Ce dernier groupe les contributions d'un panel large de ces chercheurs à l'initiative d'une association de vulgarisation scientifique (le Rhône en 100 questions, 2008). L'ouvrage livre pleinement au lecteur, riverain du Rhône, gestionnaire ou non initié, la

⁷⁹² Agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse, 2014, page 22. Etude de la gestion quantitative du fleuve Rhône à l'étiage.

problématisation de l'aménagement des dérivations du Rhône sous l'angle systémique. Pour cela il retrace d'abord les effets des aménagements du Rhône par la Compagnie Nationale du Rhône et explicite les conséquences sur les équilibres écologiques en aval des barrages. Ensuite, la communication importante de la nouvelle problématique du Rhône auprès du grand public, des professionnels et des rhodaniens se passe aussi à l'occasion des comités de concertation mis en place par l'État et les régions durant la décennie suivant les inondations et préparant la mise en place d'un plan grand fleuve, le plan Rhône (2007-2014 puis 2015-2020) où la restauration écologique du fleuve occupe une place importante. Ce plan constitue un effort de démontrer une capacité des acteurs publics à organiser le développement du fleuve autour de plusieurs entrées thématiques : qualité des eaux et biodiversité, tourisme fluvial, énergie, inondations et dynamiques territoriales. L'entrée favorisée par les acteurs de ce plan est la recherche de dynamiques croisées entre ces différentes entrées thématiques. Avec cette perspective territoriale, les acteurs régionaux œuvrent à la structuration des espaces locaux du fleuve autour de projets mobilisateurs. On retrouve ici un aspect déjà exploré de la redéfinition du local dans le chapitre 5, où la conception du développement est remise à l'échelle locale et repose sur sa capacité à s'auto-organiser.

La réponse publique à la faillite du cadre normatif de gestion se construit ainsi dans la redéfinition du local à péage de Roussillon comme le montrent les entretiens effectués sur ce site avec l'apparition d'une demande sociale pour changer la régulation du fleuve suite aux premières inondations. Cette demande pour mettre en place des structures de concertation autour de la gestion de l'eau mobilise notamment le maire de Sablons M. Alain Andrieux (mandat de 1977 à 2008) dans les années 1990 : « M. Andrieux a été à l'origine, avec nous, avec notre impulsion ... avec la mienne ! parce que je me souviens d'une réunion en Aveyron , où il y a eu un , quand on a essayé de mettre en place en 93 après la grosse crue, un travail de plan Rhône, enfin, ce qui a abouti au plan Rhône, il y a eu territoire Rhône, il y a eu je sais pas trop quoi avant, il y avait eu des choses qui avaient été faites sur le haut Rhône, des choses qui avaient été faites en bas et rien ici ! alors j'avais dit faudrait quand même que les élus se secouent pour prendre en considération l'eau dans le Rhône moyen. Et là M. Andrieux a été un peu piqué, et ce SMIRCLAID [pour rappel, le syndicat mixte local portant la concertation des usages de la nappe et la restauration du Rhône court-circuité à Péage de Roussillon] s'est mis un peu en place quoi » ; (entretien avec une élue locale investie dans la restauration du Rhône, 11/06/2015). Ces initiatives peuvent se lire comme autant de tentatives de dépassement des contradictions induites par le bouleversement de l'infrastructure technique suite aux inondations.

Le changement dans la régulation du local répond aussi à un enjeu tout autre, celui de trouver de nouvelles missions à la Compagnie Nationale du Rhône dont la dernière mission d'ingénierie lourde, la construction du canal à grand gabarit Rhin-Rhône, est avortée avec la victoire des écologistes en 1997. Le programme de restauration hydraulique et écologique du fleuve engagé dès lors à partir des financements des travaux du canal Rhin-Rhône permet à la Compagnie Nationale du Rhône de se

renouveler dans l'ingénierie écologique. Il s'agit d'un processus déjà préparé avec l'abandon du barrage de Loyettes et le recalibrage de l'aménagement hydroélectrique du haut Rhône dans les années 1990 où les réalisations comprennent de fortes considérations écologiques et paysagères.

Le site de Péage de Roussillon se présente comme un site privilégié pour accueillir de nouvelles transformations techniques dans un but écologique et ainsi endogénéiser le changement normatif dans la régulation du fleuve. La concrétisation de l'imaginaire écologique dans le site fluvial de Péage de Roussillon consiste tout d'abord en l'introduction d'une nouvelle fonctionnalité aux aménagements hydrauliques, celle de la gestion écologique du Rhône court-circuité. Cela se traduit par l'instauration d'un régime de débits « réservés » destinés au Rhône court-circuité, régime déterminé par un groupe de scientifiques et d'experts en hydromorphologie et hydrobiologie, subventionné par l'agence de l'eau Rhône méditerranée Corse et mis en œuvre par la Compagnie Nationale du Rhône. A cela s'ajoute une série d'interventions menée par les mêmes acteurs ; il s'agit d'une part d'opérations lourdes de remodelage des anciens bras morts du Rhône notamment au sein de la réserve naturelle de l'île de la Platière⁷⁹³ destinées à les reconnecter au système hydraulique. D'autre part, les interventions comprennent la suppression d'une partie des anciens casiers et épis « Girardon »⁷⁹⁴ pour améliorer la variabilité du comportement du fleuve conçu en hydrosystème.

Cet enregistrement d'une nouvelle régulation du fleuve par le local n'exclut pas cependant un certain nombre de tensions que nous introduisons ici et développons dans la section suivante consacrée au cas particulier de la gestion de la nappe alluviale. Les élus engagés dans le passage à une gestion écologique du fleuve demeurent isolés face à un projet politique fortement axé autour du développement économique (voir chapitre 5). Il faut insister sur l'unanimité dans laquelle les municipalités de l'agglomération roussillonnaise s'engagent dans le projet de réactivation de la zone industrialoportuaire:

« Moi ce qui me choque là-dedans, c'est que c'est un grand projet Rhône médian : « réussir l'industrialisation du XXI^e siècle ». Pourquoi seulement l'industrialisation, est ce qu'il y a que là qu'il y a les emplois, parce que dans l'esprit des élus qui ont mis ça en place, c'est l'emploi, c'est le maître mot, l'emploi. Mais je me dis, moi, j'avais écrit, là, et la place de l'agriculture, et le tourisme au fleuve, c'est des choses qui passent vraiment au second, voire au troisième plan, hein. Et jamais on a entendu parler de la ressource en eau à travers, à travers ce truc-là » (Entretien avec une élue locale investie dans la restauration du Rhône, 11/06/2015).

⁷⁹³ Il s'agit de la portion de terrain comprise entre le canal de dérivation et le Rhône court-circuité, espace classé en réserve naturelle en 1986 à la suite d'un conflit opposant notamment agriculteurs, auxquels on a promis les terres libérées par l'aménagement hydraulique, et environnementalistes.

⁷⁹⁴ Il s'agit de travaux de fixation du chenal navigable du Rhône par ralentissement du courant et sédimentation ; ces travaux sont préconisés par l'ingénieur en chef du Rhône Henri Girardon et réalisés dans les années 1870-1880.

De la même manière, les élus de l'agglomération roussillonnaise restent peu réceptifs au problème nouveau lié à l'écosystème fluvial qui jouxte le canal et la zone industrialo-portuaire en projet. Nous avons vu au chapitre 5 que le contenu du projet de territoire de l'agglomération roussillonnaise est essentiellement économique. Aussi, il est significatif de constater le peu d'enthousiasme devant l'annonce de la réalisation du programme décennal de réhabilitation hydraulique et écologique du Rhône court-circuité, programme pourtant conséquent dans leur espace. Ainsi, l'accueil de ce programme se résume à une indifférence presque générale et à un traitement gestionnaire de la question au sein du conseil communautaire de la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais. Les élus demandent en effet à ce que le programme de réhabilitation soit intégré au dispositif classique d'animation du territoire de la région, à savoir le contrat Rhône PLURIEL, dans une seule logique de simplicité de gestion⁷⁹⁵. Cette inexpressivité des élus locaux est de nouveau manifeste lors des tentatives échouées de l'agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse et du syndicat mixte portant le projet de restauration de l'ône de mettre en place un projet de territoire basé sur la mise en valeur touristique des l'ônes et du Rhône court-circuité⁷⁹⁶, contrairement à ce qui s'est passé sur le Haut-Rhône (Micoud, 2015).

Ces éléments révèlent une tension dans la redéfinition du local à Péage de Roussillon, où l'espace fluvial se révèle profondément divisé et contrasté. Derrière l'opposition spatiale entre le Rhône court-circuité assigné à une vocation écologique et le Rhône canalisé perpétuant une logique productiviste, il faut voir un travail d'expression et de maturation des contradictions par le local : redéfini autour d'un projet productif, c'est par un jeu de tensions sur la définition des problèmes du fleuve que le local trouve la voie d'une nouvelle normalisation. C'est ce que nous allons approfondir avec l'étude de cas de la gestion d'un objet nouveau qui naît de ces tensions, il s'agit de la nappe alluviale du Rhône.

1.2 La nappe alluviale du fleuve, élément cristallisateur des contradictions du local⁷⁹⁷

L'expression des contradictions écologiques dans le local à Péage-de-Roussillon fait apparaître un nouvel objet cristallisateur de tensions entre les imaginaires du local, il s'agit de la nappe alluviale du fleuve. Notre analyse de ce cas particulier révèle empiriquement la mise en tension de deux imaginaires animant le rapport local au fleuve.

⁷⁹⁵ Conseil communautaire du 3 février 1999, archives de la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais

⁷⁹⁶ Entretien avec un technicien d'un syndicat local le 09/07/2015.

⁷⁹⁷ La rédaction de cette sous-section s'avère difficile étant donné l'actualité du conflit au sujet de la gestion de la nappe alluviale. Se pose en effet le problème du respect de l'anonymat des personnes impliquées dans ce conflit, anonymat qui demeure extrêmement difficile à préserver et à concilier avec les exigences de l'écriture et de la clarté. Nous présentons nos excuses à ceux qui s'estimeraient lésés par ce travail qui pourrait nuire à un processus de concertation délicat.

Du fait de la canalisation du Rhône et de l'accumulation des pompages dont certains sont très importants, la nappe alluviale accuse d'un affaissement marqué qui induit des transformations dans la composition de la végétation dans l'île de la Platière. Le classement par l'agence de l'eau de la nappe alluviale de la zone de Péage-de-Roussillon (code nappe TR_00_02) dans la catégorie « nappe en déficit quantitatif » dans le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau de 2010 provoque la mise en place d'une scène de concertation autour de la gestion de la nappe associant État, élus locaux, gestionnaires de la zone protégée, agence de l'eau et représentants des usages privés de la nappe (agriculteurs, industriels). Cette scène de concertation rend manifeste un conflit d'intérêt dans l'usage de l'eau entre promoteurs de l'industrialisation de la zone et défenseurs d'une réalimentation de la nappe pour la sauvegarde de la forêt alluviale de la Platière. Nous allons voir en quoi cette concertation d'acteur introduit un dépassement de la contradiction pratique du local par l'expression de stratégies d'acteurs et d'intérêts.

1.2.1 Un objet socialisé légitimant une problématisation écologique du local

Nous avons vu comment le local se redéfinit par l'enregistrement d'une nouvelle rationalité gestionnaire et scientifique à partir des années 1990, permettant de renouveler le sens attribué au fleuve, jusque-là espace productif ou patrimoine à sauvegarder. Ce processus est à l'origine de l'apparition de discours faisant de la nappe du Rhône le point d'achoppement des problèmes publics. Ces discours débutent avec la première mise en visibilité du dérèglement hydraulique de la plaine auprès des riverains, ces derniers étant attristés par le spectacle de nombreux poissons morts gisant au fond de la lône de la Platière asséchée par l'abaissement de la nappe alluviale suite aux travaux du canal (bulletins municipaux de Sablons, 1990, 1991 et 1992). Cette dernière constitue l'élément principal du système de paléochenaux de l'île de la Platière. Dans un premier temps cependant il n'est pas question d'écologie : si l'affaissement de la nappe est un phénomène technique bien connu par les ingénieurs de la Compagnie Nationale du Rhône à l'époque, les conséquences de cet affaissement sur le Rhône court-circuité et les lônes n'ont alors aucune signification pour eux, cet espace étant appelé à être mis en culture intensive. Ainsi, on remarque que les ingénieurs de la Compagnie Nationale du Rhône ont bien informé les élus de l'abaissement de la nappe avant les travaux (entretien avec un élu local membre du SMIRCLAID⁷⁹⁸ le 15/10/2015), mais que ces derniers n'envisagent le problème qu'au point de vue de ses éventuelles conséquences sur l'irrigation dans la zone (DCM de Sablons du 29 novembre 1969).

Une interprétation scientifique est cependant rapidement développée par les gestionnaires du site naturel de l'île de la Platière rattachant le fonctionnement de la nappe à une problématisation écologique du site. Après l'aménagement hydraulique, le site localisé entre le canal de dérivation et le Rhône court-circuité, communément dénommé l'île de la Platière, devient la cible de nombreux investissements scientifiques mobilisant les conceptions systémiques du fleuve. Devant l'apparition des troubles de

⁷⁹⁸ Syndicat MIXte du Rhône Court-circuité Loire Ardèche Isère Drôme.

l'équilibre hydraulique de la plaine, le gestionnaire de la réserve naturelle, formé aux concepts de l'hydromorphologie systémique et spécialisé dans les forêts alluviales auprès de l'un des participants au PIREN Rhône⁷⁹⁹, s'attache dès lors à connaître les relations entre la nappe alluviale, suspectée de s'être affaissée, le fleuve et l'écosystème aquatique de la réserve naturelle, qui présente des signes d'assèchement. Il arrive à reconstituer de manière sommaire les niveaux de nappe dans un premier temps pour mettre en évidence la relation entre les usages de l'eau, le canal de dérivation et son affaissement⁸⁰⁰. Dans un tronçon du fleuve où les données bioclimatiques n'ont plus aucune relation de cause à effet avec la variabilité des débits, le diagnostic met en exergue le rôle prédominant des usages anthropiques de l'eau et de la gestion hydraulique du site dans l'instauration du déséquilibre (figure 2). Les données du gestionnaire attirent l'attention de plusieurs acteurs régionaux. Tout d'abord ces travaux sont accompagnés d'études d'autres scientifiques proches d'organisations environnementalistes (la FRAPNA) qui font état d'une « lente dérive du système » sur le site de la Platière, réclamant des mesures correctrices (Coulet *et al.* 1997). Le diagnostic initial varie très peu dans les plans de gestion de la réserve naturelle réalisés dans les décennies suivantes⁸⁰¹, il met l'accent non plus sur la nécessité de retrouver la nature d'avant aménagement mais de redonner de la fonctionnalité pour conserver la biodiversité du milieu protégé. De cette manière, le problème de la nappe alluviale constitue une construction sociale singulière émanant du local et en cela une modalité concrète de son intériorisation d'une grille de lecture écologique de l'espace, ceci avec en toile de fond des changements examinés en section 1.1.3 de ce chapitre.

Le travail de socialisation de la problématisation écologique du site par les gestionnaires de la réserve naturelle se poursuit avec des pratiques de mise en visibilité des phénomènes de déconnexion de la nappe (pratique qui consiste à montrer les conséquences de l'assèchement en surface sur la végétation) lors des visites de terrain dans le cadre de la concertation actuelle. Ces arpentages sont en effet le lieu propice pour les défenseurs de l'alimentation de la nappe alluviale pour montrer aux parties prenantes les changements produits par son affaissement sur la végétation de la réserve naturelle. L'arpentage des différentes parties permet de mettre en visibilité aux yeux des participants la réaction de la végétation en comparant les zones de forte et de faible déconnexion⁸⁰². Elle permet enfin de légitimer les mesures

⁷⁹⁹ Entretien avec un gestionnaire de la réserve naturelle de l'île de la Platière le 21/12/2015.

⁸⁰⁰ *Ibid.*

⁸⁰¹ Ce diagnostic est le suivant : « le rôle de la nappe alluviale est ici central pour la connexion des paléochenaux (anciens lits du fleuve) et l'équilibre des milieux naturels humides annexes au fleuve. (...) la partie centrale de l'île de la platière est particulièrement touchée. Les paléochenaux de ce secteur, déjà faiblement connectés en 1968, sont complètement déconnectés ou très faiblement connectés, y compris les lônes. Les communautés biologiques sont menacées par un vieillissement des milieux qui aboutira à terme à la disparition de leurs habitats. Leur conservation nécessite un rajeunissement périodique par des perturbations hydrauliques à des débits moyens » (schéma de gestion de l'Association des Amis de l'île de la Platière, page 198).

⁸⁰² Observation participante lors d'une visite de terrain avec un gestionnaire du site accompagné du comité scientifique de l'agence de l'eau et des parties prenantes de la concertation le 29/03/2016 réalisée dans le but d'un examen des critiques faites par les promoteurs du projet industriel à la méthode du diagnostic de fonctionnement de la nappe alluviale.

qui ont d'ores et déjà été prises pour améliorer le fonctionnement hydraulique de l'île de la Platière : [l'interlocuteur désigne une pelouse sèche en pâture]: « avec la nappe qu'on avait dans les années 90 ; qui était très très basse hein qui était deux mètres plus bas que... Cette situation de déconnexion complète elle prévalait à peu de choses près partout. C'est à dire que potentiellement, si rien n'avait été fait, le paysage qu'on aurait pu trouver sur toute l'île c'était ça ». La production d'une nouvelle grille de lecture de l'espace fluvial local induit aussi une relecture des choix réalisés par la Compagnie Nationale du Rhône à la vue des nouveaux objectifs de gestion du système hydraulique. Par exemple, le choix des ingénieurs d'utiliser la lône de la Platière comme un contre-canal (permettant de recueillir les infiltrations provenant du canal de dérivation) est réinterprété a posteriori comme un fait heureux pour la forêt alluviale en tant qu'il a permis de maintenir un niveau minimal de recharge⁸⁰³.

Cette grille de lecture fait du problème de la nappe de Péage-de-Roussillon un emblème des répercussions néfastes des aménagements de la Compagnie Nationale du Rhône tout en s'appliquant aux autres espaces aménagés de manière similaire sur le Rhône : « Le cas de Péage, c'est le cas de Pierre Bénite, c'est le cas de Donzère, c'est plutôt le cas du Rhône à l'aval de Lyon, c'est des phénomènes d'incision [enfouissement du lit], (...) incision qui du coup baisse le niveau d'eau et baisse le niveau de nappe associé, lié aux ouvrages Girardon. Et puis on a la mise en débit réservé qui fait qu'après l'essentiel de l'eau part dans le canal et du coup on a un niveau d'eau qui est bien, bien faible quoi » (Entretien téléphonique avec un hydromorphologue le 14/01/2016).

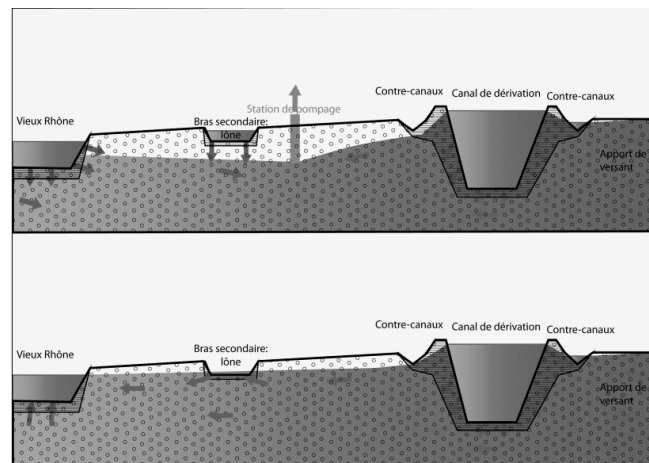


Figure 67 : coupe transversale explicative du phénomène d'abaissement de la nappe phréatique (source : Lalot, 2014). Sont schématisées de haut en bas : 1/ la situation du système incluant les prélèvements des industries chimiques, et 2/ en faisant l'hypothèse d'une absence de prélèvement.

⁸⁰³ Eléments présentés durant une visite de terrain avec un gestionnaire du site accompagné des parties prenantes de la concertation le 29/03/2016 (voir note supra).

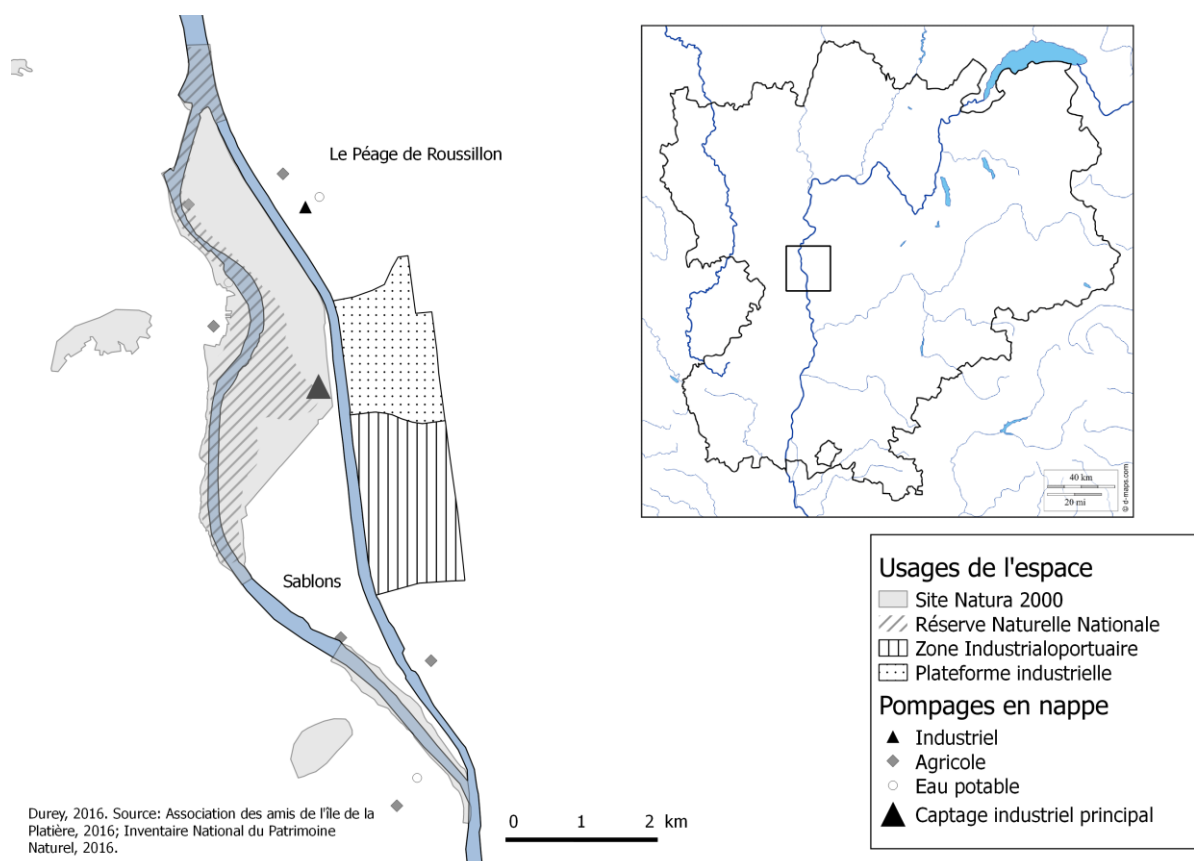


Figure 68 : enjeux relatifs à l'usage de l'eau et de l'espace dans l'île de la Platière.

Cette problématisation systémique, qui marque les documents de gestion successifs de la réserve naturelle de la Platière⁸⁰⁴, fait émerger un espace politique autour de la régulation de la nappe alluviale à partir des années 1990 par la conjonction de plusieurs processus. Il s'agit tout d'abord de l'activation des dispositifs réglementaires de protection de l'environnement relevant de la législation nationale développée depuis les années 1980 : au découpage de la Réserve Naturelle Nationale de l'île de la Platière sur l'ancienne île des graviers (1986) s'ajoutent ceux d'un Espace Naturel Sensible dit du « méandre des Oves » (1992) puis d'une zone Natura 2000 (les zones de l'île de la Platière et du Rhône aval sont désignées en 1995), autant de protections légales instituant et légitimant l'enjeu de maintenir la biodiversité du site (figure 3). De plus, la tendance avérée à la banalisation de l'écosystème met en activation ces dispositifs légaux qui s'alignent sur les législations nationales, européennes et internationales en matière de protection de l'environnement. La prise en compte de l'alimentation de l'écosystème aquatique doit par exemple respecter les objectifs de la Directive Européenne en matière de bon état des eaux souterraines⁸⁰⁵.

⁸⁰⁴ Voir par exemple : Documents d'objectif. Milieux alluviaux et aquatiques de l'île de la Platière. Site FR 820 1749. Association des amis de l'île de la platière. Juin 2008. Consulté le 12/08/2017. http://www.ile.platiere.reserves-naturelles.org/IMG/pdf/DOCOB_SIC_Platiere_Mise_a_jour_2008.pdf.

⁸⁰⁵ « Les prélèvements ne dépassent pas la capacité de renouvellement de la ressource disponible, compte tenu de la nécessaire alimentation des écosystèmes aquatiques » (extrait de la DCE)

Deuxièmement, la problématisation écologique de la nappe alluviale se voit attribuer une haute importance dans la mise en place du programme de restauration hydraulique du Rhône court-circuité à Péage de Roussillon. Elle induit une série d'actions : des guides techniques sont rédigés par l'agence de l'eau (Paran *et al.* 2012), un classement de la nappe alluviale comme zone critique survient et des projets d'adduction d'eau de l'agglomération roussillonnaise sont contestés et retardés sur la base de ce classement par les gestionnaires de l'île de la Platière⁸⁰⁶. En parallèle le Rhône court-circuité sert de laboratoire aux scientifiques de la Zone Atelier Bassin du Rhône (plateforme des chercheurs en sciences dures étudiant le Rhône)⁸⁰⁷ dans le cadre du projet de restauration du Rhône en 2014 et les opérations de restaurations de l'îles réalisées par la Compagnie Nationale du Rhône sont présentées comme un moyen d'améliorer le fonctionnement hydro-écologique du site. Les restaurations de l'îles s'accompagnent en effet de modélisations sur l'équilibre du système fleuve-nappe et l'établissement d'un débit réservé « optimal » dans le Rhône court-circuité en 2014 tient compte de ce problème⁸⁰⁸. Au niveau local, la réserve de l'île de la Platière parvient à enrôler un élu sablonnais pour ériger le syndicat mixte intercommunal (le SMIRCLAID) en 2002 pour prendre en charge la restauration du fleuve⁸⁰⁹. Ce syndicat fait réaliser des modélisations des échanges fleuve-nappe et de l'hydrologie de la plaine qui se succèdent depuis les années 1990⁸¹⁰.

Lors du comité local du 8 octobre 2015 organisé par le syndicat mixte animant la concertation autour de la nappe, un technicien synthétise les derniers travaux de modélisation de la nappe à l'attention des participants. Ces derniers sont les gestionnaires du site protégé, des élus locaux, des représentants des agriculteurs irriguant, des industriels, des services de l'État et de la Compagnie Nationale du Rhône. Une carte de la zone est présentée, elle découpe l'espace fluvial en différents secteurs (sous-unités géographiques) caractérisés par leur niveau de connectivité à la nappe et leur degré d'importance en matière d'habitat naturel. Des scénarii de niveaux d'ambition de volumes prélevables sont proposés et corrélés à des modèles spatialisés de connectivité de la nappe avec les habitats. Le diagnostic derrière cette carte est lourd d'enjeux ; son message est qu'il n'est plus possible de pomper davantage d'eau dans

⁸⁰⁶ En 2005, le nouveau projet de construction d'un puits pour l'approvisionnement en eau potable pour la ville de Roussillon est entravé par l'association des amis de l'île de la Platière. Celui-ci accompagne une demande de doublement des prélèvements d'eau par le SIGEARPE (le syndicat mixte en charge de l'adduction en eau potable des communes riveraines) de 500 à 1000m³/h. L'association de l'île de la platière estime n'avoir pas été consultée pour la mise en place de ce cinquième puits par le syndicat des eaux. Elle bloque alors la procédure d'enquête publique car les impacts sur la zone Natura 2000 de l'île de la platière n'ont pas été recensés. Entretien avec un technicien de l'agglomération roussillonnaise le 17/12/2015. Sur le sujet voir aussi le plan de gestion de l'île de la Platière 2008-2017.

⁸⁰⁷ Expertise de la ZABR sur le site de Péage-de-Roussillon du Mardi 13 janvier 2009, disponible sur <http://www.documentation.eaufrance.fr/entrepotsOAI/AERMC/R94/95.pdf> (consulté le 17/11/2016).

⁸⁰⁸ *Ibid.*

⁸⁰⁹ Entretien avec un ancien élu local le 11/06/2015

⁸¹⁰ A notre connaissance, des bureaux d'études en hydrogéologie procurent des expertises de la nappe en 1994, 2005, 2007 et 2013.

certaines zones de l'espace fluvial, zones où l'influence du cône de rabattement⁸¹¹ des usines les plus consommatrices en eau surpasse largement la capacité de recharge de la nappe. Ces zones comprennent le périmètre de la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons qui fait l'objet d'une volonté politique forte de réactivation par les élus roussillonnais et l'action publique régionale. Face à cela, les élus locaux de l'agglomération roussillonnaise tendent à escamoter la problématique écologique du site face à leurs administrés lors des réunions publiques sur la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons⁸¹². Ces éléments introduisent l'idée d'une endogénéisation conflictuelle de la pensée systémique du fleuve par le local, conflictualité qui se cristallise autour de la gestion de la nappe du fleuve.

1.2.2 Un objet polarisant discours scientifique et économique

L'étude empirique de la concertation autour de la nappe alluviale étaye l'hypothèse d'une redéfinition conflictuelle du local soulevée dans la section 1.1.3. de ce chapitre.

L'impossibilité de l'inscription de la concertation autour de la gestion de la nappe alluviale de Péage-de-Roussillon dans les structures existantes de partenariat à échelle régionale (Plan Rhône, SCOT des Rives du Rhône, GPRA Rhône médian), en dépit de la volonté de l'agence de l'eau (laquelle cherche des soutiens face aux défenseurs de l'industrie) est un bon indicateur du niveau de conflictualité et du blocage de la concertation autour de la gestion de la nappe alluviale du fleuve à Péage-de-Roussillon. La scène de concertation révèle une polarisation des discours légitimes sur la nappe autour de la conception hydrosystémique d'un côté et du développement économique de l'autre, avec pour conséquence la relégation des discours alternatifs portés par les riverains et les agriculteurs.

L'instauration d'une scène locale de concertation autour de la gestion de la nappe alluviale du fleuve implique une polarisation des discours sur le fleuve opposant imaginaires économiques et scientifiques. Le cadre hydrosystémique est reconnu durant les concertations par les acteurs économiques publics et privés, comme le montre leur participation active et leur capacité à s'approprier la problématisation écologique du site. Ainsi, les représentants des industriels s'approprient rapidement le modèle de gestion de la nappe et se montrent proactifs en émettant des observations sur la méthode employée⁸¹³.

Un exemple de la tension entre grilles de lecture aménagiste et écologique du site apparaît dans le discours des techniciens de l'agglomération roussillonnaise. La problématisation écologique du site n'est pas niée mais plutôt minorée face aux impératifs de la gestion des réseaux de l'agglomération, notamment la sécurisation de la ressource en eau en quantité et en qualité. En témoigne ce discours d'un

⁸¹¹ Il faut se représenter un enfoncement très important de la nappe alluviale au niveau d'un point particulier, celui de la station de pompage de la plateforme industrielle Osiris (figure 3). La forme conique de cet enfoncement donne lieu à cette expression de cône de rabattement.

⁸¹² Nous avons assisté à la réunion publique du 15 décembre 2015 à Salaise-sur-Sanne.

⁸¹³ Observation participante lors d'un comité de concertation destiné à la présentation et la discussion des études de volume prélevable pour la réalimentation de la nappe alluviale de l'île de la Platière le 8/10/2015.

technicien responsable dans l'approvisionnement en eau potable de cette agglomération confrontée à un retournement de logique manifeste : « alors l'île de la Platière, moi je la vois comme une espèce de sanctuaire, qui est le refuge idéal pour protéger de l'eau potable. Mon gros défaut c'est que je pompe pas mon eau là-bas. (...) et aujourd'hui, cette île de la Platière, dans l'étude de volumes prélevables, bah elle devient presque une contrainte que j'ai en eau potable, alors que, pour moi j'aimerais bien que ce soit un atout pour mon eau potable. (...) La zone Natura 2000 aujourd'hui, je le redis mais à un moment, faudrait qu'on se pose la question de si c'est pas stratégiquement le site où il faudrait qu'on prélève notre eau potable d'excellente qualité, préservée, protégée et on aurait des enjeux communs, de protection de la ressource et de qualité de la ressource, et puis de gestion de cet espace là avec toute sa biodiversité, et tout ce qui va avec » (entretien avec un technicien de l'agglomération roussillonnaise le 17/12/2015). Ce discours révèle une subordination de la problématisation écologique du site face à la logique de l'aménagement urbain.

Cette tension apparaît aussi derrière la contestation de la légitimité du processus de concertation autour de la gestion de la nappe alluviale réalisé par le syndicat mixte par des techniciens de l'agglomération. Possédant parfois déjà une expérience dans la modélisation, ces acteurs contestent la légitimité de la pratique d'aide à la décision et y voient un moyen de fabriquer des arguments scientifiques pour imposer des vérités aux élus : « La difficulté c'est qu'on a des techniciens qui donnent des éléments aux élus, euh...moi je vous dis la nappe elle est à 190.35 ! Sauf que quand je vous dis ça et que je vous dis ça vient du modèle, l' élu il dira bah putain c'est scientifique c'est fiable ! bah non c'est archifaux. C'est à 190,35, plus ou moins 1 mètre quoi. Et plus ou moins un mètre, aujourd'hui dans l'étude on parle de dizaines de centimètres ! C'est à dire qu'on est en train de prendre des décisions, avec un modèle, dont on oublie que c'est un modèle. Il donne un ordre de grandeur, il donne une tendance. Par contre, il donne pas le centimètre de hauteur d'eau dans la nappe le jour j. (...) parce que c'est pareil : les hypothèses, ce sont des hypothèses scientifiques, qui sont forcément fausses. (...) » (Entretien avec un technicien en adduction d'eau de l'agglomération roussillonnaise le 17/12/2015).

La polarisation des discours sur la conception scientifique et écologique du fleuve induit une précarisation des positionnements qui n'intègrent pas cette normalisation du fleuve. C'est ce que montre l'étude de l'interaction des groupes d'utilisateurs de la nappe alluviale (agriculteurs irrigants, représentants des habitants-riverains) au sein de la concertation. Ces acteurs voient leurs tentatives de participation déconsidérées à défaut d'intégrer la grille scientifique de lecture des problèmes écologiques du fleuve. Durant les comités de concertation⁸¹⁴ se jouent la validation des diagnostics techniques du problème de déconnexion de la nappe et s'esquissent les solutions envisageables. Lors de ses interventions, le

⁸¹⁴ Les récents comités de concertation organisés par la sous-préfecture et le syndicat mixte local (SMIRCLAID) depuis 2015 réunissent élus locaux, représentants des industriels, des agriculteurs, des services techniques de l'agglomération roussillonnaise et de l'État, agence de l'eau et gestionnaires de l'aire protégée.

représentant des riverains⁸¹⁵ est déconsidéré par les participants car il n'intègre pas le raisonnement scientifique sur l'hydrosystème dans son discours. Ses revendications, qui concernent le niveau et la vitesse de l'eau dans le Rhône court-circuité, sont d'emblée écartées par toute l'assemblée. Nous constatons aussi empiriquement l'engagement des agriculteurs locaux dans des stratégies de résistances à la socialisation de la conception systémique du fleuve : « on en fait tout un.... L'île de la Platière, la nappe vis à vis de l'île de la Platière, ce n'est pas une catastrophe, hein, le Rhône a toujours coulé, il est là, il y a eu des nappes, il y a un siècle de ça, le cours du Rhône était plus bas qu'il ne l'est actuellement et l'île de la Platière elle a toujours vécu hein. On en fait tout un système, un cinéma, il y a des gens qui sont, comment dire, acharnés à vouloir tout modifier, tout ... » (entretien avec un agriculteur retraité de Sablons le 12/01/2017 par téléphone). La concertation engagée autour de la nappe par la coalition scientifique-gestionnaire est lue par ces usagers dans la perspective historique du conflit local opposant les agriculteurs aux protecteurs de la nature (voir section 1.1) et ramenée à une nouvelle attaque des gestionnaires de la réserve naturelle de la Platière : « on a tout un tas de gens qui embêtent les agriculteurs qui travaillent sur l'île de la Platière (...) les agriculteurs sont envahis par ces gens-là, on va bientôt plus pouvoir travailler comme on veut » (un agriculteur retraité à Sablons) ; « Si on pouvait nous chasser de l'île de la Platière on le ferait avec plaisir, voilà ! » (entretien avec le même agriculteur retraité de Sablons le 12/01/2017 par téléphone). Pour finir, la critique de l'efficacité et de la cohérence des actions de restauration des lônes, vécues comme des événements imposés au local, corrobore ce positionnement de défiance des agriculteurs : « Tiens ils ont fait la lône derrière chez moi, mais j'avais jamais vu personne ! personne n'était au courant, on a vu arriver des tractos, des machins, ils ont coupé du bois, ils ont démonté des, ils ont enlevé des sédiments, des machins, qui étaient là, mais aujourd'hui c'est toujours une mare à canards hein ! (...) en fait c'est toujours un nid à moustique et un nid à algues hein, en fait il faudrait une pompe qui tourne continuellement comme un aquarium ! pour l'alimenter pour qu'il y ait du poisson qui mange les algues. (...) à la fin c'est ni un lieu de promenade, ça a rien changé en l'espace des 5 ans ! » (entretien avec un second jeune agriculteur à Sablons le 12/01/2017 par téléphone).

L'effectivité de la socialisation de la nouvelle grille de lecture, et donc de l'existence de la nappe alluviale comme objet et comme problème public, repose sur des comportements de reconnaissance symbolique de la supériorité technique des scientifiques et gestionnaires dans leur capacité à énoncer les problèmes du fleuve dans un processus qui s'accomplit dans le local.

Cette maturation de l'imaginaire écologique dans le local n'exclut pas une certaine marge de manœuvre pour conserver le projet industriel. L'incertitude scientifique qui caractérise le nouveau champ d'entendement de la problématique fluviale, en s'imposant dans le local, permet la régulation de cet équilibre des intérêts. Ainsi, durant la concertation, les défenseurs du projet industriel arguent en effet

⁸¹⁵ Observation participante lors d'un comité de concertation destiné à la présentation et la discussion des études de volume prélevable pour la réalimentation de la nappe alluviale de l'île de la Platière le 8/10/2015.

d'un manque de compréhension des effets respectifs de l'aménagement du canal de dérivation et des pompes pour faire appliquer des quotas de gestion⁸¹⁶ demandés par les gestionnaires de la réserve naturelle.

Ces éléments montrent les modalités par lesquels le terrain, via un processus d'endogénéisation de la normalisation écologique et scientifique du fleuve, accuse une transformation de l'objet fluvial et du discours sur l'objet, polarisant imaginaires écologique et économique du fleuve. Dans la maturation du conflit d'acteurs et d'imaginaires, la gestion de l'incertitude scientifique rentre dans une lutte pour le monopole de la légitimité à décréter le devenir de l'espace fluvial. Cette lecture du conflit entend en cela aller au-delà de l'acceptation normative de l'incertitude scientifique dans le champ des sciences environnementales, à savoir définie comme une carence objective de méthodes et d'instruments pour améliorer l'intégration des besoins humains avec ceux de l'écosystème⁸¹⁷.

Nous avons étudié la mise en place d'une concertation entre les acteurs impliqués dans le projet industriel de l'agglomération roussillonnaise et les acteurs défendant la restauration écologique du Rhône court-circuité comme une tentative de dépassement de ces contradictions par le local. Le local s'en retrouve changé dans sa régulation même : le fleuve est désormais appréhendé en un système de flux et d'usages dont il convient d'optimiser le fonctionnement. Dès lors, la recombinaison des imaginaires aménageurs autour de l'industrie durable et de l'optimisation écologique de l'hydrosystème trouve dans l'espace local le lieu de l'affirmation d'une nouvelle rationalisation de l'objet fluvial.

L'endogénéisation par le local de cette nouvelle rationalisation s'accomplit selon une expression différente des enjeux relatifs aux contradictions écologiques du fleuve selon les tronçons étudiés. C'est ce que vient montrer en contrepoint de l'étude de Péage de Roussillon, celle de la redéfinition du local à Donzère Mondragon.

⁸¹⁶ Entretien avec un ingénieur en infrastructures de l'agglomération roussillonnaise le 03/06/2015 par téléphone

⁸¹⁷ On retrouve par exemple ces objectivations de l'incertitude scientifique dans les propositions dans les études suivantes : Arthington *et al.*, 2006. ; Vaughan *et al.*, 2009.

2 La plaine de Donzère à Mondragon : réinterpréter un espace hydraulique en crise

Le Rhône dans la plaine de Donzère à Mondragon connaît des transformations similaires à celles de la plaine de Péage-de-Roussillon à la fin de la Seconde Guerre Mondiale (voir chapitre 4). Le remodelage en profondeur de la plaine avec le creusement du canal de dérivation à vocation hydroélectrique et industrielle, et le traumatisme subi par les agriculteurs et riverains relatif à la déstabilisation du fonctionnement hydraulique de la plaine marquent encore cet espace à travers le matériel et les mémoires. De nouveaux enjeux marquent cependant l'invention du local à la fin du siècle dernier. La plaine de Donzère-Mondragon est directement touchée par les inondations de 1993-1994 et 2002-2003. Ces inondations font voler en éclat tout le système sociotechnique de régulation de cet espace hydraulique reposant sur la domination symbolique des ingénieurs. La redéfinition du local à Donzère Mondragon tient par conséquent beaucoup de la gestion de cette crise. Les acteurs publics et la Compagnie Nationale du Rhône doivent en effet rendre des comptes aux riverains touchés par les inondations durant les années 2000, donnant lieu au premier Plan Rhône fortement axé sur la gestion des inondations. La place du fleuve dans le local s'en retrouve dès lors changée. Alors que les municipalités de la plaine s'intéressaient aux espaces bordant le canal de dérivation pour mettre en place un projet industriel, le Rhône court-circuité était pour sa part relégué et réduit à un mince bras d'eau sujet à l'envasement et l'encombrement (voir chapitre 5). Désormais c'est sur cette dernière partie du fleuve que se cristallisent les enjeux.

La recomposition des imaginaires dans la plaine se manifeste par l'enregistrement de changements dans les structures matérielles de l'espace fluvial. Ces transformations s'appliquent sur le Rhône court-circuité et sont encore d'actualité ; il s'agit de la réalisation de digues et la restauration de lônes. Le site de Donzère-Mondragon connaît en effet un investissement important de la part des acteurs de la restauration du Rhône court-circuité à partir des années 2010. Les restaurations de lônes qui y ont lieu actuellement sont l'aboutissement d'une décennie d'études préparatoires, dès les années 2000 en effet le Rhône court-circuité de cette plaine est identifié par le programme décennal de restauration hydraulique et écologique du Rhône comme l'un des sites au plus fort potentiel de restauration hydro-

écologique⁸¹⁸. Les travaux commencent en 2016 par le site des communes de Pierrelatte et Donzère et se poursuivent actuellement⁸¹⁹.

Les transformations induites mobilisent la représentation systémique du fleuve. Les études révèlent en effet dans le Rhône court-circuité de ce site une nouvelle expression des dynamiques hydromorphologiques générées par l'aménagement à l'échelle du fleuve ; à savoir un comblement des lônes par sédimentation et un envasement entraînant une évolution vers un écosystème terrestre et une perte de fonctionnalité hydraulique et écologique de ces espaces principalement du fait de la faiblesse des débits réservés. Le diagnostic réalisé en 2013 par la Compagnie Nationale du Rhône hiérarchise les 52 sites potentiels pour accueillir une action de restauration hydraulique et écologique⁸²⁰.

⁸¹⁸ La plaine de Donzère-Mondragon figure aux côtés des parties court-circuitées du Rhône de Péage-de-Roussillon, Montélimar et Valence dans le schéma de gestion Rhône-moyen (disponible sur www.plan-rhone.fr, consulté le 24/07/2018).

⁸¹⁹ « La CNR va engager un vaste programme de restauration des lônes entre Donzère et Mondragon ». <http://www.montelimar-news.fr/article/la-cnr-va-engager-un-vaste-programme-de-restauration-des-lones-entre-donzere-et-mondragon/1/4234.html> Publié le 15 Octobre 2015 à 17:45

⁸²⁰ Trois de ces sites sont identifiés comme prioritaires, il s'agit (figure 4) des complexes formés par 1/ les casiers de l'Aure, les lônes de Lascombe et de la Surelle, ainsi que les marges alluviales aux abords des lônes de Malaubert et Dions (Communes de Pierrelatte et Donzère (26) où les travaux commencent en 2016), 2/ des lônes de la Grange Ecrasée et des Dames (Commune de Bourg Saint Andéol (07)) et 3/ des lônes du Banc Rouge et de la Désirade (communes de Lapalud et Lamotte du Rhône (84)).

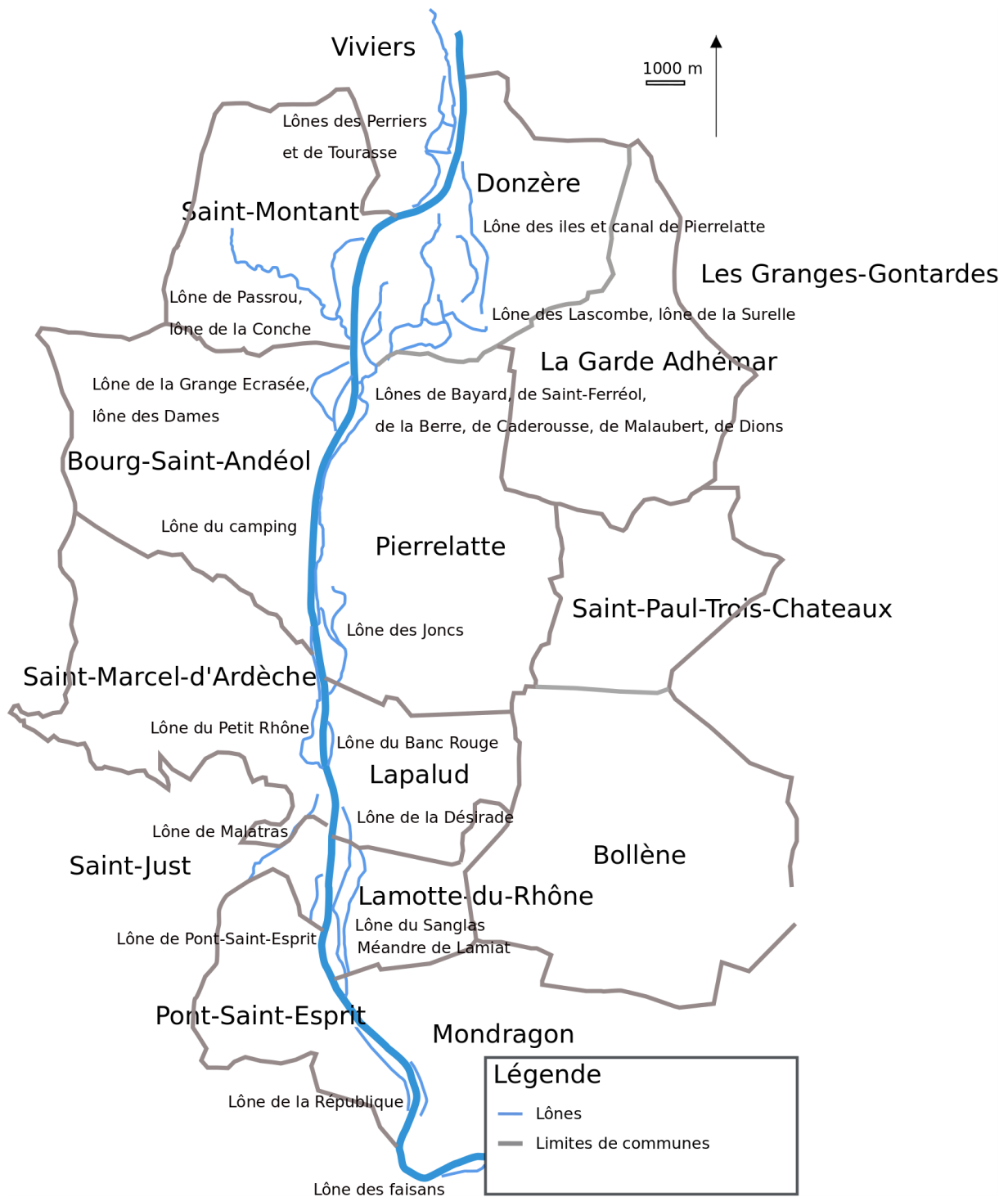


Figure 69 : les lônes sujettes à des opérations de restauration physique ou biologique dans le Rhône court-circuité de la plaine de Donzère-Mondragon. Réalisé à partir du schéma directeur de restauration des lônes de la plaine de Donzère-Mondragon, 2012.

Avec la sélection de la plaine de Donzère-Mondragon comme l'un des sites majeurs pour appliquer le programme de restauration hydraulique et écologique du Rhône court-circuité, un nouvel enjeu émerge pour la puissance publique. Devant le passé historique lourd de conflits que représente l'aménagement hydraulique de la plaine, l'annonce d'une intervention publique destinée à transformer de nouveau le

fleuve ne doit pas réactiver des tensions encore inscrites dans les mémoires. Se pose alors le problème de l'articulation entre les représentations riveraines du fleuve (retrouver un fleuve au cours normal, c'est-à-dire sans inondations violentes et rapides de la plaine), qui structure un jeu d'acteurs mêlant associations de riverains et municipalités, et le besoin d'une redéfinition de la régulation du fleuve autour d'un cadre normalisé de gestion écologique (fleuve à restaurer pour améliorer son potentiel biologique dans le contexte du changement climatique). La redéfinition du local autour de cet imaginaire dans la plaine de Donzère-Mondragon tient de sa capacité à synthétiser ces enjeux différents. L'intériorisation de la grille de lecture écologique de l'espace fluvial se déroule dans un processus discursif généré par la crise de son système de régulation. Le local se redéfinit dans la stabilisation d'un discours scientifique légitimant une nouvelle régulation de l'espace hydraulique, au prix d'une normalisation renouvelée du rapport au fleuve.

2.1 Un travail discursif d'intégration dans le local du cadre de la restauration écologique du Rhône

La crise que connaît le local⁸²¹ dans la plaine de Donzère-Mondragon favorise la montée en puissance d'associations des riverains revendiquant une réponse publique forte pour prendre en charge la gestion des inondations et du Rhône court-circuité. Il s'agit notamment de l'association de riverains de Pierrelatte laquelle joue un rôle important dans la genèse du plan Rhône 2007-2013 comme en témoigne cet extrait :

« il y a eu un premier préfet de région qui s'appelait Patron mais enfin on n'a pas eu affaire à lui, mais après c'est M. Lacroix qui a pris les choses en train, le préfet Lacroix, il travaillait avec nous, il hésitait pas à m'appeler par exemple à 7h du matin ici pour, pour discuter par exemple de ce qui allait ou allait pas. Ce plan Rhône on y a participé vraiment. Aujourd'hui on nous a mis de côté, carrément, on sait pas pourquoi, je sais pas si c'est le préfet ou autre, mais on avait participé à toutes les réunions pour les grands travaux, toutes ! (...) les travaux qu'ils ont fait pour l'aménagement après les crues. Les travaux du plan Rhône » (entretien avec le leader de l'association de riverains le 01/06/2016).

Cette mobilisation riveraine place les pouvoirs municipaux au pied du mur ; ces derniers se trouvent contraints de proposer un nouveau discours pour conserver leur légitimité. Dans ce contexte, la restauration du fleuve constitue une opportunité pour les élus locaux de présenter aux administrés une réponse à la crise soulevée par les deux épisodes successifs d'inondations. C'est ce que montre l'étude du discours du maire de Pierrelatte au moment de ces événements. Ce cas d'étude constitue une

⁸²¹ Crise reposant sur la mise en évidence de l'incapacité de l'infrastructure technique à protéger des inondations du fleuve au tournant du siècle : voir chapitre 5, section 3.1.

occurrence spécifique d'un phénomène plus large de réinterprétation des objectifs du programme de restauration écologique du Rhône par les élus locaux dans le sens de la lutte contre les inondations (Barthélémy *et al.*, 2009).

Au lendemain du second épisode d'inondations (2002-2003), le maire de la commune de Pierrelatte, Jean Mouton, réalise un discours médiatisé dans la presse régionale⁸²² très significatif de la tentative des pouvoirs municipaux pour retrouver une légitimité devant la crise locale. Ce discours comprend en effet la classique déclaration de bonne foi venant *a posteriori* ; ainsi le maire « a toujours plaidé pour que les territoires et les hommes qui les habitent soient protégés des violences du Rhône ». Mais ce sont les actions que le maire déclare prendre à la suite de la catastrophe qui sont intéressantes. Tout d'abord le maire déclare avoir sollicité le Préfet coordonnateur de bassin pour mobiliser l'Etablissement Public Territorial de Bassin « territoire Rhône »⁸²³ dans le but de programmer les reconstructions de digues, mesure tout à fait normale. Mais le maire ne s'arrête pas à des mesures sur les digues pour envisager des solutions à la lutte contre les inondations ; en effet son discours porte pour une large part sur la restauration écologique du Rhône court-circuité. En cela, le maire réinterprète les objectifs du programme de restauration en présentant ce programme comme une solution aux problèmes locaux d'inondation. Cette réinterprétation constitue aussi une revendication à l'adresse des gestionnaires du programme de restauration. En effet le maire argumente premièrement sur un plan pratique que « les 'restaurations écologiques' seront à refaire après chaque crue », et doivent donc pour être pérennes être destinées à la régulation de ces crues. Deuxièmement, sur un plan sociétal, le maire avance que « les riverains font partie de l'environnement du Rhône, [qu'] ils doivent être protégés au même titre que les autres composantes de cet environnement ». Cela le conduit à associer la reconstruction des anciennes digues de la plaine à la restauration des lônes dans ses revendications pour d'une part ralentir le courant des inondations, et d'autre part faciliter leur écoulement dans les lônes. Enfin, le maire de Pierrelatte Jean Mouton joue aussi d'effets d'annonce en déclarant la constitution d'un syndicat intercommunal à vocation unique, avançant qu'il pourra regrouper l'ensemble des communes de la plaine alluviale (nous avons vu aux chapitre 4 et 5 la difficulté de ce projet) pour porter le programme de restauration hydraulique et écologique du Rhône court-circuité. Cette initiative permettrait aux communes de la plaine de Donzère à Mondragon de faire porter d'une seule voix leurs exigences quant au contenu du programme. Nos sources indiquent que ce SIVU n'a d'existence que sur le papier dans les années 2000 et disparaît à la fin de cette décennie.

⁸²² Ces éléments se basent sur le discours de Jean Mouton dans l'article de presse La Tribune Jeudi 23 octobre 2003 n°42 page 18.

⁸²³ Cet EPTB est une cellule d'études de la DREAL Rhône-Alpes, il s'agit d'une expérience innovante tentant d'établir une gestion des crues du Rhône prenant en compte l'ensemble du bassin du fleuve mais qui se solde par un échec politique face à la résistance des élus de Mornas et Piolenc (Guérin, 2014).

Ces éléments montrent que le pouvoir municipal, dans sa gestion discursive de la crise du local déclenchée par les inondations du Rhône, trouve dans la restauration hydraulique et écologique du Rhône une ressource pour proposer un nouveau récit d'action publique. Ce nouveau récit met la restauration écologique du Rhône à contribution pour répondre à la nécessité de présenter une réponse publique face aux inondations.

Cependant, la redéfinition du local répond à un second enjeu, celui de la réalisation du programme de restauration écologique du Rhône court-circuité et ainsi de dégager une nouvelle légitimité à la Compagnie Nationale du Rhône dans la régulation du fleuve. Tout l'enjeu devient pour les acteurs de la restauration écologique du Rhône court-circuité de proposer une transformation du fleuve répondant aux nécessités du local. Il s'agit ainsi d'accompagner un déplacement de la problématique des inondations, de moins en moins présente dans les cadres d'action régionale vers la problématique écologique.

2.2 Rendre acceptable une nouvelle normalisation du fleuve dans le local

La nécessité de redéfinir les missions de la Compagnie Nationale du Rhône notamment autour d'une mission d'ingénierie écologique s'accomplit dans des modalités différentes dans le local lorsque l'on compare Donzère Modragon et l'agglomération roussillonnaise. A Donzère-Mondragon, la restauration du Rhône court-circuité intègre les nécessités du local de stabiliser un nouveau discours technique sur les inondations. Cela se traduit par une forte socialisation du cadre systémique de gestion fleuve auprès des riverains et élus locaux dans le cadre d'une concertation importante accompagnant les actions de restauration.

L'étude des documents de préparation des actions de restauration montre qu'une attention forte est portée par les gestionnaires du programme aux acteurs locaux. Cette concertation est réalisée lors de l'élaboration en 2011-2012 d'un schéma directeur pour la restauration du vieux Rhône de Donzère à Mondragon pour préparer les travaux au début de notre décennie⁸²⁴. Ce schéma se présente comme une démarche territoriale suscitant « l'appropriation partagée par les acteurs locaux d'objectifs et d'enjeux qui vont dans le sens de l'amélioration du fonctionnement hydraulique et écologique du fleuve et de ses milieux annexes constitués de îles et de marges alluviales » (rapport de présentation : mise en compatibilité du PLU de Pierrelatte avec la restauration du Rhône court-circuité, nd, page 95). Ce schéma est réalisé à partir d'une étude du territoire et de ses acteurs. Il présente les objectifs de la

⁸²⁴ Ce schéma directeur s'insère dans des schémas de gestion régionaux dont le contenu concernant la plaine de Donzère-Mondragon passe de la gestion des inondations à la restauration écologique. Le dernier en date est le schéma de gestion Rhône moyen qui correspond à une déclinaison des objectifs en matière de restauration de la biodiversité et de production contre les inondations du Rhône de Givors à Mondragon dans le cadre de la mise en place du plan Rhône. Il complète un premier schéma de gestion Rhône aval de Donzère à la mer réalisé en 2009 et destiné à répondre aux préoccupations locales concernant les inondations. L'enjeu de protection contre les inondations y est moins prégnant que dans le Rhône aval face à l'enjeu écologique, le Rhône moyen n'ayant pas connu de forte inondation dans les dernières décennies.

restauration à partir d'un découpage thématique comprenant les enjeux écologiques d'une part et hydromorphologiques d'autre part, notamment la facilitation de l'écoulement des crues et du remplissage de la plaine par l'aval. Devant la puissance⁸²⁵ de la demande locale pour que le programme résolve les risques d'inondation, les auteurs du schéma soulignent cependant l'impossibilité de satisfaire pleinement cette demande : « le schéma prendra en compte ce volet, indirectement, grâce à des actions hydrauliques et environnementales qui concourent à la prévention des inondations ou la lutte contre les crues » (schéma directeur de la restauration du vieux Rhône de Donzère à Mondragon, page 12, souligné dans le texte). L'objectif du schéma se cantonne ainsi à ne pas aggraver les risques d'inondation tout en proclamant les deux thématiques comme complémentaires. Devant l'incertitude concernant les effets de la restauration des lînes sur le fonctionnement hydraulique de la plaine⁸²⁶, et face au risque d'une insatisfaction des usagers du territoire, le schéma recommande, aux côtés d'autres études pré-opérationnelles⁸²⁷, d'effectuer un travail d'explication et de communication important pour éviter l'insatisfaction d'attentes sur la thématique des inondations. Les résultats sont présentés lors des Comités Territoriaux de Concertation Rhône moyen de Novembre 2012 par les différents gestionnaires de la restauration : Compagnie Nationale du Rhône, agence de l'eau et État⁸²⁸. Ces scènes discursives régionales constituent autant de membranes permettant de légitimer la nouvelle codification systémique du fleuve vis-à-vis des acteurs du local.

La légitimation des transformations du fleuve ne s'accomplit pas que dans ces scènes régionales ; elle a aussi et surtout lieu dans le local, au travers de la préparation des opérations, comme nous l'avons vu, et durant leur déroulement. Comme dans le cas de Péage-de-Roussillon, la régulation politique de la restauration du fleuve dans la plaine de Donzère-Mondragon s'effectue sous le mode de la concertation. Une attention spéciale est donnée à l'association des riverains du Rhône en rupture avec un passé de confrontation brutale : « et ils le savent bien la CNR [Compagnie Nationale du Rhône] ils le comprennent, ils savent ce que je veux. Ils me combattent pas maintenant, au début oui mais pas maintenant hein. Maintenant on travaille ensemble puis c'est tout » (entretien avec le représentant du collectif des riverains le 01/06/2016). De cette manière s'institutionnalise une scène d'action collective où l'enjeu est d'éviter toute repolitisation de la relation du local à l'État dans un rapport triangulaire entre gestionnaires régionaux, élus locaux et l'association des riverains.

⁸²⁵ Les personnes consultées pour l'élaboration du schéma directeur sont majoritairement les élus des communes bénéficiaires, des riverains et des représentants d'associations locales (pêches, riverains). Face à la prééminence des demandes pour curer les lînes et les mettre à contribution au ressuyage des crues, on note toutefois quelques volontés de valoriser l'accès à ces espaces dans un but de promotion de la qualité de vie et du loisir dans le territoire notamment dans les cas de Donzère et de Pont-Saint-Esprit.

⁸²⁶ Le schéma directeur reste prudent quant à ces effets et se cantonne à recommander des études hydrauliques précises sur chaque site.

⁸²⁷ Etude préalable à la restauration hydraulique et environnementale du vieux Rhône de Donzère-Mondragon. BRL ingénierie. Phase 2 : définition des objectifs, priorités et modalités d'action. Disponible sur doc-oai.eauRhône-Méditerranée-Corse.fr consulté le 30/07/2018.

⁸²⁸ Le contenu du schéma directeur de restauration du vieux Rhône de Donzère à Mondragon est présenté lors des Comités Territoriaux de Concertation du Rhône moyen à Valence en novembre 2012.

L'enjeu principal de la concertation menée avec les acteurs locaux reste l'incertitude scientifique régnant sur l'effet exact des restaurations de lônes sur la régulation des crues dans la plaine. Cette incertitude est socialisée en tant qu'elle fait l'objet d'une gestion par chaque acteur de la concertation. Les promoteurs de la restauration cherchent l'adhésion du local par l'intégration de ses représentations. Pour illustration, le même individu ayant animé les projets de restauration des lônes à Péage-de-Roussillon et à Pierrelatte déclare avoir insisté sur la capacité morphogène et le rôle écologique des crues permis par la restauration à Péage-de-Roussillon tandis que pour le cas de Pierrelatte il fallait mettre l'écologie en second plan pour insister sur le lien avec les inondations⁸²⁹. Le cas de la restauration du fleuve dans la plaine de Donzère-Mondragon montre bien que l'intervention extérieure réussit à accommoder les représentations locales. La mobilisation de ces spécialistes reconnus dans la sphère scientifique répond au besoin de la part des animateurs des projets de restauration des lônes de la plaine d'une intervention de la part d'un expert mobilisant un savoir scientifique capable de présenter le diagnostic du fleuve d'un point de vue fonctionnel, hydraulique et écologique. Cette contribution du scientifique est importante pour légitimer l'action de l'agence de l'eau et de la Compagnie Nationale du Rhône vis-à-vis des riverains sans quoi il perdrait toute légitimité. L'intervenant se présente capable de présenter une réponse sur des bases scientifiques aux interrogations des riverains désireux de connaître l'effet exact des restaurations de lônes sur le risque d'inondation : si les restaurations de lônes n'ont pas pour objectif principal la lutte contre les inondations, l'amélioration de la « débitance » du milieu permettra d'agir non pas sur l'emprise des crues mais sur leur vitesse. L'argumentaire puise dans la représentation du fleuve en hydrosystème. Il est notable que les intervenants rappellent l'existence d'un degré d'incertitude derrière la réponse de l'hydrosystème face aux interventions réalisées, en effet il demeure difficile de prévoir la réaction de la dynamique sédimentaire du Rhône une fois les interventions réalisées. C'est enfin l'occasion pour les spécialistes de la restauration du Rhône court-circuité de la Compagnie Nationale du Rhône de réaffirmer l'intérêt social de la recherche appliquée sur l'hydrosystème fluvial : « il faut que la connaissance vous serve »⁸³⁰.

Ces interventions de scientifiques auprès des acteurs et riverains du local accomplissent la socialisation du cadre de la gestion systémique de l'hydrosystème fluvial dans le local, socialisation qui maintient le cadre de la concertation et empêche l'engagement des acteurs locaux dans une posture de résistance : « le tout est de parler, discuter, de ne pas chercher la confrontation mais le point de basculement »⁸³¹.

Finalement, malgré les incertitudes quant aux effets réels des interventions sur la régulation des crues, les restaurations des lônes sont ressenties comme une victoire de la part des riverains en ce qui concerne

⁸²⁹ Entretien avec un animateur d'un syndicat mixte local, le 13/04/2016, Pierrelatte.

⁸³⁰ Assemblée générale de l'association des riverains du Rhône le 29 avril 2016, Pierrelatte. Réunion d'information et de présentation des travaux par la Compagnie Nationale du Rhône le 1^{er} juin 2016, Pierrelatte,

⁸³¹ Discussion en off avec un intervenant chargé de présenter le projet de restauration du Rhône court-circuité aux acteurs locaux lors de la réunion d'information et de présentation des travaux par la Compagnie Nationale du Rhône le 1^{er} juin 2016, Pierrelatte,

leurs attentes. Dans son média de communication (le journal local « l'écho des lônes »), le leader de l'association se félicite : « Et je pense que c'est grâce à tout cela que nous avons échappé aux inondations ces derniers mois » (leader du collectif des riverains du Rhône, l'écho des lônes, n°53 février 2015). Les riverains présentent les travaux de restauration de lônes comme la victoire d'un combat de plusieurs décennies suivant les inondations des années 1990⁸³².

La socialisation de l'imaginaire écologique dans la régulation de l'espace hydraulique, si elle permet sa stabilisation tout en satisfaisant des enjeux à la fois locaux et régionaux, n'en comporte pas moins certaines limites. Elle se heurte d'une part à des conceptions antithétiques du rapport homme-nature parmi certains acteurs locaux, conceptions induisant des postures de défiance face à ce qui est perçu comme une prétention gestionnaire de la nature et du fleuve : « la nature c'est quelque chose que l'on ne maîtrisera jamais. Il faut se le mettre en tête. Et on n'a pas à vouloir la gérer. Dans ce sens-là. Il faut faire attention à ce qu'on fait, mais il faut savoir l'utiliser, on ne peut pas faire n'importe quoi, c'est vrai, mais on ne peut pas aller contre tout non plus » (entretien avec le représentant de l'association de riverains le 01/06/2016). D'autre part la conception systémique butte sur le vécu des riverains du Rhône dans la plaine qui voient des scientifiques « qui n'ont pas connu les inondations de 1993-1994 et de 2002-2003 » (discours d'un riverain lors de l'assemblée générale de l'association des riverains du Rhône le 29 avril 2016), vécu qui met au premier plan la sécurité humaine sur le territoire et génère une incompréhension face à la priorisation d'objectifs écologiques perçus comme futiles ou abstraits. Ces éléments attestent de l'irréductibilité du local à l'intégration du nouveau modèle gestionnaire du fleuve et ses prétentions normalisatrices.

⁸³² Réunion d'information et de présentation des travaux par la Compagnie Nationale du Rhône le 1^{er} juin 2016, Pierrelatte.

3 Conclusion

Notre travail dans ce dernier chapitre a été d'étudier comment un nouvel imaginaire du fleuve reposant sur un horizon écologique trouve les conditions de son effectuation dans l'espace fluvial à travers la redéfinition du local. Nous avons tenté d'expliquer cette dernière recomposition des imaginaires du fleuve dans le local par deux enjeux distincts, à savoir le dégagement d'une nouvelle légitimité à la Compagnie Nationale du Rhône par le développement de missions d'ingénierie écologique d'une part, et d'autre part la nécessité de stabiliser un système de régulation du fleuve dont les fondements sont ébranlés par les épisodes d'inondations du tournant des années 2000. La redéfinition du local au croisement de ces enjeux, en cherchant à dépasser les contradictions écologiques, s'accomplit par le moyen de synthèses originales comme le montrent les singularités des cas de l'agglomération roussillonnaise et de Donzère-Mondragon.

La prise en compte de l'écologie, loin de se ramener à un simple débat sur les valeurs (écologie, économie), constitue un aspect non négligeable de la recomposition des imaginaires du fleuve en tant qu'elle ramène à des enjeux proprement sociaux. Ces enjeux se ramènent à l'affirmation de capacités concurrentes à codifier le fleuve. Cette dimension proprement sociale, en mouvement, de la recomposition est rendue manifeste par les différents niveaux de conflictualité caractérisant l'endogénéisation locale de la nouvelle logique normative véhiculant une gestion écologique du fleuve. Le conflit de la nappe alluviale du Rhône à Péage-de-Roussillon témoigne à cet effet d'un haut degré de conflictualité et d'incertitude sur la capacité de chaque groupe d'acteurs à atteindre ses objectifs. La restauration du Rhône à Donzère-Mondragon vient en contrepoint montrer un alignement (relatif) des intérêts facilitant l'expression de l'imaginaire écologique. Ces terrains constituent à ce titre des espaces de maturation de l'imaginaire écologique via l'intégration du référentiel normatif de gestion du système hydraulique.

Notre étude montre que la socialisation d'un nouveau cadre d'appréhension des problèmes issu du milieu de la gestion de l'environnement dans le local se fait par des phénomènes d'appropriation, mais aussi de détournement et de résistance. Cette appropriation répond à des enjeux politiques locaux : la sauvegarde de l'identité industrielle dans le cas de Péage-de-Roussillon et la gestion du risque-inondation dans le cas de la plaine de Donzère-Mondragon. Socialisés à l'interface du global et du local, l'aide à la décision en tant qu'outil d'optimisation, tout comme le caractère scientifique des discours sur le Rhône, voient leur usage détournés dans la pratique, laquelle induit des combinaisons de stratégies. Le cas de Péage-de-Roussillon montre bien comment la scientificité du discours proposé sur le fleuve est tour à tour diminuée voire contestée, puis réaffirmée selon son adéquation avec les objectifs poursuivis par un milieu local divisé. Celui de Donzère-Mondragon montre une réinterprétation des

objectifs écologiques de la restauration à des fins de stabilisation d'une crise sur la gestion locale du risque d'inondations.

La structuration locale des luttes pour la codification symbolique du fleuve, en accomplissant la socialisation du cadre scientifique et écologique d'appréhension des problèmes de l'espace fluvial, est le lieu de l'avènement d'une nouvelle rationalisation technique du fleuve.

Pour finir, la recomposition en cours n'est pas sans implications dans la manière dont notre société se met en politique. Le nouveau régime qui s'affirme, qui se légitime dans la mobilisation d'un discours scientifique et de l'instrument d'aide à la décision, renouvelle les rapports entre gouvernants et gouvernés. On peut dès lors s'interroger sur les effets d'une généralisation du modèle gestionnaire-scientifique sur la production de l'espace fluvial en matière de démocratie technique (Callon *et al.* 2014), le risque étant celui d'une confiscation du débat public. On retrouve ici les risques d'une systématisation du rapport social à l'espace.

Conclusion générale

Notre but dans cette thèse a été de reconsidérer la production d'un espace fluvial, le Rhône, au travers de deux siècles d'expansion du capitalisme libéral sous l'angle des imaginaires aménageurs. Nous avons construit au fil des chapitres une réflexion historique et empirique focalisée d'une part sur l'évolution des représentations liées au fleuve et d'autre part sur l'expression des imaginaires dans des sites singuliers du fleuve. Cette histoire du fleuve ne prétend pas à l'exhaustivité, les terrains étudiés relevant d'un choix arbitraire mais répondant à la logique de l'argumentaire consistant à sélectionner les sites pour leur effet d'attraction symbolique à des moments-clés. Cette histoire met en exergue un mouvement : nous démontrons le long de notre récit comment, par des investissements symboliques, l'homme mobilise un ensemble de techniques et de discours pour réaliser les exigences de l'accumulation capitaliste dans la spatialité du fleuve. L'homme ? cette catégorie trop vague, générale, convient peu avec nos efforts pour envisager l'étude des imaginaires de manière critique (chapitre 1, section 3). L'homme social⁸³³ serait plus exact. Explicitons cela par un retour sur notre raisonnement.

Acteurs, imaginaires, techniques

Durant notre récit nous avons porté une attention particulière aux configurations changeantes des acteurs sans tomber dans le piège d'une formalisation réductrice. Notre propos peut ainsi se reformuler de la sorte : l'espace fluvial est normalisé par un jeu de discours et de pratiques d'acteurs qui le transforment par la sollicitation d'imaginaires spécifiques. Ces imaginaires se réalisent au travers des agencements de techniques, de situations économiques, ils effectuent et reproduisent, par le biais des acteurs, une domination symbolique sur l'espace fluvial. Notre travail restitue de cette manière les dynamiques d'acteur expliquant la diversité des trajectoires des techniques sollicitées dans l'aménagement du fleuve depuis le XIX^e siècle. Tandis que certaines techniques ne connaissent jamais une vraie application systématique, par exemple le développement hydroagricole, d'autres comme la captation de l'énergie hydroélectrique sont plus abouties dans leur incarnation dans l'espace fluvial tout entier. Derrière la compétition entre les différents projets d'aménagement technique du fleuve portés par des agrégats d'acteurs changeants, notre étude a montré la primauté de la compétition entre des imaginaires du fleuve. Nous avons assez insisté en introduction sur l'enchâssement entre technique et imaginaire, remettant en

⁸³³ Nous renvoyons ici à l'homme générique et ses déterminations, donc à l'« anthropos » grec plutôt qu'à l'individu sexué.

cause la séparation conceptuelle entre les ordres matériel et symbolique⁸³⁴. Mais ce n'est pas tout ; placer l'acteur au centre de la réalisation de techniques et d'intérêts économiques spécifiques dans l'espace fluvial n'explique pas les changements d'échelle dans des cadres de l'action dont nous avons montré la fluctuation au cours de deux siècles d'expansion du capitalisme libéral.

Des cadres de l'action aux cadres de pensée

L'aménagement du fleuve, quel que soit le contenu imaginaire envisagé (hydroélectricité, navigation, etc.), est tour à tour revendiqué pour la mise en cohérence des régions (XIX^e siècle) dans l'espace national, puis pour la structuration fordiste de l'espace national lui-même délaissant le cadre régional (XX^e siècle), et pour finir il répond aujourd'hui à une logique territoriale où le développement se conçoit dans et à travers le local. Autrement dit, les cadres de l'action sur l'espace, et les contenus imaginaires qui s'inscrivent dans la pratique, sont informés par des cadres de pensée diffus dans le corps social. Se dessine un mouvement consistant en la reproduction-mutation d'une pensée plaçant l'aménagement du fleuve dans un cadre d'abord régional, puis national et enfin territorial-local, mouvement qui est à interroger en tant que tel.

On peut souligner la spécificité de ces cadres de pensée, qui au contraire des projets, ne font que très peu matière à débat. On discute très fort sur les différentes modalités de l'aménagement du Rhône tout le long du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle mais l'on ne remet pas en cause son utilité nationale au travers d'un développement régional. Il en est de même pour le caractère systématique, national, de l'aménagement fluvial au milieu du siècle dernier : les débats sur les moyens, la navigation industrielle, le développement de la base rurale chère à Jean-François Gravier, escamotent un assentiment général quant aux formes que doit prendre le développement. Il en est de même pour les projets de territoire et la pensée organique du fleuve et le cadre local de l'action, jamais remis en question dans les controverses actuelles sur les contenus des projets de territoire (industriel, touristique, écologique).

La lutte d'acteurs et celle sous-jacente des imaginaires du fleuve qui marquent son histoire ne se suffisent pas à elles-mêmes dans l'explication théorique. En effet, les débats sur le contenu de l'intérêt général cachent le mécanisme profond de l'objectivation de l'intérêt général lui-même et des cadres de pensée qui le sous-tendent. On peut déceler un enjeu saillant, celui de l'imposition et la diffusion par l'État (cette fois non pas l'État technicien ou planificateur, acteur de l'aménagement, mais l'État comme construit social) des catégories et des cadres de pensée nécessaires à sa reproduction. Nous retrouvons ici l'acceptation sociale de l'acte de penser que nous avons mis au centre de notre démonstration.

⁸³⁴ Et la vieille distinction entre infrastructure et superstructure. GODELIER, Maurice, 1984, *Le Matériel et l'idéal*, Paris, Fayard.

L'acte de décider, d'engager une action, se trouve fermement corrélé à celui plus fondamental de penser, donc se poser des besoins et des problèmes et se les tenir pour vrais. Il ne s'agit plus d'étudier l'impact d'une idéologie x ou y sur la construction d'un espace fluvial mais au contraire de comprendre la contribution d'un espace à un mouvement plus vaste de recomposition des cadres de pensée dans le corps social. Fermement implantés dans les réflexes et les comportements, donc socialisés, les cadres de pensée présentent une grande stabilité, uniquement ébranlée par des crises majeures. Considérer le rôle des cadres de pensée dans l'organisation d'un espace oblige à se poser la question du statut de l'histoire.

Rôle des imaginaires dans l'histoire de nos sociétés modernes

Les imaginaires du fleuve font l'objet de mobilisations symboliques et stratégiques de la part d'acteurs et en cela participent de la reproduction d'une pensée d'État. Cette affirmation trop générale gagne à être confrontée aux remous de l'histoire, pas celle de la construction de l'État qui nous éloigne de notre sujet mais celle d'une société qui depuis le XIX^e siècle s'institue dans un rapport au capital. Notre travail montre comment la production de discours et l'engagement d'actions sur le Rhône effectuent, par des imaginaires spécifiques, une codification marchande de l'espace fluvial⁸³⁵. Le fleuve, assigné de fonctions, productives mais aussi plus généralement relatives au développement économique⁸³⁶, contribue à la diffusion spatiale de la valeur d'échange, suivant les contraintes de l'accumulation capitaliste. Se dessine alors une histoire du fleuve tributaire de celle d'une société s'instituant à travers des schèmes de pensée dominants (c'est-à-dire répondant aux exigences de l'accumulation). Participant de la socialisation de l'État, ces derniers effectuent dans le corps social la régulation des rapports sociaux : capital/travail, valeur d'usage/valeur d'échange, sphère publique/privée. La production spatiale devient production sociale.

Cette mise en évidence de la subordination entre la construction des imaginaires du fleuve et les exigences de l'accumulation ne doit pas laisser penser à une histoire faite d'une succession de faits sociaux totaux. C'est ce que le lecteur pourrait penser en ne prêtant attention qu'à l'organisation du propos en trois parties distinctes : construction, maturité puis érosion d'un imaginaire spécifique, rattaché à une logique productiviste et se posant comme un fait social. Cet enchaînement ne doit pas être lu de manière mécanique mais plutôt comme un assemblage de forces sociales dans un présent laissant une part à l'improvisation. Ainsi, les modalités exactes de l'aménagement du Rhône demeurent incertaines jusqu'au dernier moment, celui de la création officielle de la Compagnie Nationale du Rhône. Le choix public réalisé en faveur de l'hydroélectricité découle de l'articulation d'une construction dans

⁸³⁵ C'est-à-dire lui assigner une fonction de production corrélée aux problèmes changeants de l'accumulation capitaliste.

⁸³⁶ Nous incluons de la sorte toutes les activités ne relevant pas de la production de biens, mais participant du développement économique, notamment le tourisme et l'attractivité scénique.

la durée avec les nécessités de situations spécifiques, notamment les demandes énergétiques suivant les guerres.

C'est pourquoi une attention particulière a été prêtée aux moments de transition où se jouent des changements structuraux dans la configuration des pouvoirs sur le fleuve. Ces changements prennent la forme d'une reconfiguration des schèmes de pensée déterminant la régulation spatiale du couple État-accumulation comme nous avons tenté de le démontrer durant ce travail.

L'expérience de Jonage constitue à ce titre un de ces moments-clé en tant qu'elle rend possible l'articulation des différents imaginaires du fleuve dans une même rationalisation technique, rationalisation opérée plus tard par l'État technicien. En rendant pensable une transformation totale du fleuve mobilisant ses différents imaginaires, elle ouvre la voie (sans la préfigurer) à une rationalisation systématique de cet espace dans une logique fordiste. La crise économique des années 1970, l'abandon du canal Rhin-Rhône à grand gabarit et la manifestation des inondations constituent des crises majeures mettant en cause à la fois les imaginaires institués dans l'espace fluvial et les cadres de pensée qui effectuent, à travers une domination symbolique de cet espace, la reproduction des cadres de l'accumulation. Nous voyons ici un faisceau de contradictions d'origines différentes fragilisant des schèmes de pensée retrouvés dans les instances planificatrices de l'État et endogénéisés dans le local.

La reconsidération des moyens scalaires du développement, derrière la redéfinition de l'intérêt général, s'explique comme un nouveau bouleversement de ces cadres de pensée. Les répercussions de cette reconfiguration dans la régulation des espaces locaux s'étudient sur des temporalités moyennes laissant une part à l'inertie des cadres hérités. C'est en cela qu'il faut considérer les effets inertiels rencontrés dans la recomposition des imaginaires dans certains de nos terrains. Nous pouvons situer les discours sur l'industrie durable rencontrés à Péage de Roussillon (mais d'autres terrains auraient pu être sollicités, par exemple la plaine de l'Ain ou le Rovaltain à Valence) dans la continuité du mouvement initié au XIX^e siècle. Ce qui est vrai pour les discours directement productivistes tient aussi pour les autres tentatives du local de faire son développement économique, par exemple les stratégies basées sur la promotion touristique. Le fleuve, objet géographique, demeure dans cette optique un objet proprement historique. Nos terrains étudiés dans les derniers chapitres montrent par ailleurs des propensions différentes du local à endogénéiser des imaginaires spécifiques.

Ces développements sur le statut de l'histoire dans la socialisation de l'espace fluvial conduisent à nous ranger aux côtés d'Henri Lefèbvre lorsqu'il laisse délibérément irrésolue la question des modalités de l'émergence d'une totalité sociale⁸³⁷. L'espace fluvial est certes le produit d'une normalisation qui ne cesse de se s'auto-engendrer à travers l'actualisation des contradictions changeantes de la spatialisation

⁸³⁷ Lefèbvre, H. (1963). Réflexions sur le structuralisme et l'histoire. Cahiers internationaux de sociologie, 35, 3-24.

de l'accumulation, mais cette normalisation demeure l'expression de forces sociales et de temporalités diverses : la structure est sans cesse dépassée par « ce qui se construit ».

Nous pouvons à présent changer de plan d'analyse pour considérer d'abord le devenir de l'une des grandes spécificités du Rhône, à savoir le maintien historique d'une activité navigation malgré l'inadaptation (longtemps physique et aujourd'hui économique) du fleuve à cette pratique commerciale.

Imaginaire et devenir de la navigation

Que faut-il penser du paysage actuel et du devenir de la navigation rhodanienne ? Nous avons vu que l'imaginaire qui a rendu possible une navigation industrielle au XIX^e et au XX^e siècle est somme toute très ténu⁸³⁸. La navigation semble pourtant retrouver une place importante dans l'imaginaire économique face aux grandes contradictions provoquées par le choix du camion comme moyen d'échange privilégié dans nos économies occidentales : engorgement autoroutier, pollutions et nuisances, remettent en débat l'idée simple en apparence de déplacer le trafic autoroutier sur le fleuve. La navigation industrielle porte-t-elle les germes d'un dépassement des contradictions écologiques de notre système de transport en flux tendus ? Mais ici les chiffres parlent d'eux-mêmes ; depuis maintenant presque quinze ans de prise de conscience par les acteurs publics⁸³⁹, aucun changement n'est apparu permettant de relancer le trafic. A titre d'exemple, la part prise par le mode fluvial dans le trafic actuel au Port Édouard Herriot demeure largement écrasée par le mode routier, remettant en question l'idée même de port fluvial, l'ensemble fonctionnant dans les faits comme une plate-forme logistique classique⁸⁴⁰. Cela démontre, sans aller plus loin dans un débat sur les responsabilités, l'incapacité actuelle des pouvoirs publics confrontés à une inadéquation fondamentale du transport fluvial avec notre économie qui les dépasse. Il semblerait en définitive que l'imaginaire actuel de la navigation et son interférence avec le développement durable et l'économie décarbonée ne trouve ses possibilités de concrétisation que de manière interstitielle.

Un second aspect de la navigation actuelle consiste en un cas de figure que nous avons déjà rencontré dans notre récit dans le cas de la plaine de Donzère – Mondragon, à savoir une situation caractérisée par l'absence d'imaginaire face à des situations imposées. Le Rhône est en effet touché par un phénomène concernant les grands fleuves européens, à savoir l'essor d'un tourisme de croisière de luxe desservant

⁸³⁸ C'est aussi le constat du géographe Jacques Béthemont. Bethemont, J. (1972). Le thème de l'eau dans la vallée du Rhône. Université de Saint-Étienne.

⁸³⁹ Le débat public sur la politique des transports vallée du Rhône et l'arc languedocien remonte à 2006 et se cantonne, comme toutes les initiatives dans ce domaine depuis cet événement, à des déclarations de principe.

⁸⁴⁰ Sur les 12 millions de tonnes de trafic enregistré au Port Édouard Herriot en 2016, seulement 1,36 millions de tonnes sont transportées par voie d'eau face à une large domination du mode routier (7 millions de tonnes), le reste étant le fait de l'oléoduc (2,9 millions de tonnes) et du rail (0,74 millions de tonnes). Ces chiffres sont fournis par un communiqué de presse de la Compagnie Nationale du Rhône : « bilan 2016 de la navigation sur le Rhône et du port de Lyon CNR : une année historique et contrastée. Communiqué de presse, 8 février 2017. Disponible sur <https://www.cnr.tm.fr/wp-content/uploads/2017/02/cp-cnr-rapport-navigation-et-port-de-lyon-2016.pdf>. Consulté le 22/06/2019.

une clientèle mondialisée de couples retraités à fort pouvoir d'achat. Ainsi le fleuve connaît une augmentation très rapide du nombre de paquebots fluviaux depuis une dizaine d'années avec 26 bateaux en 2018⁸⁴¹. Il est notable de constater à quel point les pouvoirs publics français (notamment la Région Rhône-Alpes-Auvergne) répugnent à prendre en charge l'accompagnement de ce développement spontané insufflé par le marché mondial au désespoir des techniciens de l'infrastructure⁸⁴². C'est que l'on est très loin du discours de développement territorial et touristique des acteurs publics : les opérateurs de croisière n'ont en effet aucun intérêt à laisser leur clientèle dépenser leur argent dans les villes d'escale. Non anticipé par les acteurs publics, l'essor de la croisière de luxe se surimpose à l'espace fluvial. Il est difficile d'imaginer tourisme fluvial plus déterritorialisé.

Il faut enfin mentionner les nombreuses initiatives, souvent associatives, parfois éphémères ou événementielles⁸⁴³, de promotion du tourisme et du patrimoine fluvial sur le Rhône à partir de croisières sur des anciennes péniches. Par exemple, les « péniches du val de Rhône », association formée en 2002, proposent des excursions en péniche à un public scolaire et adulte à bord de la péniche « *Vorgine Etma Découverte* » avec un but de faire découvrir les berges et la ville depuis le fleuve, de mener une éducation à la citoyenneté environnementale et de sensibiliser à l'environnement et au développement durable⁸⁴⁴. On notera à quel point ce nouveau type de navigation « de détail », fait d'initiatives singulières, contraste avec la logique industrielle d'homogénéisation et de systématisation de la navigation qui caractérise les aménagements fluviaux hérités, canaux et écluses.

Ce tableau actuel fait de la navigation sur le Rhône une question épineuse de l'aménagement du territoire. Entre une navigation industrielle qui a montré ses limites avec la mutation de l'économie des années 1970 (ironiquement au moment même où devient opérationnelle la voie de navigation à grand gabarit entre Lyon et la mer), une navigation de croisière de luxe non désirée, surimposée au fleuve et en totale contradiction avec la promotion territoriale, et enfin une navigation de plaisance et de promotion patrimoniale peinant à se développer sur un espace fluvial largement défiguré par sa canalisation, les options pour redéfinir un territoire fluvial rhodanien autour de la navigation sont ténues. N'y a-t-il pas là un risque de perte de crédibilité de la pratique actuelle de l'aménagement du territoire par les pouvoirs publics aux yeux des rhodaniens ? L'autorité publique, trouvant dans le thème de la navigation un pis-aller pour escamoter son incapacité à organiser en territoire un espace fluvial ayant perdu toute cohésion, largement défiguré par son aménagement passé. Sans capacité réelle à organiser son développement, son discours n'a plus pour fonction que de voiler voire d'accommoder la

⁸⁴¹ Site du plan Rhône : <https://www.plan-rhone.fr/dispositifs/tourisme-et-patrimoine/chiffres-cles-356.html>. Visité le 23/06/2019.

⁸⁴² On arrive par exemple à des situations où l'infrastructure n'est plus capable de satisfaire les demandes importantes en électricité. Entrevue avec un responsable de la gestion technique du réseau de navigation Rhône-Saône de Voies Navigables de France le 18/02/2016.

⁸⁴³ Par exemple la journée « le pardon des marinières » déroulée le 19 mai 2019 à Lyon, réunion de passionnés d'anciens bateaux. <https://mairie2.lyon.fr/evenement/festival/le-pardon-des-marinières>. Consulté le 23/06/2019.

⁸⁴⁴ Site internet de l'association Péniches du Val de Rhône <http://peniches.fr/>. Visité le 23/06/2019.

recomposition territoriale inégalitaire dont elle demeure spectatrice. Que penser à présent du renouveau de la pensée du fleuve sur la base écologique ? Cet imaginaire offrirait-il une alternative plus cohérente à l'action publique que celle de la navigation pour redonner un sens à l'espace fluvial ?

Implications de l'intégration du paradigme écologique dans l'aménagement actuel du Rhône

Avec la montée en puissance (relative) d'une écologie politique dans notre société et d'un discours alternatif proposant de renouveler notre projet social autour de bases écologiques, on peut se demander si les espaces locaux ne détiennent pas les germes potentiels d'un renouvellement du rapport au fleuve, et ce qu'implique la montée en puissance d'une nouvelle représentation organique, systémique, de cet objet.

Il est manifeste que la montée en puissance de discours écologiques sur le fleuve au niveau local traduit les effets d'une crise de l'imaginaire construit sur des bases productivistes, crise qui se manifeste par deux phénomènes : d'une part la victoire des écologistes contre le projet à grand gabarit Rhin-Rhône et d'autre part les débats suivant les épisodes d'inondations. L'écologie, et l'imaginaire qui la porte, trouvent dans ces différents niveaux de contradictions une fenêtre d'opportunité pour s'imposer dans les cadres de pensée participant de la production du fleuve : le système technique n'a pas tenu ses promesses de sécurisation du risque naturel et l'aménagement du fleuve ne peut plus suivre en roue libre les recettes industrielles pratiquées durant les Trente Glorieuses.

L'intérêt réside dès lors à étudier comment le local, devenu comme nous l'avons vu l'échelle pertinente de conception des problèmes, intériorise le nouvel imaginaire écologique. L'émergence d'un conflit autour de la nappe alluviale du Rhône à Péage de Roussillon montre au premier abord une bifurcation dans la définition de l'espace fluvial qui peut s'interpréter comme une ouverture des possibles : le discours sur le fleuve n'est plus uniquement un discours de développement économique.

Cependant, le changement apparent dans les contenus, passant d'un discours économique à un discours écologique, ne doit pas escamoter la continuité de logique qui caractérise la socialisation du fleuve. La production de discours écologiques et son intériorisation par le local répond en effet à des enjeux de stabilisation de la régulation de l'espace fluvial. En cela, l'émergence d'un imaginaire écologique peut s'interpréter comme une tentative de dépassement par le local des contradictions écologiques dont la fin n'est pas l'avènement d'un rapport renouvelé au fleuve mais plutôt une reconfiguration des cadres de pensée confrontés au délitement des équilibres établis. C'est ce que montrent les enquêtes de terrain à Péage de Roussillon et à Donzère Mondragon, révélant l'inscription de l'imaginaire écologique dans des contenus normatifs destinés à légitimer le renouvellement des missions de la Compagnie Nationale du Rhône et à stabiliser une régulation locale de l'espace fluvial ébranlée par les inondations.

Enfin, à travers deux siècles d'histoire, le constat est celui de la production sans cesse renouvelée d'un rapport normalisé à l'espace fluvial. Plutôt qu'une rupture, nous interprétons les dernières transformations du fleuve et les discours écologiques qui les caractérisent comme l'advenue d'une nouvelle rationalisation scientifique du fleuve. Cette interprétation vérifie une fonction fondamentale du symbolique qui est à notre sens de chercher et d'imposer des cohérences et des stabilités. Nous pouvons dès lors terminer sur une interrogation qui résonne avec la conclusion de Claire Gérardot⁸⁴⁵, portée pour sa part sur le constat d'une normalisation de l'urbanité dans le rapport ville-fleuve à partir du cas lyonnais. Notre rapport au fleuve est-il condamné à une normalisation ou sommes-nous capables de dépasser nos imaginaires institués pour générer des assemblages inédits ?

Dans cette thèse nous avons cherché à déconstruire le récit moderniste de l'aménagement d'un fleuve dans ses composantes à la fois imaginaires et sensibles, mobilisant pour cela l'entrée historique. Cette histoire du Rhône invite à reconsidérer l'aménagement du territoire comme une construction historique et politique où des imaginaires sont mobilisés pour rationaliser et réguler l'espace, lui imprimer des transformations techniques pour *in fine* accommoder les exigences de l'accumulation capitaliste. On peut ainsi souligner les contradictions de la période actuelle où la recherche d'innovation territoriale produit de la stabilisation sociale. Cette thèse porte ainsi en elle l'esquisse d'un projet scientifique, celui d'une histoire sociale des imaginaires œuvrant au déploiement des techniques dans les espaces du capitalisme moderne. Ce thème de recherche s'articule à un enjeu de société, celui de l'autonomisation des espaces travaillés par les imaginaires dans leur capacité à choisir leur propre destin de développement.

⁸⁴⁵ GERARDOT Claire, 2007, *Fleuves et action urbaine: de l'objet à l'argument géographique: le Rhône et la Saône à Lyon, retour sur près de trente ans de «reconquête» des fronts d'eau urbains*, thèse de doctorat, Université Lyon 2.

Bibliographie

ACREMAN, M. 2005. « Linking science and decision-making: features and experience from environmental river flow setting ». *Environmental Modelling & Software*, vol.20, n°2, p. 99-109.

ALLIX André, 1930, « Organisation actuelle de la navigation sur le Rhône », *Les Études rhodaniennes*, vol.6, n°1, p.83-87.

ALTHUSSER Louis, 1976, « Idéologie et appareils idéologiques d'État. (Notes pour une recherche) », ALTHUSSER, Louis, *POSITIONS (1964-1975)*, Paris, Les Éditions sociales, 172 p., p. 67-125, disponible sur http://classiques.uqac.ca/contemporains/althusser_louis/ideologie_et_AIE/ideologie_et_AIE_texte.html, consulté le 15/08/2018.

ANONYME, 1918, « Le réseau suisse des voies navigables », *La Houille Blanche*, n°2 (Mars-Avril 1918), p. 168-169.

ARMANI Gilles, 2006, *Le fleuve anthropo-système: premiers éléments pour la construction d'un nouvel objet de recherche*, Rapport de recherche.

ARTHINGTON, Angela. H., BUNN, Stuart. E., POFF, N. LeRoy. et NAIMAN, Robert. J., 2006, « The challenge of providing environmental flow rules to sustain river ecosystems », *Ecological applications*, vol.16, n°4, p.1311-1318.

AUDANT Joseph et BETHEMONT Jacques, « La navigation rhodanienne en 1972 : un constat en fin de cycle », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 48, n°4, 1973, p. 317-329.

AUPHAN, Etienne, 1994, « Le point sur la liaison Rhin-Rhône », *Revue Géographique de l'Est*, vol.34, n°3, p.245-263.

B. (ANONYME), 1936, « L'aménagement des forces hydroélectriques du Morvan », *Annales de Géographie*, tome 45, n°256, p. 442-444 www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1936_num_45_256_11344

BADIE Bertrand, 1995, *La fin des territoires: essai sur le désordre international et sur l'utilité sociale du respect*. Fayard.

BAISEZ, A., LAFFAILLE, P., 2005, « Un outil d'aide à la gestion de l'anguille: le tableau de bord anguille du bassin Loire », *Bulletin Français de la Pêche et de la Pisciculture*, n°378-379, p. 115-130.

BARTHELEMY Carole et SOUCHON Yves, 2009, « La restauration écologique du fleuve Rhône sous le double regard du sociologue et de l'écologue », *Natures Sciences Sociétés*, vol.17, n°2, p.113-121.

- BECQUEY Louis, 1820, *Rapport au roi sur la navigation intérieure de la France*, Paris, Annales des mines, Disponible sur : <http://annales.ensmp.fr/articles/1821/2-40.pdf>, consulté le 16/04/2018.
- BEDARD Mario, AUGUSTIN Jean-Pierre, DESNOILLES Richard (dir.), 2012, *L'imaginaire géographique: Perspectives, pratiques et devenirs*, PUQ, 396 p.
- BEDNAREK Angela. T., HART D. D., 2005, « Modifying dam operations to restore rivers: ecological responses to Tennessee River dam mitigation », *Ecological Applications*, vol. 5, n°3, p. 997-1008.
- BEHAR Daniel et ESTEBE Philippe, 1999, « L'État peut-il avoir un projet pour le territoire? » *Les Annales de la recherche urbaine*, Vol. 82, No. 1, pp. 80-91, Centre de Recherche d'Urbanisme.
- BEHAR Daniel et ESTEBE Philippe, 2004, « Aménagement du territoire: une mise en perspective », *L'état des régions françaises*, p.288-297, éd. La Découverte.
- BELTRAN Alain, 1995, *L'énergie électrique dans la région parisienne entre 1878 et 1946*, Thèse de doctorat, Université Paris 4.
- BENKO Georges et LIPIETZ Alain (dir.), 1992, *Les régions qui gagnent: districts et réseaux: les nouveaux paradigmes de la géographie économique*. Presses universitaires de France, 424 p., disponible sur gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k4809697w/f14.image.texteImage>, consulté le 02/03/2019.
- BERCHERE Narcisse et WRIGHT Barbara, 2010, *Le désert de Suez: cinq mois dans l'isthme*, MHRA, 119 p.
- BERNERON-COUVENHES Marie-Françoise, 2007, *Les messageries maritimes: l'essor d'une grande compagnie de navigation française, 1851-1894*, Presses Paris Sorbonne, 839 p.
- BERNHARDT E. S., PALMER M. A., ALLAN J. D., ALEXANDER G., BARNAS K., BROOKS S., CARR J., CLAYTON S., DAHM C., FOLLSTAD-SHAH J., GALAT D., GLOSS P., GOODWIN D., HASSET B., JENKINSON R., KALTZ S., KONDOLF G.M., LAKE P.S., LAVE R., MEYER J.L., O'DONNELL T.K., PAGANO L., POWELL B. et SUDDUTH E., 2005, « Synthesizing US river restoration efforts », *Science*, vol. 308, n°5722, p. 636-637.
- BETHEMONT Jacques, 1972, *Le thème de l'eau dans la vallée du Rhône*, Université de Saint-Etienne, 642 p.
- BETHEMONT Jacques, 1997, « Le Rhône entre nation et région », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 72, n°1, p.67-75.
- BETHEMONT Jacques, 2000, *Les grands fleuves*, Paris, Armand Colin, 255 p.

BLANCHARD Raoul, 1919, « L'aménagement du Rhône », *Revue de Géographie Alpine*, vol.7, n°4, p. 703-709.

BLANCHARD Raoul, 1919 (2), « L'effort industriel de Lyon pendant la guerre », *Recueil des travaux de l'institut de géographie alpine*, vol.7, n°3, p. 593-600.

BLANQUI M.A, 1825, « De l'influence des machines à vapeur sur la prospérité publique », *Le Producteur*, tome 1, Lachevardière Fils, Paris, p 228-231, Disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/>, consulté le 25/11/2018.

BONIN, Sophie, 2004, Paroles d'habitants, discours sur le paysage: des modèles aux territoires. L'évaluation des paysages du fleuve Loire, du Gerbier-de-Jonc à Nantes. *Strates. Matériaux pour la recherche en sciences sociales*. [En ligne], 11-2004, mis en ligne le 14 janvier 2005, <http://journals.openedition.org/strates/439>, consulté le 01 juillet 2018.

BONIN Sophie, 2007, « Fleuves en ville: enjeux écologiques et projets urbains », *Strates, Matériaux pour la recherche en sciences sociales*, vol.13.

BONNAFOUS Alain, PLASSARD François et SOUM Didier, 1974, « La détection des effets structurants d'autoroute: Application à la Vallée du Rhône », *Revue économique*, p. 233-256.

BONNAFOUS Alain, 1997, « Le projet de liaison Rhin-Rhône à gabarit européen ou les mystères d'un pari », *Annales de géographie*, p. 107-128.

BONNAFOUS Alain et MASSON Sophie, 2003, « Evaluation des politiques de transports et équité spatiale », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, vol. 4, p.547-572.

BOUCHET Michel, 1983, « De Donzère à Vaugris: 30 ans d'aménagement du territoire vus à travers les activités de la Compagnie Nationale du Rhône », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 58, n°2, p.185-201.

BOULEAU Gabrielle, 2014, « The co-production of science and waterscapes: The case of the Seine and the Rhône Rivers, France », *Geoforum*, vol. 57, p. 248-257.

BOULEAU Gabrielle et BARTHELEMY Carole, 2007, « Les demandes sociales de restauration des rivières et leurs traductions scientifiques et politiques », *Techniques Sciences Méthodes*, volume 2, p.68.

BOURDIEU Pierre, 1993, « Esprits d'État, genèse et structure du champ bureaucratique », *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 96 n°1, p. 49-62.

BOURDIEU Pierre, 2018, *Le sens pratique*, Minuit, 480 p.

BOUREILLE Bernard et COMMERÇON Nicole, 1998, « La Région Urbaine de Lyon: un nouvel outil », *Géocarrefour*, vol.73, n°2, p.143-149.

- BOUVIER Jean, 1955, « Une dynastie d'affaires lyonnaise au XIX^e siècle: les Bonnardel », *revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 2, n°3, p.185-205.
- BOUVIER, J. 1968, *Histoire économique et histoire sociale: Recherches sur le capitalisme contemporain*, Librairie Droz, 281 p.
- BOYER Marc, 1999, *Histoire de l'invention du tourisme (XVI-XIXe siècles): Origine et développement du tourisme dans le Sud-Est de la France*, Editions de l'aube.
- BREITTMAYER Albert, 1887, « Les canaux d'irrigation dans le bas Rhône et les voies navigables dans cette région. Séance du 3 mars 1887 » *Bulletin de la Société de géographie de Lyon*, Société de géographie de Lyon.
- BREITTMAYER Albert, 1904, *Le Rhône, sa navigation des temps anciens jusqu'à nos jours*, Lyon, Bale, Genève, Henri Georg, Libraire-Éditeur, Disponible sur https://archive.org/stream/lerhnesanavigat00breigoog/lerhnesanavigat00breigoog_djvu.txt.
- BRENNER Neil, 2004, *New States Spaces. Urban Governance and the Rescaling of Statehood*, Oxford University Press, Oxford, 351 p.
- BRULLOT Sabrina, MAILLEFERT Murielle et JOUBERT Jérémy, 2014, « Stratégies d'acteurs et gouvernance des démarches d'écologie industrielle et territoriale », *Développement durable et territoires*, vol.5, n°1.
- BRUN Jacques et PAIX Catherine, 2002, « La place de Michel Rochefort dans la recherche urbaine française », *Strates, Matériaux pour la recherche en sciences sociales*, Hors-série.
- BUIJSE A. D., COOPS H., STARAS M., JANS L. H., VAN GEEST G. J., GRIFT R. E., IBELINGS B.W., OOSTERBERG W., ROOZEN F. C., 2002, « Restoration strategies for river floodplains along large lowland rivers in Europe », *Freshwater biology*, vol. 47, n°4, p. 889-907.
- CAHEN Gaston, 1918, « Un Péril National, l'encerclement par eau », *La Houille Blanche*, n°2 (Mars-Avril 1918), p.169-175, disponible sur <http://www.shf-La Houille Blanche.org> or <http://dx.doi.org/10.1051/La Houille Blanche/1918008>, consulté le 12/01/2019.
- CALLON Michel, BARTHE Yannick, LASCOUMES Pierre, 2014, *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*, Seuil, 358 p.
- CASTORIADIS Cornélius, 1975, *L'institution imaginaire de la société*, Paris, Seuil, 498 p.

CHABENAT Gérard, 1991, *L'île de la Platière, duel sur les rives du Rhône. Agriculteurs, chasseurs, protecteurs de la nature. Les seigneurs de la terre ou l'enfer du décor*, Maîtrise de sociologie, Université Lyon II, 96 pages.

CHABENAT Gérard, 1996, *L'aménagement fluvial et la mémoire: parcours d'un anthropologue sur le fleuve Rhône*. Editions L'Harmattan.

CHATELAN Olivier, 2008, « Expertise catholique et débuts de l'aménagement du territoire à Lyon (1945-1957) », *Chrétiens et sociétés, XVI^e-XXI^e siècles*, vol. 15, p.107-128.

CHEMIN-DUPONTES, 1838, « La navigation à vapeur », *Revue des Deux Mondes*, Période Initiale, tome 15, p. 686-698, Disponible sur <https://fr.wikisource.org>, consulté le 23/07/2018.

CHESNEAU Isabelle et RONCAYOLO Marcel, 2011, *L'abécédaire de Marcel Roncayolo: entretiens*. Infolio. 607 p.

CHIVALLON Christine, 2008, « L'espace, le réel et l'imaginaire : a-t-on encore besoin de la géographie culturelle ? », *Annales de géographie*, n° 660-661, p. 67-89.

CHOAY Françoise et MERLIN Pierre (Eds.), 1988, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Presses universitaires de France, 723 p.

CLOZIER René, 1934, « Le réseau électrique français », *Annales de géographie*, n°242, p. 113-125.

COMBE Jean-Marc, ESCUDIE Bernard et PAYEN Jacques, 1991, *Vapeurs sur le Rhône: histoire scientifique et technique de la navigation à vapeur de Lyon à la mer*, Presses Universitaires Lyon, 462 p.

COMBY Emeline, 2013, « Les discours de presse sur les reconquêtes du Rhône lyonnais (Le Progrès, 2003-2010) », *Géocarrefour*, vol. 88, n°1, mis en ligne le 18 septembre 2013, disponible sur <http://geocarrefour.revues.org/8917>, consulté le 19 septembre 2013.

COTE, 1903, « Sur la nécessité de la création d'un canal de grande navigation dans la vallée du Rhône », *La Houille Blanche*, n°4 (Avril 1903), p. 108, disponible sur <https://www.shf-La Houille Blanche.org/articles/La Houille Blanche/pdf/1903/04/La Houille Blanche1903021.pdf>, consulté le 02/02/2019.

COTTE Michel, 2007, *Le Choix de la révolution industrielle: Les entreprises de Marc Seguin et ses frères (1815-1835)*, Presses Universitaires de Rennes, 572 p.

COTTET-DUMOULIN Lise, 2004, *Le renouveau des rapports ville/fleuve, projet postmoderne ou nouveau fonctionnalisme?: Le cas du Rhône et de la Saône dans l'agglomération lyonnaise*. Thèse de doctorat. Université Jean Monnet. Saint-Etienne.

- COULET Monique, 1992, « Rôle des associations dans la prise en compte des problèmes d'environnement dans la gestion des grands fleuves », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 67, n°4, p. 281-284.
- COULET Monique, VENARD Béatrice, MONNET Philippe, 1997, *Impact de l'aménagement hydroélectrique du Rhône sur l'écosystème fluvial. Première approche*, FRAPNA (éd), Lyon.
- CULLEN Peter, 1990, « The turbulent boundary between water science and water management », *Freshwater Biology*, vol. 24, n°1, p. 201-209.
- DARD Olivier, 1995, « Voyage à l'intérieur d'X-Crise », *Revue d'histoire*, vol.3, n°47, p.132-146.
- DEBARBIEUX Bernard, 2001, « Les montagnes : représentations et constructions culturelles », *Les montagnes : discours et enjeux géographiques*, Sedes.
- DEBRIE, J., 2014, « La relation ville-port dans les métropoles fluviales: quelle gouvernance. Les métropoles fluviales, concilier aménagement et logistique pour un développement urbain durable », p.221-229, BEYER Antoine et DEBRIE Jean (dir.), 2014, *Les métropoles fluviales. Concilier ménagement et logistique pour un développement urbain durable*, Collection Critiques & cités, département Futurs Urbains – L'Œil d'Or, ISBN 978-2-913661-61-5, 316 p.
- DELAHAYE Emmanuelle, 2004, « La dialectique des villes et du Rhône à l'aval de Lyon: des villes malgré le fleuve? Urbanisation et contrainte fluviale », *Géocarrefour*, vol.79 n°1, p. 85-93.
- DELAHAYE Emmanuelle, 2009, *Les espaces fluvio-urbains rhodaniens à l'aval de Lyon: Vienne, Valence, Avignon, Tarascon, Beaucaire et Arles: des territoires à la dérive?* Thèse de doctorat, Université Lyon 2.
- DEMANGEON Albert, 1930, « Rhin et Rhône: rivalité de fleuves et projets d'aménagement », *Annales de Géographie*, vol. 39, n°. 219, p. 225-243.
- DESJARDINS Xavier, 2017, *L'aménagement du territoire*, Armand Colin, Paris, 190 p.
- DE JONG Herman J., 1992, Les transports intérieurs aux Pays-Bas avant et pendant la formation du réseau ferroviaire (1800-1880), *Histoire, économie et société*, p. 61-79.
- DI MEO Guy, 1998, *Géographie sociale et territoires*. Paris, Nathan, 320 p.
- DJODJIC F., MONTAS H., SHIRMOHAMMADI A., BERGSTRÖM L., ULÉN, B. 2002. « A decision support system for phosphorus management at a watershed scale », *Journal of Environmental Quality*, vol. 31, n°3, p. 937-945.
- DUBOIS Joseph, 1985, « L'usine de Fives-Lille et la construction ferroviaire française au XIX^e siècle ». *Revue du Nord*, vol. 67, n°265, p.517-525.

- DUCHENE François, 1999, *Territoires de la chimie: Rhône-Poulenc et la construction de l'agglomération roussillonnaise*, thèse de doctorat, Université Jean Monnet, Saint-Etienne.
- DUJARDIN, Philippe, 1996, « Le paradoxe du patrimoine industriel lyonnais », propos recueillis par Nadine Hlitem-Dubois et Régis Neyret, *L'Archéologie industrielle en France*, n°54, p. 91-92.
- DUMONTIER, Jean-Paul, 2009, « Le barrage de Cusset, le Rhône au service de la révolution industrielle lyonnaise », *L'archéologie industrielle en France*, n°54, p. 39-40.
- FÈBVRE Lucien, 1932, *Geographical introduction to history*, London, Kegan, Paul.
- FLAMINIO Silvia, 2016, « Ruptures spatio-temporelles dans les représentations médiatiques des barrages (1945-2014) ». *L'Espace géographique*, vol. 45, n°2, p. 157-167.
- FRANÇOIS Louis, 1931, « Port Saint-Louis du Rhône », *Les Études rhodaniennes*, vol. 7, n°3, p. 221-240.
- FREMONT André, 2012, « Quel rôle pour le fleuve dans le Grand Paris des marchandises? », *L'Espace géographique*, vol. 41, n°3, p.236-251.
- GARENC P., 1952, « Les aménagements hydroélectriques du Bassin de la Vienne », *Annales de Géographie*, vol. 61, n°324, p. 106-122.
- GAUTHIER Mario, GARIEPY Michel et TREPANIER Marie-Odile, 2008, « Planification territoriale, débat public et développement durable : une triangulation complexe aux contours incertains », GAUTHIER Mario, GARIEPY Michel et TREPANIER Marie-Odile (dir.), *Renouveler l'aménagement et l'urbanisme : planification territoriale, débat public et développement durable*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, p. 329-346.
- GAY Georges, 2001, « Du regard sur l'espace d'ancienne industrialisation aux interrogations du local : positions de recherche et évolution d'un questionnement », Habilitation à diriger des recherches. Université Jean Monnet, Saint-Etienne, 234 p.
- GEORGE Pierre, 1952, « L'aménagement de la Volga et la construction du canal mer Caspienne-mer d'Aral », *Annales de Géographie*, Vol. 61, No. 323, p. 55-57.
- GERARDOT Claire, 2004, « Les élus lyonnais et leurs fleuves: une reconquête en question ». *Géocarrefour*, vol.79, n°1, p.75-84.
- GERARDOT Claire, 2007, *Fleuves et action urbaine: de l'objet à l'argument géographique: le Rhône et la Saône à Lyon, retour sur près de trente ans de «reconquête» des fronts d'eau urbains*, Thèse de doctorat, Université Lyon 2, 513 p.

- GIANDOU Alexandre, 1998, *La Compagnie nationale du Rhône (1933-1998). Histoire d'un partenaire régional de l'État*, collection Histoire industrielle, Saint-Martin-d'Hères, Presses universitaires de Grenoble, 1999, 328 p.
- GODELIER Maurice, 1984, *L'idéal et le matériel: pensée, économies, sociétés*, Fayard, 350 p.
- GONJO Yasuo, 1972, « Le «plan Freycinet», 1878-1882: un aspect de la «grande dépression» économique en France », *Revue historique*, vol. 248, Fasc. 1 (503), p. 49-86.
- GRAS, Philippe (dir), 2007, *Un trésor se révèle. Les guides du patrimoine Rhônalpin*, Guide n°40.
- GRAVIER Jean-François, 1958, *Paris et le désert français*, Flammarion, 317 p.
- GRAVIER, Jean-François, 1964, *L'aménagement du territoire*, Flammarion, 337 p.
- GRAVIER, Jean-François, 1969, *La question régionale*, Flammarion.
- GRAVIER, Jean-François, 1972, *Paris et le désert français en 1972*, 284 p.
- GRUENING G., 2001, « Origin and theoretical basis of New Public Management », *International public management journal*, vol.4, n°1, p. 1-25.
- GUENO Vanessa et GUIGNARD Didier, 2013, *Les acteurs des transformations foncières autour de la Méditerranée au XIX^e: siècle*. KARTHALA Editions, 263 p.
- GUERIN Johanna, 2014, *Une inondation négociée? Politisation du risque naturel sur le Rhône*. Thèse soutenue le 11 décembre 2014, Université Montpellier 1.
- GUIGOU Jean-Louis, 2000, *Aménager la France de 2020: mettre les territoires en mouvement*, La Documentation française, 112 p.
- GUIGOU Jean-Louis, PARTHENAY Dominique, GERARD-VARET Louis-André, MOUGEOT Michel et LIPIETZ Alain., 2001, *Aménagement du territoire. Conseil d'analyse économique, la documentation française*, 60 p.
- GUILLEME A. 1983, *Les temps de l'eau: la cité, l'eau et les techniques: nord de la France: fin IIIe-début XIXe siècle*, Editions Champ Vallon, 263 p.
- GUMUCHIAN Hervé, 1991, *Représentations et aménagement du territoire*, Paris, Economica, Anthropos, 135 p.
- HAGER Willi, 2014, *Hydraulicians in Europe 1800-2000 (Vol. 2)*, CRC Press, 994 p.
- HAGHE Jean-Paul, 2010, « Penser l'eau: contribution à une généalogie des idées à travers l'exemple français », in SCHNEIER-MADANES Graciela, *L'eau mondialisée, La gouvernance en question*, La

Découverte, « Recherches », 498 pages. ISBN : 9782707154965. URL : <https://www.cairn.info/l-eau-mondialisee--9782707154965.htm>, p. 47-60.

HARGROVE Erwin C. 1994, *Prisoners of myth: The leadership of the Tennessee Valley Authority, 1933-1990* (Vol. 39). Princeton University Press. 373 p.

HAUTREUX Jean et ROCHEFORT Michel, 1965, « Physionomie générale de l'armature urbaine française », *Annales de géographie*, vol. 74, n°406, p. 660-677.

HERBELIN, Alice et BUCLET Nicolas, 2017, « L'agglomération de Roussillon en moyenne vallée du Rhône: une proximité historique remise en cause entre ville et industrie », *Flux*, vol.3, p. 73-86.

HOLLING, C. S., 1978, *Adaptive environmental assessment and management*, John Wiley & Sons.

HOLMES M. G., YOUNG A. R., GOODWIN T. H., GREW R. 2005, « A catchment-based water resource decision-support tool for the United Kingdom, *Environmental Modelling & Software*, vol. 20 n°2, p. 197-202.

JASANOFF Sheila, 2004, *States of knowledge: the co-production of science and the social order*, Routledge, 336p.

JODELET Denise, 2003, « Représentations sociales: un domaine en expansion », *les représentations sociales*, vol. 7, p. 45-78.

KONDOLF G. M., MICHELI E. R., 1995, « Evaluating stream restoration projects », *Environmental Management*, vol. 19, n°1, p. 1-15.

KUISEL R, 1984, *Le capitalisme et l'État en France. Modernisation et dirigisme au XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 227 p.

LABASSE Jean, 1960, *La région lyonnaise*, France de demain, PUF, 160 p.

LAFERRERE Michel, 1962, « Le projet de liaison fluviale Rhin-Rhône et la géographie industrielle de la région lyonnaise », *Revue de géographie de Lyon*, vol.37, n°2, p.113-129.

LALOT Eric, 2014, *Analyse des signaux piézométriques et modélisation pour l'évaluation quantitative et la caractérisation des échanges hydrauliques entre aquifères alluviaux et rivières-Application au Rhône*, Thèse de doctorat, Saint-Etienne, EMSE.

LAMOUREUX N., GORE J. A., LEPORI F., STATZNER B. 2015, « The ecological restoration of large rivers needs science-based, predictive tools meeting public expectations: an overview of the Rhône project », *Freshwater Biology*, vol. 60, n°6, p. 1069-1084.

LASCOUMES Pierre, LE GALES Patrick, 2007, « Introduction: understanding public policy through its instruments—from the nature of instruments to the sociology of public policy instrumentation » *Governance*, vol. 20, n°1, p. 1-21.

LECOEUR Yves, 2011, « La Loire moyenne naviguée au XIX^e siècle: représentations, réglementation et aménagement » *VertigO*, Hors-série n°10.

LEFEBVRE Henri, 1972, *Espace et politique: le droit à la ville II*, Anthropos, 164 p.

LEFEBVRE Henri, 1974, *La production de l'espace*, L'Homme et la société.

LELOUP F., MOYART L., et PECQUEUR Bernard, 2005, « La gouvernance territoriale comme nouveau mode de coordination territoriale? » *Géographie, économie, société*, vol.7, n°4, p.321-332.

LEQUIN Yves, 1977, *Les ouvriers de la région lyonnaise (1848 -1914)*. Lyon, Presses Universitaires de Lyon, t. 1, La formation de la classe ouvrière régionale, 573 p., 500 p.

LESTRA H. 1928, « La navigation du Rhône et son matériel », *La navigation du Rhin*, 15 février 1928, p. 41-58.

LE BARS Marjorie, 2003, *Un Simulateur Multi-Agent pour l'Aide à la Décision d'un Collectif: Application à la Gestion d'une ressource Limitée Agro-environnementale*, Thèse de doctorat, Université Paris Dauphine-Paris IX.

LE SUEUR Bernard, 1989, « L'évolution de la navigation intérieure et de ses métiers, XIX^e-XX^e siècle », *culture technique*, n°19, p.230-240.

LE SUEUR Bernard, 1996, *La " Grande Batellerie": 150 ans d'histoire de la Compagnie générale de navigation XIX^e-XX^e siècles*, Mirandole, 163 p.

LIPIETZ Alain, 1986, "New tendencies in the international division of labor: regimes of accumulation and modes of regulation", Scott and Storper (ed.), *Production, work, territory: The geographical anatomy of industrial capitalism*, p.16-40.

LIU Y., GUPTA H., SPRINGER E., WAGENER T., 2008, « Linking science with environmental decision making: Experiences from an integrated modeling approach to supporting sustainable water resources management », *Environmental Modelling & Software*, vol.23, n°7, p. 846-858.

LUCAS F. 1873, *Exposition universelle à Vienne en 1873, Étude historique et statistique sur les voies de communication de la France*, chapitre III « navigation intérieure », Paris, imprimerie Nationale, 1873 disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9650531x/f97.image>, consulté le 24/09/2018.

- MAIA R., SCHUMANN A. H. 2007, « DSS application to the development of water management strategies in Ribeiras do Algarve River Basin », *Water resources management*, vol. 21, n°5, p. 897-907.
- MARCHAND Bernard, 2001, « La haine de la ville: « Paris et le désert français » de Jean-François Gravier », *L'information géographique*, vol. 65, n°3, p.234-253.
- MARCHAND Pierre, 1991, « Une catastrophe d'origine administrative, l'aménagement de la Volga par la bureaucratie », *Géocarrefour*, Vol. 66, n°3, p. 231-237.
- MARIE Michel, 1984, « Pour une anthropologie des grands ouvrages. Le canal de Provence », *Les Annales de la recherche urbaine*, vol. 21, n°1, p. 5-35.
- MARIE Michel, 1996, « Aménager ou ménager le territoire », *Annales des Ponts et Chaussées*, Vol. 77, p. 67-76.
- MASSON Paul, 1916, « Le canal de Marseille au Rhône », *Annales de Géographie*, vol. 25, n°135, p. 223-230.
- MERGER Michèle, 1990, « La concurrence rail-navigation intérieure en France 1850-1914 », *Histoire, économie et société*, p.65-94.
- MICOUD André, 2015, « D'une restauration hydraulique et écologique à un territoire de projet: le cas du Haut-Rhône français », *Natures Sciences Sociétés*, vol. 23, n°2, p.109-119.
- MOINE Alexandre, 2006, « Le territoire comme un système complexe : un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie », *L'Espace géographique*, vol.35, n°2, p. 115-132. doi:10.3917/eg.352.0115.
- MONOD Jérôme et De CASTELBAJAC Philippe, 1971, *L'aménagement du territoire*, Que sais-je? Presses universitaires de France.
- MONTEL Nathalie, 2012, « L'État aménageur dans la France de la Seconde Restauration, au prisme du Rapport au roi sur la navigation intérieure de 1820 », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 1, p.34-61.
- MUSSO Pierre, 1999, *Saint-Simon et le saint-simonisme*, Puf, 128 p.
- NADAULT DE BUFFON B., 1829, *Considérations sur les trois systèmes de communications intérieures au moyen des routes, des chemins de fer et des canaux époque du début des travaux de la ligne de chemin de fer de Lyon Saint-Etienne*.
- NOGUE Nicolas, 2014, « La reconstruction des ingénieurs 1942-1958 » *Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine*, vol.29, p.37-54.

NUSTELING, H. P. H. 1974, *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool, 1831-1914*, Amsterdam: Holland Universiteits Pers.

PALMER Sarah, 1982, “‘The Most Indefatigable Activity’, The General Steam Navigation Company, 1824–50”, *The Journal of Transport History*, vol.3 n°2, p.1-22.

PALMER M. A., PALMER, M. A., E. S. BERNHARDT, J. D. ALLAN, P. S. LAKE, G. ALEXANDER, S. BROOKS, J. CARR, S. CLAYTON, C. N. DAHM, J. FOLLSTAD SHAH, D. L. GALAT, S. G. LOSS, P. GOODWIN, D. D. HART, B. HASSETT, R. JENKINSON, G. M. KONDOLF, R. LAVE, J. L. MEYER, T. K. O’DONNELL, L. PAGANO, et E. SUDDUTH, 2005, « Standards for ecologically successful river restoration », *Journal of applied ecology*, vol. 42, n°2, p. 208-217.

PARAN Frédéric, GRAILLOT Didier, BORNETTE Gudrun, MARMONIER Pierre, ARTHAUD Florent, PISCART, Christophe, CADILHAC Laurent, 2012, « Elaboration d’un guide méthodologique à destination des gestionnaires de l’eau : une démarche arborescente pour caractériser les échanges nappes/fleuve Rhône en milieu alluvial », Colloque IS Rivers 2012, URL <http://www.graie.org/ISRivers/actes/pdf2012/3C405-044PAR.pdf>.

PARDE Maurice, 1928, « Les crues du Rhône en décembre 1925 et février 1928 ». *Géocarrefour*, vol. 4, n°4, p.3-46.

PECQUEUR Bernard, 1996, *Dynamiques territoriales et mutations économiques*. Editions L’Harmattan, 246 p.

PETTS G. E., AMOROS C. 1996, « Fluvial hydrosystems: a management perspective », In *The Fluvial Hydrosystems*, p. 263-278, Springer Netherlands.

PICON Bernard et ALLARD Paul 2006, *Gestion du risque inondation et changement social dans le delta du Rhône: Les "catastrophes" de 1856 et 1993-1994*, Editions Quae, 128 p.

PIEGAY H., BARGE O., BRAVARD J. P., LANDON N., PEIRY J. L., 1996, « Comment délimiter l’espace de liberté des rivières? », *Journées de l’hydrotechnique*, p. 275-284.

PILLONEL Olivier, SAULNIER Damien, CELLIER Emmanuel et NDIAYE Eugénie, 2012, « La stratégie « Plan Fleuves » de l’agglomération lyonnaise: pour une vision et un développement métropolitain de la confluence Rhône-Saône », Recueil des communications IS Rivers 2012, Disponible sur [graie.org](http://www.graie.org), dernière consultation le 17/07/2018.

PINSON Gilles 2009, *Gouverner la ville par projet: urbanisme et gouvernance des villes européennes*, Presses de Sciences Po, 420 p.

PITTE Jean-Robert, 2002, *Philippe Lamour : Père de l’aménagement du territoire en France (1903-1992)*, Fayard, 369p.

- POLANYI Karl, 1944, *The great transformation*, Boston: Beacon Press, 360 p.
- PONTEIL Félix, 1933, « Chronique rhénane », *Les Études rhodaniennes*, vol. 9 n°3, p.271-279.
- POSTEL Sandra, RICHTER Brian, 2012, *Rivers for life: managing water for people and nature*, Island Press, 220 p.
- POUVREAU Benoit, 2003, « La politique d'aménagement du territoire d'Eugène Claudius-Petit ». Vingtième siècle. *Revue d'histoire*, vol.3, p. 43-52.
- POWER D.J. 2003, « A Brief History of Decision Support Systems », DSSResources.COM, World Wide Web, <http://DSSResources.COM/history/dsshhistory.html>, version 2.8, May 31, 2003.
- PRITCHARD Sara, 2011, *Confluence: the nature of technology and the remaking of the Rhône*, Harvard University Press, 371 p.
- RAFFESTIN Claude, 1980, *Pour une géographie du pouvoir*, éd. LITEC, Collection « Géographie économique et sociale », Paris, 234 p.
- REASON Peter, BRADBURY Hilary, 2001, *Handbook of action research: Participative inquiry and practice*, Sage.
- REITSMA R. F., OSTROWSKI P., WEHREND S. C., 1994, « Geographically distributed decision support; the Tennessee Valley Authority (TVA) TERRA System », in *Water Policy and Management: Solving the Problems*, p. 311-314, ASCE.
- RISSOAN Jean-Pierre, 1987, *Le Rhône et la mer: la navigation fluvio-maritime rhodanienne*, Institut des études rhodaniennes de Lyon, 310 p.
- RISSOAN, Jean-Pierre, 1994, *Le transport fluvio-maritime en France*, Laboratoire d'économie des transports, 152 p.
- RISSOAN Jean-Pierre, 1997, « Un bilan Rhône plus 16 », *Géocarrefour*, vol. 72, n°1, p.49-56.
- RIVET Félix, 1946, « Le quartier Perrache, contribution à l'histoire et à la géographie de Lyon », *Les Études rhodaniennes*, vol.21, n°3, p.125-130.
- RONCAYOLO Marcel 2014, *L'imaginaire de Marseille: port, ville, pôle*. Ecole Normale Supérieure, Lyon, 446 p.
- RONCAYOLO Marcel, 1996, *Marseille: les territoires du temps*, Éditions locales de France 135 p.
- RUSSELL Bertrand, 2004, *Power: A new social analysis*, Routledge, 328 p.
- SANTOS Milton, 1977, « Société et espace: la formation sociale comme théorie et comme méthode », *Cahiers internationaux de sociologie*, p. 261-276.

- SCHERRER Franck, 2004, « L'eau urbaine ou le pouvoir de renaturer », *Cybergeo: European Journal of Geography*.
- SCHIFF Jean-Claude, 1936, « La fin de la navigation sur le Haut-Rhône », *Les Études rhodaniennes*, vol.12, n°2, p. 259-272.
- SCHNETZLER Jacques, 1967, « Le chemin de fer et l'espace français », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 42, n°1, p. 81-118, doi : <https://doi.org/10.3406/geoca.1967.2609>.
- SCHUMPETER, Joseph Alois, 1939, *Business cycles*, vol. 1, New York, McGraw-Hill.
- SEGUIN, 1825, « Compagnies des remorqueurs du Rhône », *Le Producteur*, Tome 1, Lachevardière Fils, Paris, p.34-44, disponible sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/>, consulté le 21/12/2018, consulté le 23/04/2017.
- SUBRA Philippe, 2014, *Géopolitique de l'aménagement du territoire*, Armand colin, 350 p.
- SUGUMARAN R., MEYER J. C., DAVIS J., 2004, « A web-based environmental decision support system (WEDSS) for environmental planning and watershed management », *Journal of Geographical Systems*, vol. 6, n°3, p. 307-322.
- TAYLOR, Frederick Winslow, 1914, *The principles of scientific management*, Harper.
- TENIERE-BUCHOT P. F., OERLEMANS J. J. 1973, « Le modèle popole : une analyse du système eau dans une agence financière de bassin », Paris, *Analyse et Prévision/Futuribles*, t. XV, n° 2, février 1973, p.155-232.
- THOME DE GAMOND Louis-Joseph-Aimé, 1871, *Mémoire sur le régime général des eaux courantes, plan d'ensemble pour la transformation de l'appareil hydraulique de la France*, Dunod, Hydraulica, <http://hydraulica.grenet.fr/items/show/282>, consulté le 27/11/2018.
- TOSCAN Raoul, 1937, « La Navigation sur Loire au milieu, du XIX^e siècle », *Revue d'Histoire du XIX^e siècle*, vol. 34, n°163, p.229-232, disponible sur https://www.persee.fr/doc/r1848_1155-8806_1937_num_34_163_1310_t1_0229_0000_2, consulté le 12/09/2018.
- TRICART Jean et BRAVARD Jean-Paul, 1991, « Le cours périalpin du Rhin, du Rhône et du Danube: aménagement fluvial et dérives de l'environnement », *Annales de Géographie*, p. 668-713.
- VADELORGE Loïc, 2013, « Les villes moyennes ont une histoire », *L'Information géographique*, vol.77, n°3, p.29-44.
- VANIER Martin, 1995, « La petite fabrique de territoires en Rhône-Alpes: acteurs, mythes et pratiques », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 70, n°2, p.93-103.

- VANIER Martin, 1997, *De l'industrie au territoire parcours, positions et perspectives de recherche*, habilitation à diriger des recherches présentée sous la direction de André Vant, Grenoble, 225 p.
- VANT André 1981, *Imagerie et urbanisation. Recherches sur l'exemple stéphanois*, Éditions du Centre d'études foréziennes, 661 p.
- VARASCHIN Denis 2003, « Centrales hydrauliques du Haut-Rhône français: de quelques savoir-faire suisses en France (des années 1870 à 1946) » *Annales historiques de l'électricité* n°1, p. 17-35.
- VARASCHIN Denis, 1996, « Le canal de Jonage, la voie française du grand chantier hydro-électrique », *L'archéologie industrielle en France*, n°29, p 29-38.
- VARASCHIN Denis, 2003 (2), *Un vrai conte de fée: le Crédit lyonnais et la Société lyonnaise des forces motrices du Rhône*, DESJARDINS Bernard, LESCURE Michel, NOUGARET Roger, PLESSIS Alain et STRAUS André, *Le Crédit lyonnais (1863-1986)* p. 461-481, Librairie Droz, 1024 p.
- VAUGHAN I. P., DIAMOND M., GURNELL A. M., HALL K. A., JENKINS A., MILNER N. J., et ORMEROD S. J., 2009, « Integrating ecology with hydromorphology: a priority for river science and management », *Aquatic Conservation: Marine and Freshwater Ecosystems*, vol.19, n°1, p.113-125.
- VELTZ Pierre, 1996, *Mondialisation, villes et territoires. L'économie d'archipel*, PUF, 264 p.
- VERMEERSCH Laurent, 1998, *La ville américaine et ses paysages portuaires*, Paris : L'Harmattan, 206 p.
- VIEILLE Paul, 1974, « L'espace global du capitalisme d'organisation », *Espaces et sociétés*, volume 12, p. 3-32.
- WACHTER, S., 2000, « Conclusion : les défis de la modernité territoriale », LEVY, J., BOURDIN, A., WACHTER, S., PADIOLEAU, J. G., OFFNER, J. M., THEYS, J., & SCHERRER, F., 2000, *Repenser le territoire: un dictionnaire critique*, Société et territoire.
- WILLEMS-BRAUN Bruce, 1997, "Buried epistemologies: the politics of nature in (post) colonial British Columbia", *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 87, n°1, p. 3-31.
- WOESSNER Raymond, 2008, *La France : aménager les territoires*, Sedes, Paris, 254 p.
- ZIMMERMANN Marc, 1918, « La navigation et les forces motrices du Haut Rhône », *Annales de Géographie*, vol. 27, n°146, p. 148-149.

Table des matières

PREMIERE PARTIE : LA CONSTRUCTION D'UN IMAGINAIRE PRODUCTIF DU FLEUVE

Chapitre 1 : Eléments pour une histoire sociale du Rhône

1	Fluve et espace urbain dans l'histoire des problèmes de l'accumulation	12
1.1	Statut de l'espace fluvial dans la construction des problèmes productifs	12
1.2	Proposition d'un séquençage de la production du Rhône.....	15
2	Le fleuve, de l'objet géographique à l'objet symbolique	20
2.1	Penser le fleuve, une opération fondamentale dans la projection du social dans le géographique	20
2.2	L'imaginaire géographique, entre création continuée et détermination objective.....	23
3	Engendrer la codification dans et par l'espace fluvial	26
3.1	L'espace encodé, ou l'imposition d'un ordre par le social sur le social.....	26
3.2	Rendre pérenne un espace codifié, un travail symbolique	29
4	Conclusion.....	32

Chapitre 2 : Essor du capitalisme industriel au XIXe siècle et premiers investissements de l'espace fluvial

1	Une inflation symbolique paradoxale sur le thème de la navigation intérieure à la première moitié du XIXe siècle.....	36
1.1	La structuration d'un groupe d'acteurs dans la navigation à vapeur sur le Rhône.....	37
1.1.1	Une proximité avec les milieux saint-simoniens	37
1.1.2	Le développement d'entreprises de navigation à vapeur par une succession d'innovation.....	39
1.2	Une place mineure du Rhône dans l'économie politique du pays.....	42
1.2.1	Une faible institutionnalisation de la navigation intérieure dans les prérogatives de l'État	42
1.2.2	Un choix sociotechnique privilégiant le rail à la voie d'eau	45
1.2.3	Un rôle économique mineur de la batellerie rhodanienne ?	47
2	La sécrétion d'un projet productif à Saint-Louis du Rhône (1840-1869).....	52
2.1	La construction d'une représentation régionale du fleuve à partir du thème de la navigation	53
2.1.1	La mise en valeur de l'embouchure du Rhône pensée par une élite saint-simonienne .	54
2.1.2	La liaison rhodanienne : un faisceau d'attentes régionales	60
2.1.3	L'horizon maritime.....	62
2.2	Une spéculation croissante dans la mise en valeur du canal Saint-Louis.....	67

2.2.1	De l'échec de la mise en valeur agricole à la spéculation industrielle sur les terres de Camargue.....	67
2.2.2	Une spéculation à contre-courant des logiques de l'État.....	69
2.2.3	Des initiatives privées pour provoquer l'afflux de capitaux.....	70
3	La consolidation d'un imaginaire global (1870 -1900).....	73
3.1	La concrétisation de l'imaginaire productif du fleuve à Saint-Louis-du-Rhône	75
3.1.1	Un nouveau cycle d'investissements et de spéculations à Saint-Louis-du-Rhône	75
3.1.2	Une polarisation du conflit de l'embouchure du Rhône entre Port-Saint-Louis-du-Rhône et Marseille.....	83
3.2	L'amorce d'une transition	91
3.2.1	L'amélioration du Rhône dans les années 1870 dans la continuité des modèles acquis	92
3.2.2	Une construction politique régionale pour la navigation rhodanienne.....	99
3.2.3	Une incapacité à synthétiser tous les projets	101
3.3	L'aménagement de Jonage, d'un compromis local à une refonte des rapports public-privé à l'échelle du fleuve	107
3.3.1	La fée électricité et les attentes pour le développement de l'industrie lyonnaise.....	109
3.3.2	Un imaginaire déclencheur d'investissement productif	111
3.3.3	Un changement de rapport public-privé advenu dans la pratique	115
4	Conclusion.....	118

DEUXIEME PARTIE : LE REGIME IMAGINAIRE DU FLEUVE

Chapitre 3 : 1890-1939. Les enjeux de l'institutionnalisation de l'imaginaire productif du fleuve

1	Une recomposition des imaginaires du fleuve.....	126
1.1	Le Bas Rhône (de Lyon à la mer) : une restructuration des controverses	127
1.2	Le Haut Rhône et l'horizon suisse.....	135
1.2.1	La perspective suisse	136
1.2.2	Effets sur la maturation de projets sur le Haut Rhône français	138
1.2.3	Un nouveau système qui s'impose à la loi de 1921 : les implications de « l'horizon suisse » sur l'aménagement du Rhône.....	141
1.3	La genèse du port industriel de Lyon et la construction d'une représentation du carrefour lyonnais	142
1.3.1	La conservation de l'horizon méditerranéen : Marseille vs Port-Saint-Louis	143
1.3.2	L'intégration de l'horizon suisse : le canal de contournement de Lyon.....	145
1.3.3	Une intégration de ce double horizon dans la représentation dominante de l'espace national	147
1.4	Une polarisation haut Rhône - bas Rhône à l'origine d'une construction politique régionale	148

2	Codifier un nouveau champ technique. Une construction politique résultant d'une dialectique régional-national	156
2.1	Implication du régional dans la définition d'un cadre légal national	157
2.1.1	Réguler l'exploitation des ressources hydrauliques du territoire national : un rapide historique des tentatives de légiférer	159
2.1.2	Une contribution active des acteurs rhodaniens aux débats nationaux.....	166
2.1.3	Un alignement des problèmes à résoudre	168
2.2	Le système de régulation régional : un compromis politique a minima.....	171
2.2.1	La loi du 27 mai 1921 : contenu et débats d'un compromis politique a minima.....	171
2.2.2	Un nouveau système de régulation qui reprend des modèles hérités, saint simoniens	177
3	Redéfinir les rapports à l'État.....	181
3.1	L'affirmation de la Compagnie Nationale du Rhône comme unique opérateur fluvial. Les enjeux pratiques d'une transition.....	183
3.1.1	Lyon et l'intérêt rhodanien. De l'initiative locale à la synthèse régionale	184
3.1.2	Le rôle de l'Union Générale des Rhodaniens dans la consolidation de la représentation d'une région rhodanienne	188
3.1.3	Un travail d'instrumentation de la définition de l'intérêt rhodanien par les élites lyonnaises	191
3.1.4	Logiques et contraintes de la Compagnie Nationale du Rhône (Compagnie Nationale du Rhône) à ses débuts	195
3.1.5	Un compromis sélectif générant des résistances	200
3.2	Un poids grandissant de l'État planificateur.....	205
3.2.1	Une opportunité précoce pour soumettre l'espace fluvial à la planification étatique..	205
3.2.2	Un cas emblématique : les conflictualités public/privé dans la gestion du port industriel de Lyon (futur port Édouard Herriot).....	208
4	Conclusion.....	212

Chapitre 4 : 1944-1979. Les temps de l'expression du régime imaginaire

1	Logiques globales et idéologies de l'aménagement.....	217
1.1	1945-1959 La période électrique : gigantisme et dérives énergétiques.....	218
1.1.1	L'horizon suisse, emblème du gigantisme appliqué à la navigation	218
1.1.2	L'affirmation de l'État planificateur : une recomposition du système d'acteurs	222
1.1.3	Jean-François Gravier et les expérimentations ruralistes des années 1950	228
1.2	1960-1971 La période industrielle : l'Aménagement du Territoire, fenêtre d'opportunité pour la navigation rhodanienne	231
1.2.1	L'association Mer du Nord-Méditerranée : intégrer le modèle industriel fluvial dans la planification.....	232
1.2.2	L'intégration économique du territoire national : questions d'échelle.....	235
1.2.3	Une infrastructure pour diffuser la croissance des pôles d'entraînement.....	240

1.2.4	Régionalisme, métropoles d'équilibre et industrialisation	246
1.2.5	La période industrielle : avec l'aménagement de Pierre-Bénite, l'affirmation d'un nouveau modèle.....	252
2	Imposer la logique globale dans le local. Une approche par les temporalités.....	261
2.1	Une reconsidération du changement matériel par le pouvoir municipal: le cas de la plaine de Donzère-Mondragon	262
2.1.1	Une transformation matérielle et symbolique de la plaine de Donzère-Mondragon ...	263
2.1.2	Une intégration de la logique fonctionnelle globale dans la redéfinition du projet local	279
2.2	Anticiper le changement matériel. Exemples de transformations fonctionnelles du fleuve dans le Rhône moyen	289
2.2.1	Vienne et le fleuve durant les Trente Glorieuses : anticiper la production d'un espace fonctionnel.....	290
2.2.2	La production du fleuve dans la Plaine de l'Ain	307
3	Conclusion.....	319

TROISIEME PARTIE : SE REAPPROPRIER LE FLEUVE

Chapitre 5 : le local au pluriel, implications d'un fractionnement des imaginaires dans le Rhône moyen

1	Industrialiser le fleuve dans le Rhône moyen. Paradoxes et implications d'une remobilisation de l'imaginaire de la navigation	327
1.1	1970-1989. Une réappropriation locale du thème de la navigation dans une conjoncture de crise	331
1.1.1	Une réappropriation de l'imaginaire de la navigation par les élus roussillonnais	331
1.1.2	Le transport fluvio-maritime et le conteneur, nouvelles ressources pour l'imaginaire de la navigation	334
1.2	1990-2018. La navigation dans l'action territoriale : rendre acceptable la production héritée du fleuve.....	337
1.2.1	La navigation intérieure devenue enjeu écologique. Nouveaux problèmes, anciennes solutions.	337
1.2.2	Les diagnostics du territoire Rhône médian, un escamotage de la territorialité historique	341
1.2.3	Un double positionnement de l' élu local fragilisant le projet de territoire.....	347
2	Faire du fleuve un espace attractif : études de cas dans le Rhône moyen	352
2.1	L'héritage du fonctionnalisme et continuités dans la production du fleuve dans la ville : le cas de Vienne.....	354
2.1.1	1970-1989 : la recomposition d'un imaginaire bicéphale	354
2.1.2	1990-2018. Une place centrale du fleuve dans la construction d'un projet urbain à Vienne	360
2.2	La construction d'un territoire de projets dans le Rhône Moyen : le cas des équipements de loisirs fluviaux de Saint-Pierre-de-Bœuf, Condrieu et des Roches-de-Condrieu.....	367

2.2.1	1970-1989. Les équipements touristiques et de plaisance réalisés durant l'aménagement de la Compagnie Nationale du Rhône de Condrieu à Saint-Pierre-de-Bœuf : la production d'un espace fonctionnel	369
2.2.2	1990-2018. Les équipements de loisirs du Rhône moyen : du fonctionnalisme au projet de territoire	377
3	Donzère-Mondragon : un oubli du Rhône modernisé.....	385
3.1	Gérer les crues du Rhône court-circuité : une reconfiguration des pouvoirs dans la régulation sociospatiale de la plaine	386
3.1.1	Une relégation du fleuve non canalisé dans l'imaginaire local	386
3.1.2	Les inondations des années 1990-2000 : une reconfiguration des pouvoirs.....	389
3.1.3	La réponse politique locale à la crise : une instrumentalisation des mémoires de la plaine traditionnelle.....	393
3.2	L'actualisation d'un passé hydroagricole.....	396
4	Conclusion.....	400

Chapitre 6 : dépasser les contradictions du local

1	Le site de Péage de Roussillon : une redéfinition du local autour de la gestion écologique de l'espace fluvial.....	407
1.1	Un espace confronté aux crises du modèle productif.....	407
1.1.1	Un espace naturel local construit dans l'opposition aux aménagements.....	407
1.1.2	L'institutionnalisation d'une pensée systémique du fleuve.....	409
1.1.3	Une tension dans la redéfinition locale du local.....	413
1.2	La nappe alluviale du fleuve, élément cristallisateur des contradictions du local.....	416
1.2.1	Un objet socialisé légitimant une problématisation écologique du local	417
1.2.2	Un objet polarisant discours scientifique et économique	422
2	La plaine de Donzère à Mondragon : réinterpréter un espace hydraulique en crise.....	426
2.1	Un travail discursif d'intégration dans le local du cadre de la restauration écologique du Rhône	429
2.2	Rendre acceptable une nouvelle normalisation du fleuve dans le local	431
3	Conclusion.....	435

Table des tableaux

Tableau 1 : les compagnies de bateaux à vapeur sur le Rhône à l'âge d'or de la navigation à vapeur. 41

Table des illustrations

Chapitre 2

Figure 1 : Le réseau imaginé par Louis Becquey dans son rapport au roi, le 4 août 1820.....	44
Figure 2: les villes batelières principales au milieu du XIXe siècle.....	48
Figure 3: répartition spatiale des acteurs revendiquant l'amélioration de la navigation à l'embouchure du Rhône.	54
Figure 4: carte du projet de mise en valeur de l'embouchure du Rhône	55
Figure 5: carte du projet de canal Saint-Louis et de port du bas Rhône.	57
Figure 6: carte du projet de mise en valeur de l'embouchure du Rhône	59
Figure 7: plan des investissements à Port-Saint-Louis-du-Rhône.....	78
Figure 8: plan détaillé du port à Saint-Louis-du-Rhône	79
Figure 9: Carte des projets d'axes de communication en direction de Port-Saint-Louis	83
Figure 10 : Plan comparant les projets d'aménagement du canal Saint-Louis au canal de Marseille à Arles.	85
Figure 11 : carte du projet de canal de Marseille au Rhône, variante proposée par la compagnie de Port-Saint-Louis	89
Figure 12 : carte des bassins hydrauliques de la France par Thomé de Gamond.....	103
Figure 13 : Canal d'irrigation des Roches-de-Condrieu à Bézier.	106
Figure 14 : plan de l'aménagement du canal de Jonage	108

Chapitre 3

Figure 1 : carte de situation du Rhône avant les aménagements de la Compagnie Nationale du Rhône.	130
Figure 2 : projet d'aménagement de la voie navigable du Rhône au Rhin par la Suisse.....	140
Figure 3 : plan de l'aménagement du port industriel de Lyon et du canal de ceinture de Lyon.....	145
Figure 4: l'aménagement du haut Rhône théorisé par l'ingénieur Armand du service de la navigation.	148
Figure 5 : comparaison du contenu du programme d'aménagement du fleuve officiel (partie gauche) avec la contre-proposition de l'Union Générale des Rhodaniens à partir du projet Rateau (partie droite).	203

Chapitre 4

Figure 1: laisserons-nous l'Europe économique de demain se faire sans nous ?.....	238
Figure 2: l'axe mer du nord méditerranée dans le contexte européen.	240
Figure 3: les perspectives pour l'hinterland du port de Marseille	242
Figure 4: bases théoriques de la politique industrielle de la DATAR selon Bouchet (1983).....	243

Figure 5: projet d'extension du port autonome de Marseille dans le golf de Fos..	244
Figure 6: proposition de l'Association mer du Nord – méditerranée des travaux à inscrire au Vème Plan.....	251
Figure 7: les zones industrialo-portuaires de l'axe du Rhône dans les années 1960-1980.....	259
Figure 8: localisation de la plaine de Donzère à Mondragon sur le Rhône.....	263
Figure 9: le rétablissement des voies de communication suite à l'aménagement du canal de Donzère à Mondragon.	265
Figure 10: plaine de Donzère à Mondragon avant aménagement hydraulique..	266
Figure 11: Une déstabilisation de l'équilibre hydraulique de la plaine par le canal de Donzère à Mondragon.	267
Figure 12: le rétablissement de l'écoulement des eaux par la Compagnie Nationale du Rhône.	268
Figure 13: couverture du numéro spécial de La Houille Blanche (1955).....	269
Figure 14: emplacement du territoire communal de Pierrelatte.	273
Figure 15: caractéristiques du territoire de Pierrelatte à l'issue des travaux du canal de dérivation...	274
Figure 16: représentation de la situation de la plaine de Donzère-Mondragon dans le Grand Delta..	281
Figure 17 : extrait du reportage de Paris Match..	283
Figure 18: l'espace fluvial viennois avant aménagement.....	291
Figure 19 : l'espace fluvial viennois actuel, après aménagement.	298
Figure 20 : Photographie de l'ancien bas port de Vienne.....	299
Figure 21 : photographies des travaux de la voie express par les journalistes de la presse municipale.	300
Figure 22: Photographie de la voie express après réalisation montant les piliers de l'encorbellement au carrefour de la Gère manifestement prise dans les années 1980	301
Figure 23 : « vienne et le « toboggan » sur l'autoroute A7.....	302
Figure 24 : les projets de ZAC du district de Vienne.	305
Figure 25 : le zonage industriel de la plaine de l'Ain.....	309
Figure 26 : OREAM Rhône Alpes, 1974.	311
Figure 27 : Découpage administratif du SDAU du Haut Rhône.	315

Chapitre 5

Figure 1 : localisation des trois sites d'étude dans le Rhône moyen.	326
Figure 2: le Rhône de Saint-Clair-du-Rhône à Saint-Rambert-d'Albon au début des années 1950, avant sa canalisation par la Compagnie Nationale du Rhône	329
Figure 3: périmètre du SCOT des Rives du Rhône	343
Figure 4 représentation géographique des effets socioéconomiques attendus de l'aménagement de la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons.....	346
Figure 5: La plaquette du district de Vienne à destination des investisseurs, mettant le fleuve au centre de l'image de la ville	356
Figure 6: couverture de la plaquette de commercialisation des zones industrielles du district de Vienne.	358
Figure 7: Vienne Informations n°36, février 1983	359
Figure 8: PLU de Vienne.....	364
Figure 9: PLU de Vienne.....	365
Figure 10: carte des principaux équipements de loisirs fluviaux réalisés dans le Rhône-moyen durant les années 1970-1980.	369
Figure 11: l'espace fluvial local à Condrieu avant les aménagements de la Compagnie Nationale du Rhône..	372

Figure 12: l'espace fluvial local à Condrieu après les aménagements de la Compagnie Nationale du Rhône.	373
Figure 13: l'espace local à Saint-Pierre-de-Bœuf avant les aménagements de la Compagnie Nationale du Rhône	375
Figure 14: l'espace fluvial local à Saint-Pierre-de-Bœuf après les aménagements de la Compagnie Nationale du Rhône	376
Figure 15: Chorème des relations géopolitiques des intercommunalités dans la région Rhône moyen dans les années 2000	383
Figure 16: extrait de la carte de Cassini publié par un journaliste critiquant un projet de gravière à Donzère.	391
Figure 17: étude de l'aménagement des digues dans le périmètre d'intervention du SIAGAR	395
Figure 18: projet d'irrigation de la ville de Pierrelatte	398
Figure 19: le canal de Pierrelatte fait peau neuve.....	399

Chapitre 6

Figure 1 : localisation des sites ayant fait l'objet de restaurations de înes ou programmé à cet effet.	406
Figure 2 : coupe transversale explicative du phénomène d'abaissement de la nappe phréatique	419
Figure 3 : enjeux relatifs à l'usage de l'eau et de l'espace dans l'île de la Platière.....	420
Figure 4 : les înes sujettes à des opérations de restauration physique ou biologique dans le Rhône court-circuité de la plaine de Donzère-Mondragon.....	428

Annexes

Annexe 1: comparaison du mouvement de la navigation rhodanienne avant et après l'ouverture du chemin de fer de Lyon à la méditerranée..	469
Annexe 2: données statistiques utilisées pour la caractérisation du résultat économique de la navigation à vapeur durant les années 1830-1855.....	470
Annexe 3: évolution globale du trafic (navigation à vapeur et traditionnelle) sur le Rhône de 1838 à 1853.....	471
Annexe 4: comparaison des mouvements commerciaux de la navigation sur le Rhône et la Loire durant l'âge d'or de la batellerie à vapeur sur le Rhône.....	472
Annexe 5: calcul des contributions prises par chaque ville rhodanienne au mouvement de marchandises sur le fleuve en 1852.....	473
Annexe 6 : récapitulatif des entretiens réalisés	474
Annexe 7 : entretien avec un ancien élu engagé dans la protection de l'île de la platière (entretien n°17).....	475
Annexe 8 : entretien avec un élu engagé dans la protection de l'île de la Platière (entretien n°16)....	488
Annexe 9 : Entretien avec le maire d'une commune du Rhône moyen (entretien n°4)	501
Annexe 10 : entretien avec le maire d'une commune de l'agglomération roussillonnais (entretien n°18)	521

Annexe 1: comparaison du mouvement de la navigation rhodanienne avant et après l'ouverture du chemin de fer de Lyon à la méditerranée. Rapport de l'ingénieur L. Jacquet. Amélioration de la navigation du Rhône. Rapport de l'ingénieur en chef du service spécial du Rhône. Lyon, 21 avril 1875. ADP Cote S3243 - 7M.

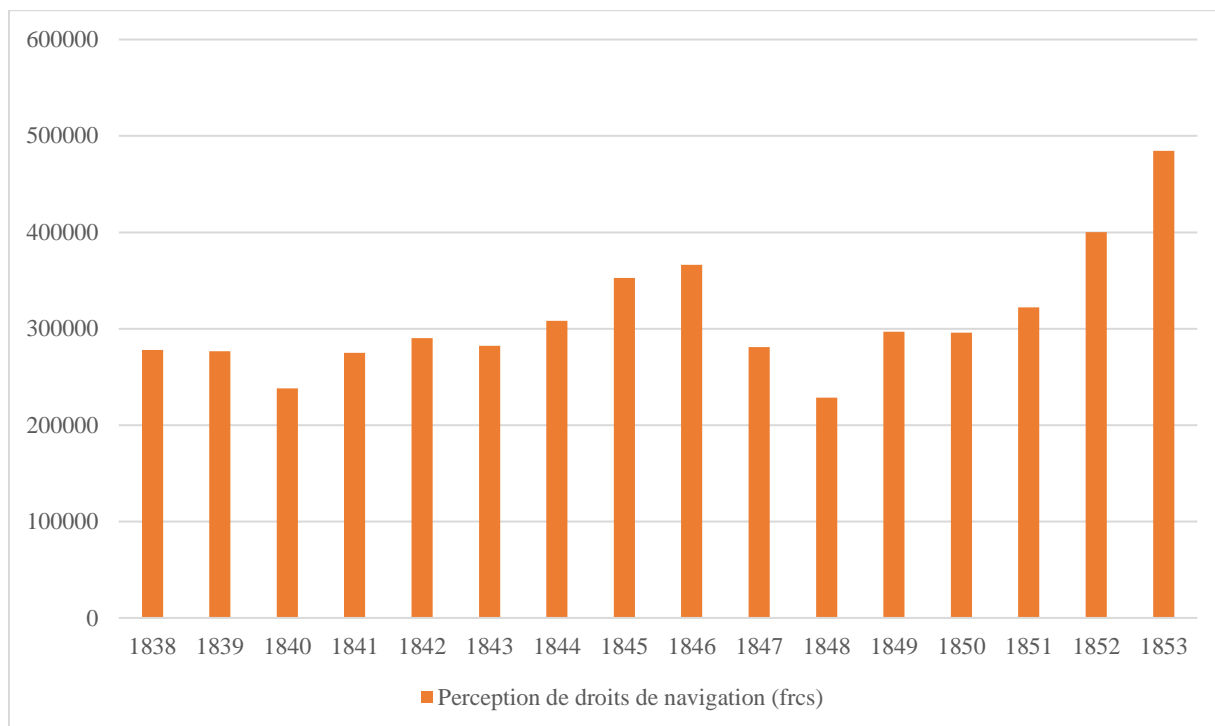
Epoques	Trafic de descente			Trafic de remonte			Total
Type de transport	Bateaux ordinaires	Bateaux à vapeur	Ensemble	Bateaux ordinaires	Bateaux à vapeur	Ensemble	
Avant l'ouverture du chemin de fer	20 7700	58 100	265 800	10 000	226 600	236 600	502 400
Avant la guerre de 1870-1871	94 400	44 000	138 400	100	85 100	85 200	223 600

Annexe 2: données statistiques utilisées pour la caractérisation du résultat économique de la navigation à vapeur durant les années 1830-1855. Statistiques de la navigation élaborées par le ministère des contributions indirectes en 1852 (dans Ernest Grangez, déjà cité).

PORTS de CHARGEMENT.	TONNAGE DES BATEAUX.				TONNAGE des TRAINS.	TONNAGE TOTAL.
	DESCENTE.		REMONTÉ.			
	VAPEURS.	BATEAUX ORDINAIRES	VAPEURS.	BATEAUX ORDINAIRES		
	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.
Cordon						
Briord.	"	8,152	1,422	7,175	1,811	18,560
Villebois, le Sault	"	10,807	1,422	7,175	1,811	21,215
Villeneuve, Hières	112	129,571	1,422	7,588	2,667	141,260
Rivière d'Ain	112	135,032	1,422	7,588	2,575	146,729
Anthou	112	135,953	1,422	5,511	10,145	153,143
Thil et Jonage	112	126,707	1,422	7,146	10,145	145,532
Lyon	112	115,128	1,422	7,146	9,462	133,270
TONNAGE MOYEN de Cordon à Lyon	72	85,900	1,422	7,196	4,744	99,334
Lyon	62,838	128,627	191,755	30,722	44,263	458,205
Givors	63,518	363,998	199,561	27,700	40,122	694,899
Vienné	63,134	294,762	199,938	27,746	39,014	624,614
Condrieu	62,709	281,760	199,958	27,506	38,737	610,670
Serrières	62,709	269,608	200,020	27,347	38,098	598,382
Saint-Vallier	62,709	258,199	201,056	26,844	38,165	586,973
Tournon	62,680	243,381	200,881	26,866	46,225	580,042
Valence						
TONNAGE MOYEN de Lyon à Valence	62,881	247,278	200,402	27,992	40,424	578,977

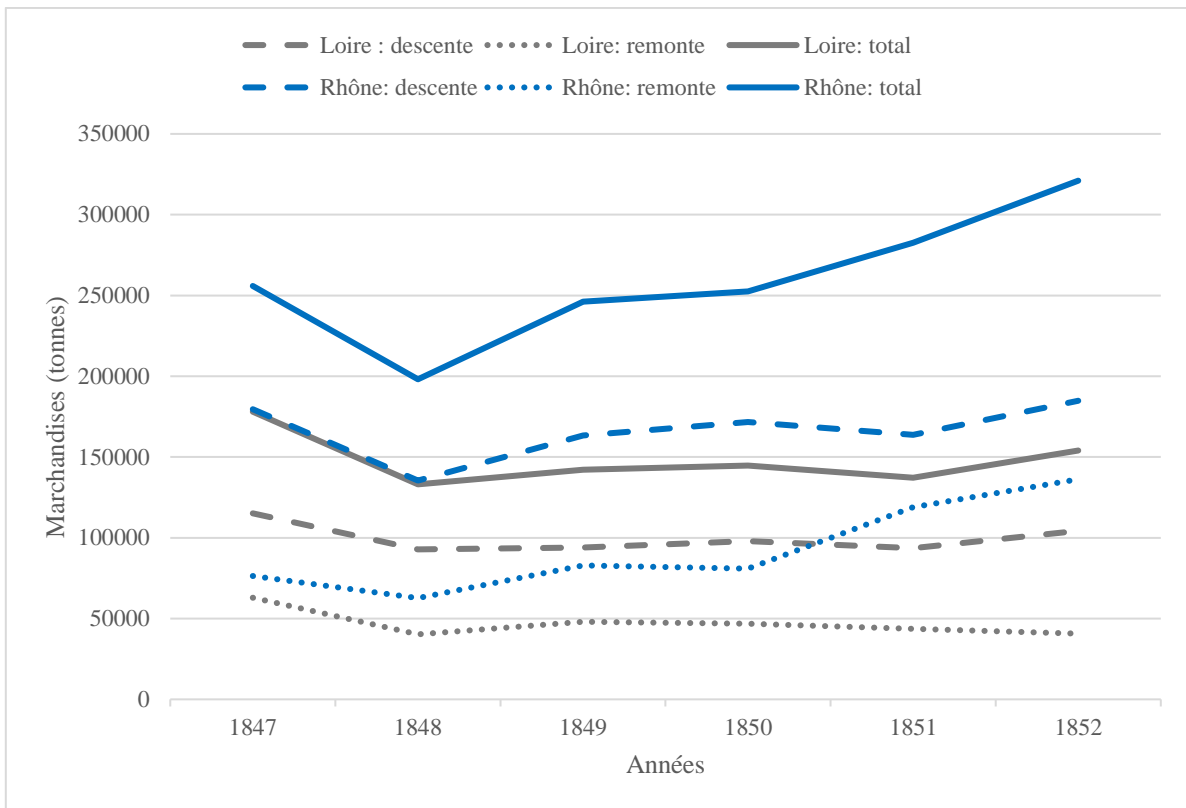
PORTS de CHARGEMENT.	TONNAGE DES BATEAUX.				TONNAGE des TRAINS.	TONNAGE TOTAL.
	DESCENTE.		REMONTÉ.			
	VAPEURS.	BATEAUX ORDINAIRES	VAPEURS.	BATEAUX ORDINAIRES		
	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.	tonnes.
Valence	61,173	212,277	200,974	26,696	46,444	547,564
La Voulte	61,159	173,708	191,134	26,096	40,099	498,796
Le Pouzin	60,134	153,611	175,095	26,667	45,701	461,298
Theil	60,134	165,311	175,135	26,667	45,157	472,404
Donzère	60,065	157,204	173,452	26,315	45,026	462,162
Bourg-Saint-Andéol	60,070	152,148	173,325	26,307	42,167	454,017
Pont-Saint-Esprit	60,059	152,007	171,214	26,130	41,571	450,981
Cadrouse	60,059	147,148	171,214	26,130	41,319	445,870
Rochemaure	60,059	148,114	166,520	26,130	40,631	441,454
Avignon						
TONNAGE MOYEN de Valence à Avignon	60,224	160,701	177,128	26,413	43,709	468,175
Avignon	45,522	96,323	155,600	26,162	35,578	359,185
Aramon	45,522	119,347	156,024	26,184	35,624	382,701
Beaumont	19,788	114,710	72,892	27,023	24,901	259,314
Aries						
TONNAGE MOYEN d'Avignon à Aries	35,946	106,377	124,993	26,304	31,625	325,245

Annexe 3: évolution globale du trafic (navigation à vapeur et traditionnelle) sur le Rhône de 1838 à 1853. Graphique élaboré à partir des données du précis de statistique d'Ernest Grangez⁸⁴⁶.



⁸⁴⁶ Ernest Grangez, déjà cité.

Annexe 4: comparaison des mouvements commerciaux de la navigation sur le Rhône et la Loire durant l'âge d'or de la batellerie à vapeur sur le Rhône. Graphique élaboré à partir des données du précis de statistique d'Ernest Grangez.⁸⁴⁷.



⁸⁴⁷ Ernest Grangez, déjà cité.

Annexe 5: calcul des contributions prises par chaque ville rhodanienne au mouvement de marchandises sur le fleuve en 1852 (réalisation personnelle sur la base des chiffres de l'annexe 1).

	Trafic généré à la descente (navigation à vapeur)	Trafic généré à la descente (navigation ordinaire)	Trafic généré à la remonte (navigation à vapeur)	Trafic généré à la remonte (navigation ordinaire)
Cordon	0	8152		
Briord	0	2655	0	0
Le Sault	112	118664	0	-413
Villeneuve	0	5561	0	0
Rivière d'Ain	0	921	0	2077
Anthon	0	-9246	0	-1635
Thil et Jonage	0	-11579	0	0
Lyon			1422	7146
Lyon	62638	128627		
Givors	880	235371	-7806	3022
Vienne	-364	-69236	-377	-40
Condrieu	-445	-13002	-20	234
Serrières	0	-12152	-62	159
Saint-Vallier	0	-11409	-1036	503
Tournon	-20	-14818	175	-22
Valence			200881	26866
Valence	61173	212277		
La Voulte	-14	-38497	9840	0
Le Pouzin	-1025	-20169	16039	29
Theil	0	11700	-40	0
Donzère	-69	-8107	1683	352
Bourg-Saint-Andéol	5	-5056	127	8
Pont-Saint-Esprit	-11	-141	2111	177
Caderousse	60059	147148	0	0
Roquemaure	0	966	4694	0
Avignon			166520	26130
Avignon	45522	96323		
Aramon	0	23024	-424	-22
Beaucaire	-25734	-4637	83132	-839
Arles			72892	27023

Annexe 6 : récapitulatif des entretiens réalisés

Entretien n°	Date	Description
1	09/06/2015	Voies Navigables de France, section de Lyon
2	30/03/2015	Voies Navigables de France, section de Lyon
3	08/07/2015	Direction Départementale des Territoires, Lyon
4	10/06/2015	Le maire d'une commune riveraine de la région Rhône-moyen
5	02/08/2016	Un riverain-pêcheur de Saint-Clair-du-Rhône
6	05/10/2015	Un conseiller municipal de l'une des communes de la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons
7	30/03/2016	Le maire d'une commune riveraine de la région Rhône-moyen
8	15/12/2015	Un chargé de mission travaillant dans l'action territoriale de la région Rhône-Alpes
9	10/07/2015	Un conseiller à la région Rhône-Alpes promoteur du GPRA Rhône médian
10	20/11/2014	Un chargé de mission travaillant dans l'action territoriale de la région Rhône-Alpes
11	07/05/2015	Un cadre de la Compagnie Nationale du Rhône
12	31/03/2015	Un fonctionnaire du SGAR (secrétariat général aux affaires régionales) représentant l'État dans les politiques territoriales, Lyon
13	06/07/2015	Le maire d'une commune de l'agglomération roussillonnaise
14	12/01/2017	Un jeune agriculteur à Sablons
15	18/02/2015	Un chargé de mission du syndicat mixte Rhône PLURIEL, Vienne
16	15/10/2015	Le maire d'une commune de l'agglomération roussillonnaise
17	11/06/2015	Un ancien élu engagé dans la protection de l'île de la platière
18	06/07/2015	Le maire d'une commune de l'agglomération roussillonnaise

Annexe 7 : entretien avec un ancien élu engagé dans la protection de l'île de la platière (entretien n°17)

LD : Alors avant qu'on commence est-ce que vous avez des questions sur mon sujet des choses que vous n'auriez pas comprises

Personne enquêtée : Oui alors quels sont les logiques d'acteurs est la structuration autour de la gestion concertée produit en matière de territoire, je ne comprends pas le mot produit, et puis il s'agit de comprendre la production de territoire pour moi je ne sais pas ce qui est caché derrière ce produit.

LD : Oui c'est le cœur de mon sujet je ne sais pas encore ce qui est caché bon en fait petit à petit mon sujet mon sujet est un peu complexe je suis au carrefour entre ce qui se fait en matière de science politique comment prendre les décisions sont prises par les acteurs politiques les acteurs du territoire, et comment les acteurs produisent l'espace aujourd'hui ce sont les acteurs du territoire qui produisent l'espace les centrales hydroélectriques, donc le fleuve Rhône il est le produit de toute cette dynamique en fait c'était, du développement de la France

Personne enquêtée : Alors le mot produit pour vous c'est un peu l'idée de ressources

LD : En fait c'est que le cœur du sujet aujourd'hui, la prise de décision au sein de toutes les instances hier tellement complexe et que l'on se demande qui prend la décision par rapport à un enjeu particulier, et peut-être la production d'hydroélectricité et les espaces naturels, on a des agences de l'État mais aussi des acteurs privés, et on a des acteurs de la société civile qui interagissent de manière très compliquée au sein d'instance de négociation le produit lors de cette prise de décision, on va avoir un impact sur la manière dont les territoires évoluent par exemple ici on va voir une centrale nucléaire, ou alors ici on va voir une zone protégée cela va avoir un impact sur la manière dont le territoire évolue et c'est ce que j'essaie de comprendre.

Personne enquêtée : C'était très diffus jusqu'à cette dernière décennie chacun faisait son coin en plus dans les instances du SAGE et on prend en compte la société civile et je pense que c'est très long quelquefois à conduire mais je pense que ce sont ces instances qui peuvent rassembler tout ce monde c'est lourd et long mais ça peut aboutir un projet cohérent parce que jusqu'à maintenant l'un détruisait ce que l'autre avait fait et lui faisait du mal et que cetera vous voyez tous non mais là avec ce que j'ai rencontré et j'ai mis association établissement public ou bien je ne sais même pas où caser les choses société d'économie mixte, bon il y a des choses qui sont fait pour appliquer des règles il y a des choses qui sont fait pour l'aménagement du territoire jenny d'hiver, parce qu'il y a des choses qui sont pour chercher du pognon. Alors c'est très complexe, moi je suis présidente de l'île de la Platière qui était à l'origine une association de gestion pour gérer une réserve naturelle nationale qui peut à peut s'est étendue dans l'espace Natura 2000 et à la gestion d'un espace naturel sensible. On gère 3 espaces c'est un peu le même type de gestion, sur le plan juridique c'est différent. Oui c'est différent, c'est la même réglementation, et on n'a pas les mêmes instances de tutelle. Alors ça s'imbrique tout j'aurais pu amener

des documents vous devez les avoir les documents de la réserve naturelle. On a eu des gros problèmes, de 2 animatrices, tous les côtés communication était mal faite ; je ne sais même pas si on communiquait ; mais moi depuis que j'ai ce questionnement., on a juste la commune de Saint-Pierre de bœuf qui est sur le Parc du Pilat, mais malgré tout, on aurait des choses à faire ensemble.

LD : Commençons par le commencement, historique de cette île de la Platière.

Personne enquêtée : Et bien 1986, création de la réserve naturelle en 1987, constitution de l'association de gestion et fin des années 1990, site pilote Natura 2000 expérimental, qu'est-ce que je dis, fin des années 1990 préparation d'un document d'objets d'objectifs qu'on a et en même temps, dans secteur plus en avant du côté Rhône aval. C'est tous les chapelets de forêt alluviale alors je saurais pas vous dire ce qui est technique les choses comme ça, dans la technicité.

LD : Mais alors c'est intéressant cette historique, vous êtes partis de 4 sites.

Personne enquêtée : On ne les a proposé on nous a proposé parce que c'était le même type de gestion et parce qu'on trouvait pas les opérateurs voilà. ça devrait ça devait être la DREAL parce qu'on a à faire c'était le sous-préfet de Vienne et après la DREAL on travaille avec tous ces gens-là alors c'est cette réserve naturelle nationale, elle a aussi un comité consultatif ; qui se réunit une fois par an tous les usagers, c'est-à-dire les Fédération de Pêche, et fédération de chasse, les élus, l'association, bien sûr la CNR point avec Monsieur... il était encore avec nous lundi on a fait une visite impromptue. Je fais aussi une visite impromptue parce que je vais à tout moment là-bas et il se trouve qu'il était là avec la chargée de mission qui s'occupe des subventions de l'agence de l'eau. Je ne sais plus quand remonte la gestion des réserves naturelles sensibles au cours des années 2000 elle dépend du conseil général de l'Isère.

LD : Et au niveau financement, comment ça se passe

Personne enquêtée : Alors là il faut bien faire la part des choses dans les activités parce que chacune relève d'un financement particulier alors les financements, on a une subvention de l'État pour gérer la réserve naturelle nationale on a des subventions des communes mais qui représente seulement 5% pour cent commune, en échange on fait des animations gratuites dessin animation scolaire gratuite c'est un peu donnant-donnant mais bon ça fonctionne pas mal fait jusqu'à ce jour une convention pluriannuelle du département pour gérer notre espace naturel sensible l'association de gestion sensible porter des sous,, c'est le seul à le faire 5 % la subvention de l'État pour la réserve naturelle. Toutes les autres réserves naturelles de France non pas cet avantage.

LD : et comment ça s'est obtenu?

Personne enquêtée : Et bien ça s'est obtenu avec des gens comme l'agence de l'eau qui ont un peu poussé le cocotier au département. Le Vercors dépend du Parc, tu as besoin de sous, tu vas logiquement donner

à toutes les réserves de l'Isère. Mais cela vous intéresse aussi, parce que votre travail il est, vous restez sur le fleuve Rhône.

LD : Oui c'est important ce que sinon je vais m'éparpiller et

Personne enquêtée : Oui c'est pour ça que je vous dis on s'écarte un peu

LD : L'association des amis de la Platière comment est-ce qu'elle est composée ?

Personne enquêtée : Alors elle est composée de membres qui ont la fibre nature, il y a plusieurs changements. Fibre nature et des élus point chasseur pêcheur. Année 2000 à partir des années 2000, on a commencé à intégrer des agriculteurs. On a donc élargi nos statuts. Ensuite on vient de les changer l'année dernière, pour mettre trois collèges. Alors le collège des personnes physiques individuelles, le collège des socioprofessionnelle une chasseur, pêcheur, forestier, parce qu'il y a des propriétés privées professionnel qui veulent bien y rentrer. C'est lui seulement, comme on n'a pas fait de publicité, de communication, le collège des élus, pour l'instant, il est vide. Parce que depuis l'année dernière personne n'a compris parce que on n'a pas expliqué. C'est quand même un peu fort. Donc je l'ai mis là en premier, c'est le plus petit bout de la lorgnette par rapport aux territoires. Parce que moi aussi j'ai une vision, j'ai fait 4 mandats, à la communauté de Communes aussi donc j'ai une autre vision du territoire. Alors après il y a ce fameux SMIRCLAID, vous avez pris contact

LD : Oui j'ai pris contact avec Monsieur....,

Personne enquêtée : Le pauvre je comprends pas

LD : quelle initiative avez-vous créé le SMIRCLAID

Personne enquêtée : Oui on a créé le SMIRCLAID parce que on a un plan de gestion de 5 ans celui qui est en cours et de 10 ans. Avec une évaluation à mi-parcours. A la fin du premier plan de gestion qu'on avait diagnostiqué la gestion de l'eau. Notre forêt alluviale était en train de s'éteindre qu'elle n'avait plus les pieds dans l'eau. La nappe phréatique s'était enfoncée au courant de la décennie 1990. Que la nappe phréatique s'enfonçait tout bonnement à cause en majeure partie des pompages de la plateforme chimique, 170 000 mètre cube jour, et, parallèlement ce canal se colmatait et l'eau ne passait plus. La nappe ne se rechargeait pas. Il n'y avait plus de mouvements dans la nappe. Voilà. On a dit il y a quelque chose à faire mais ce n'est pas une petite association tu peux faire ça il faut aller tokai à la porte des élus. Alors on avait un maire qui était bien à notre écoute, c'était le maire de Sablons, qui a constitué ce syndicat mixte SMIRCLAID, c'était monsieur... mais depuis deux mandats c'est Madame Donc Madame ... a déjà fait une dizaine d'années. Des choses avaient été faites sur le haut Rhône, des choses avaient été faites sur le bas Rhône. Mais rien ici. Alors j'avais dit il faut que les élus se secouent en considération de l'eau dans le Rhône moyen. Et là monsieur ... a été un peu piqué et le SMIRCLAID s'est mis en place.

LD : Territoire Rhône est un établissement public territorial de bassin mais il n'a pas survécu

Personne enquêtée : Oui en effet s'il était bien construit bien soudé, exister il devrait exister pour constituer un point fort du territoire point moi je me dis ça c'est un gros manque et ce grand projet Rhône-Alpes devrait être parallèlement conduit avec. Parce que si vous tapez sur internet vous avez la carte de Rhône Méditerranée Corse, voyez le profil du Rhône moyen alors pour moi c'est un gros manque quoi. La naissance du SMIRCLAID elle se fait sur plusieurs années l'impulsion surtout de Monsieur... qui a beaucoup de capacités techniques. Et moi intellectuellement je vois les orientations mets j'ai parfois du mal à formuler ce syndicat mixte des élus et sur le même territoire que nous et qui a pour vocation la réhabilitation des Lônes la réappropriation du fleuve, le tourisme doux etc, l'aspect socio-économique il y a une étude qui a été faite avec des fiches actions et rien et mise en place. Parce que Monsieur est tout seul si on veut que les choses avancent un technicien tout seul ne peut pas faire grand-chose. Vous savez ce qu'on fait quand on est élu.

LD : Il faudrait plus de financement plus de soutien

Personne enquêtée : Et plus de financement il faudrait plus de financement et des maîtres d'ouvrage mais normalement le SMIRCLAID devrait avoir ce rôle de facilitateur, il devrait impulser tel ou tel maître d'ouvrage selon les actions à mettre en place. Donc ça c'est pour ce territoire mais ce territoire il est imbriqué dans un plus grand.

LD : Comment vous avez vécu la création du GPRA Rhône médian ?

Personne enquêtée : C'est venu après Rhône PLURIEL. Ce n'est pas un tiroir-caisse, il y a quand même des projets. Mets-moi ce qui m'inquiète c'est que l'on a le grand projet Rhône médian réussir l'industrialisation du 21^e siècle pourquoi seulement l'industrialisation est-ce qu'il y a que là qu'il y a des emplois. Parce que dans l'esprit des élus qui ont mis cela en place c'est l'emploi le maître mot l'emploi. Mais je me dis j'avais écrit là, la culture est la place de l'agriculture et le tourisme du fleuve passe au 3^e plan quoi, on a entendu parler de la ressource en eau à travers ce truc là. Moi je l'ai soulevé en réunion publique quand il y a eu le préprojet, les réunions de montage, j'ai dit est-ce que vous avez pensé aux contraintes du SDAGE. On m'a répondu... Je me dis tiens est-ce que ma question était pertinente ou pas mais ma question a du gêner. Plutôt qu'un manque de pertinence. Il s'avère que maintenant le SMIRCLAID est en train de faire une étude prélevable sur le secteur pour voir justement c'est problème de ressources en eau et on s'aperçoit mettre en place des actions très ciblées. A contraindre la zone industrielle, à se limiter en eau. Ce qui gêne énormément les élus et pose un problème actuellement. Alors vous voyez c'est pour ça que ça me fait penser que on aurait dû travailler de concert avec un établissement avec une vocation comme ça.

LD : avec une vocation de rassembler les acteurs, et concilier les usages.

Personne enquêtée : Et puis qu'on prenne nos dispositions. Ce n'est peut-être pas trop tard, d'autant plus qu'il faut mettre en place dans les communes et ça ça va être lourd pour les communes riveraines les GEMAPI, oui je mélange tout mais ça s'imbrique tout comme vous dites. Oula j'espère que vous avez l'esprit plus clair que moi pour éclaircir tout ça mais

LD : faut y aller pas à pas c'est ce fameux mille feuilles. Comment est que vous considérez Rhône pluriel, ce projet de territoire ?

Personne enquêtée : Déjà l'équipe des techniciens je la trouve super. Ils ont bien su maîtriser la chose ; je sais bien que c'est aux élus après de prendre les décisions dans les instances mais si les élus voient pas clair dans les informations du territoire, ils sauront pas se décider non plus sur le bon côté donc c'est quand même les techniciens qui montent les possibilités comme ça, là on a eu la chance d'avoir de très bons techniciens à Rhône pluriel. Moi je trouve c'est quand même bien, puis ce dispositif que la région a mis en place, il est essaimé dans toute la région. Donc je trouve que c'est quand même un bon dispositif de la région.

LD : Vous avez été impliquée dans son fonctionnement ?

Personne enquêtée : Oui j'y ai été en tant que présidente. C'est un peu souple, ce n'est pas nominatif, ça marche par commissions. Si la personne y était en tant qu'agriculture environnement ne pouvait pas y aller j'y allais à sa place, l'essentiel c'était de faire un bon reporting après pour que je puisse y voir plus clair de part et d'autre quoi. Et ça se faisait pas toujours bien, justement notre association a eu un dysfonctionnement, j'ai pris le bureau de consultant pour nous aider, à nous organiser, et ça a fait ressortir que les comptes rendus de réunion devaient être mis au grand jour pour tous pour pouvoir repartir. Il faut voir au sein de chaque structure la communication interne.

LD : Et vous avez participé à ce dispositifs Rhône pluriel ? Est-ce qu'il n'y avait pas des chances à saisir ? des actions..

Personne enquêtée : Si il y avait des chances à saisir. Ça s'est bien passé, parce que Une fois que l'on valide un projet les techniciennes se réunissent on remplit les formulaires parce que tout est prêt à Rhône pluriel, tout est conçu à l'avance, tout est annoncé à l'avance au début du contrat, et après on a plus qu'à suivre la démarche, les formulaires, comités de pilotage ou pas, et après on valide comme l'a dit madame corrompt l'autre jour, valide ou pas, c'est rare qu'ils refusent des projets, mais on a sa petite dose, 30% du projet, l'année dernière on a eu par exemple 30 000 euros. Bah ça nous a aidé à faire notre projet d'animation qui s'élevait à 15 ou 20 000 euros. C'est toujours ça on pioche un peu des sous là, on en pioche un peu partout. On est débrouillards et puis il faut quand même que ce soit justifié, on peut pas demander des sous à tort et à travers.

LD : Un autre sujet c'est les comités de concertation du smirclaid. J'ai épluché un peu les comptes rendus j'ai vu que vous aviez participé ? comment vous l'avez ressenti, comment ça se passe ?

Personne enquêtée : Alors je sais pas ce veut dire le mot concertation parce que si l'on nous annonce si c'est simplement on nous concerte pas en fait. On nous dit c qu'on est en train de faire et où on en est. Donc on nous met au courant, c'est plutôt des comités d'information. Parce que concertation ça veut plutôt dire concerter, ça veut dire demander l'avis et puis faire remonter mais là on est devant le fait accomplis, on nous met au courant, il y a quand même des échanges, il y a des gens qui essaient de se projeter sur l'avenir et demandent pourquoi on n'a pas fait ça et pourquoi on fait ça, mais est-ce que c'est possible ou pas possible on y réfléchira donc on a quand même des instances de débat qui peuvent à la limite embrayer sur un travail futur. Mais souvent c'est la grosse parte des comités de concertation, c'est une information sur où on en est.

LD : Comment vous voyez le rôle de chacun des acteurs dans ces comités de concertation, l'État, le privé, est ce qu'ils sont pas un peu en train de se voiler la face, de repousser un maximum dans cette problématique de l'eau?

Personne enquêtée : Non, ... je pense que maintenant ils sont à l'écoute ils s'coutent, ils sont obligés de s'écouter parce que la prise de conscience elle commence à se faire pas chez tout le monde hein ; justement nos instances supérieures en sont conscientes mais nos élus de base en sont pas tous conscients. Par exemple les syndicats des eaux ; par exemple il est à la retraite maintenant le directeur du SIGEARPE qui est le syndicat de l'eau rive gauche était persuadé que l'eau était à outrance. Et pourquoi je l'ai enquiné pour faire le 5^{ème} puit il aurait très bien pu se faire. Ça aussi ça a été le point de départ d'une concertation, les acteurs ont été obligés de se réunir pour voir comment la nappe alluviale allait être gérée. Ça ça a été juste avant la création du SMIRCLAID. Ça a aussi fait exploser les choses, et ce puit il a mis dix ans pour se faire !! parce que l'enquête publique a été bloquée avant que ca reparte, parce que le bureau d'études avait pas consulté tout le monde, en tant que Natura 2000 on doit nous consulter pour les études d'impact. Et bien ça avait pas été fait pour ce site Natura 2000.

LD : Et il était où ce puit ?

Personne enquêtée : eh bien il est en périphérie d'un site natura 2000

LD : et c'était pour un usage d'eau potable ?

Personne enquêtée : Oui, alors il se sentait prioritaire pour l'eau potable, c'est la priorité tu veux bien voir de l'eau qu'il disait ? eh bien oui je veux bien boire de l'eau je suis comme toi mais il y a pas que l'eau à boire, il y a l'eau industrielle, les pêcheurs, il y a l'eau du tourisme il y a l'eau de tout ce qu'on veut quoi. Donc cette considération, cette prise de conscience était pas faite. C'était le directeur du SIGEARPE, qui était aussi un élu de Roussillon. Donc qui était mon collègue ; on s'est quand même pris le bec, mais avec des effets qui maintenant sont en train d'aboutir, et le nouveau directeur du SIGEARPE est très conscient de tout ça. C'est un jeune, qui a bien conscience de ses évolutions et du partage de l'eau.

LD : Quel a été le lien entre ce projet depuis, est ce que ça s'est passé après les préfets qui se sont réunies ?

Personne enquêtée : Oui, alors on a quand même déclenché une chose plus large, qui a été une étude de nappe, on a montré qu'avance une étude de nappe les choses pouvaient très bien se faire mais avec un suivi une évaluation, mais des choses qu'on faisait pas. C'est nous qui avons fait capoter l'enquête publique de ce puit. Qui a été remis en cause après. C'est pour ça on est deux structures on se superpose... alors l'autre jour au comité consultatif j'ai lancé un peu le pavé dans la mare à la sous-préfète, je crois je l'ai pas dit en public, je lui ai dit est ce que quand même ça pourrait pas être un syndicat qui gère la réserve naturelle, je sais plus de quelle forme je lui ai dite, elle m'a dit la spécificité du syndicat c'est l'eau. Alors nous l'eau est notre enjeu de gestion mais il y a pas que l'eau il y a toute la biodiversité, il y a toute les espèces, les espaces, et les biotopes, l'écosystème quoi. Donc on est quand même deux structures alors est e qu'il faut qu'il y en ait un complémentaire, un qui maîtrise l'autre, je sais pas.

L'agence de l'eau, ils travaillent de concert avec la CNR, parce que ils ont quand même la gestion du Rhône alors que l'agence ils ont le bassin, tout ce qu'il y a au-dessus. Mais c'est pas la même chose, l'agence de l'eau c'est un établissement public, et CNR doit être une société d'économie mixte. Ils ont des missions en plus suivant leur concession quand ça se renouvelle là ils ont pris la mission d'intérêt général et c'est à travers ça que cette MIG où ils ont des contact avec l'association par exemple ils ont ça avec une convention de gestion avec nous ,par exemple nos vaches font le nettoyage des berges, entretien des berges, alors qu'avant c'était mécaniques, ils faisaient venir les sociétés , qui coupent les arbres maintenant c'est nos vaches qui pâturent les berges on a une convention rémunérée, depuis 1993 je crois. On en a eu 3, après maintenant on a un troupeau, c'est tout un travail qui est fait par un technicien, 30 vaches plus des veaux vendus à des réserves ou des exploitants, parce que c'est une race bretonne pieds noirs qui est une race en voie de disparition, donc on essaie en même temps de sauvegarder. Donc ça fonctionne bien. Voilà un des modes de gestion.

On a d'autres choses avec la CNR, le suivi justement comment ces lônes ont été réhabilitées il faut voir maintenant l'efficacité de ça donc il faut voir le suivi à long terme, un suivi faunistique, floristique, et un suivi tout ce qui est granulométrie, transport des sédiments, incision du fleuve ou au contraire, tout le système hydrologie quoi.

LD : Et la CNR participe aussi à cela ?

Personne enquêtée : Alors justement la CNR la dernière fois ils étaient en visite impromptue, mais agence de l'eau et CNR ils étaient ensemble. Et justement ce projet de réhabilitation des lônes et de débits réservés augmentés parce que c'est parallèle aussi cela, ça a créé un gros trouble dans CNR parce que ça diminuait leur production d'électricité. Donc ça leur faisait un manque à gagner, ils étaient pas contents. Agence de l'eau a dit, puisque nous notre fonction c'est aussi la protection des milieux

aquatiques, il y a besoin de réhabiliter tout ce milieu naturel et de protéger toutes ces lînes, on est partants donc on va vous financer une partie de cette réalisation je crois que l'agence de l'eau a fait un fort pourcentage d'aide à la maîtrise de ca et du débit réservé qui est mis en place depuis le 1^{er} janvier 2014 , on est contents parce que on a pu obtenir ce qu'on demandait nous pour un fonctionnement le plus naturel possible de la forêt alluviale et de les systèmes semi-aquatiques et aquatiques on a demandé un débit réservé modulé selon les saisons. Alors là je ne saurais pas vous dire les débits je sais qu'actuellement on est à 125m³ ; donc ça, ça a été une bonne négociation et acquisition. Alors maintenant on a donc des conventions de suivi avec l'agence de l'eau et CNR, de suivi donc écologique faunistique floristique et tout ça. Alors vous voyez on fonctionne bien on a énormément de partenariats mais pour nous association c'est lourd... dès fois il y a des dossier de 30 pages, je dois parapher chaque page j'ai pas compris 20 lignes de la première page ;.. Alors je fais confiance à Qui est un technicien très compétent, mais malgré tout quand il y a quelque chose qui ne va pas on se tourne vers moi... et le va pas...

LD : Vous-même vous êtes riveraine depuis combien de temps ?

Personne enquêtée : Alors moi je suis née ici, je suis riveraine depuis ma naissance , j'allais à la pêche au bord du Rhône avec mon père ; j'ai vu tous ces changements ; j'e ai pleuré quand le canal s'est construit ; j'en ai pleuré parce que j'ai vu des transformations qui... et après j'étais enseignante, j'ai fait ma classe, et un beau jour j'ai eu un stage de pédagogie de l'environnement avec mon inspecteur , et je me suis retrouvée à la réserve naturelle qui venait d'être créée, de trois jours d'intervenants , dans mon stage, j'ai eu n coup de cœur pour ça j'ai il faut que je m'implique. Donc je suis impliquée depuis 1989, jusqu'en 2002 secrétaire, et au décès du président je suis devenu présidente 2002 2015.

LD : Alors ça a dû être difficile de vivre le creusement du canal par la CNR ?

Personne enquêtée : Ah pour moi oui, pour nous les anciens ça a été un gros, un gros....

LD : Et l'île de la platière n'existait pas au départ ?

Personne enquêtée : En fait le mot île il est qu'à moitié vrai. Il était peut-être vrai à cette époque, parce qu'il y a un lieu-dit la platière et il y a plusieurs lieux dits, mais là il faut regarder toutes les cartes, et actuellement ce qu'on appelle l'île de la platière ce n'est même pas une île parce que la lône n'est même pas connectée au Rhône. On vient de la connecter en cassant la digue, les digues Girardon. Donc non seulement les dérivations mais l'aménagement qui précédait CNR c'est-à-dire Girardon, on vient de se dire, mais il est tout à fait inutile pour le fleuve puisque vous devez le savoir puisque l'objectif initial des épis Girardon c'était de creuser le Rhône pour faire passer les bateaux. Or maintenant les bateaux ne passant plus là, ça sert à rien. Ça fait simplement des bassins de décantation de sédiments, donc ce qu'on et entraîné d faire c'est casser ces digues afin que le Rhône lors des crues remobilise les sédiments

pour recharger la Camargue et tout ça, tout ce qui manque en bas. C'est tout un système de.. Tout l'hydrosystème qui est remis en cause.

LD : Ah c'est intéressant, la lone n'était pas connectée au Rhône au départ ?

Personne enquêtée : Oui il y avait c'est là, (montre la carte de la platière), c'est la seule maison, nos bureaux sont là. Vous voyez où c'est ?

LD : Oui je l'ai visité il y a pas longtemps. Un weekend.il y avait plein de moustiques d'ailleurs.

Personne enquêtée : Avec nature vivante on a voulu aller dans le marais, parce que ça s'appelle le marais des oves là. Justement il y avait un méandre jusque-là. Mais ce canal a tout cassé, si on regarde les cartes,

LD : Vous avez parlé de nature vivante vous travaillez avec eux ?

Personne enquêtée : Oui il y a des échanges de données, moi je suis adhérente. A l'origine de la création de ces associations il y avait un groupe de forts naturalistes qui ont essayé de construire et de maintenir ces associations et on a de plus en plus de mal à avoir des adhérents.

LD : Est-ce que les gens ne s'intéressent de moins en moins au Rhône ?

Personne enquêtée : Non c'est, est ce qu'on ne sait pas communiquer, ou est-ce que les gens pensent que la nature on en use, on la consomme, mais pour la protéger on est pas là quoi. Et le bénévolat, quand il faut s'impliquer dans une association maintenant, on recule de trois pas plutôt qu'on avance de deux.

Ah ça aussi c'est intéressant, puisqu'on parlait de l'eau il y a eu récemment, l'eau et la biodiversité, il y a eu récemment une conférence à Strasbourg, avec des ateliers je les ai mis parce que je vous ai sorti ça, je vous les ai mis sur le site et vous pourrez voir, parce que ça fait deux ans que c'est en gestation, une agence française est en gestation de la biodiversité et ils pas qui ils vont mettre la dedans ni comment ça va fonctionner ; c'est Hubert Rives qui a introduit cette conférence là et il y a des choses qui vont se mettre en place mais on veut faire participer... attendez je vais vous lire : « amener les apprenants à mieux comprendre ce qu'est la biodiversité et les enjeux qui lui sont associés en matière de développement humain et territorial ». Voyez ces mots-là, je me dis ça peut vous intéresser, et après il y a, « en montrant que l'appréhension des dynamiques écologiques est l'affaire de tous » ; donc le tous, comment on met le tous dans les différentes instances.

LD : Et oui, c'est toute la question, qui participe,

Personne enquêtée : Qui participe et qui gouverne. Alors cette agence française de la biodiversité, pour moi elle est importante mais il faut encore qu'elle soit opérationnelle, et elle doit encore se dispatcher dans les régions. Ça doit être une fédération et elle doit fonctionner au niveau du territoire région. Si on veut qu'elle soit efficace.

LD : Il y a des organismes déjà au niveau régional ?

Personne enquêtée : Alors le conservatoire d'espaces naturel, il est régional, et il fédère des organismes départementaux. Ici on a le conservatoire, alors justement je vais revenir en arrière, dans notre association, j'ai oublié de vous dire tout à l'heure, nos trois collègues, quand j'ai dit nos trois collègues, il y a en plus deux membres de droit, qui ont été à la création de l'association, c'est la FRAPNA, Isère, et le conservatoire des espaces naturels Isère. Qui s'appelait à l'époque avenir. Agence pour la valorisation des espaces naturels isérois remarquables. Alors maintenant ce mot avenir représentait plus trop rien pour les gens, ils ont appelé cela, CEN 38 espaces naturels 38. De même qu'il y en a un en Haute Savoie qui gère les espaces naturels de Haute Savoie.

LD : Mais est ce qu'il s'implique dans la gestion de l'île de la platière, ?

Personne enquêtée : Non, pas du tout ; on le convoque à l'assemblée générale, l'an dernier ils sont venus, j'espère qu'ils vont venir,

LD : Une autre chose, je crois qu'il y a eu des riverains, des frustrations par rapport à la création de l'île de la Platière ?

Personne enquêtée : Oui, (soupir).. Justement dans document, il y a une rubrique socioéconomique, on voudrait aussi qu'il y ait une rubrique communication, il faudrait communiquer que ce partage, où on peut aller faire du bateau, où on peut aller se promener, où on peut aller pêcher, la réserve naturelle elle interdit la navigation à moteur. Et la navigation aussi ; le décret, c'est quand même un décret national, il est lourd, et on a un agent assermenté qui le fait respecter, donc il y a des conflits quand il rencontre une population ignorante sur tout le système parce que le citoyen lambda sait pas tout. Donc quels sont vos outils pour communiquer avec le citoyen lambda.

LD : Et réfléchir sur les usages ?

Personne enquêtée : Oui il faut à tout prix, on a travaillé cette année avec les chasseurs, avec le problème du sanglier. On est arrivé quand même à mettre en place un dispositif de gestion du sanglier. Maintenant il faut qu'on travaille avec les pêcheurs, parce que les pêcheurs sont pas contents du tout, on leur interdit de faire un feu, on leur interdit de venir en voiture, ils comprennent pas. Moi quand j'allais avec mon père j'y allais à vélo, hein, avec les outils et tout. Là avec les voitures ils vont jusqu'au bord de l'eau ils rentrent. C'est terrible ça ! chacun veut utiliser au maximum le territoire, c'est tout pour moi rien pour les autres. Donc non, non, il faut apprendre. Alors l'éducation se fait à l'école, mais il y a surtout à faire au niveau des adultes, des vieux adultes, des gens comme moi, qui, qui sont sur leurs habitudes, sans comprendre le reste. Voilà.

LD : La centrale nucléaire on en a pas parlé,

Personne enquêtée : La centrale nucléaire on travaille avec eux on fait des échanges de données physico chimiques, parce que ils ont au sein de la réserve ils ont un poste à peu près à cet endroit-là avec l'intention de coller un observatoire c'est une sorte de petite cabane là...

LD : Où ils font des relevés ?

Personne enquêtée : Oui des relevés au niveau technique, j'y connais rien. Donc on travaille avec eux ça et je fais partie moi de la commission locale d'information la cli, ils nous informent de leur fonctionnement, il faut qu'on rassure la population sur le fait que tout se passe bien à la centrale nucléaire, toutes les dispositions sont prises, le risque 0 n'existe pas mais toutes les dispositions sont prises. Alors de temps en temps quand la SNLA passe, il y a 7000 points de travaux à faire, on se demande si les 7000 points de travaux, quelle importance ils ont, mais c'est pas toujours ... ou si ils réparent dans les temps, si on fait au plus dangereux, mais si on fait comme cela n'empêche que cette centrale nucléaire a 30 ans et on a repoussé de 10 ans son fonctionnement. Alors je vous dis on prend des dispositions de sécurité mais comment faire quoi. Enfin moi je suis quand même sceptique.

LD : Je pense qu'il faut, mais raccrocher un peu à la problématique du Rhône, est ce qu'il y a un impact sur la problématique de l'eau ?

Personne enquêtée : Alors on n'a pas d'élément, par rapport à la faune aquatique ou la flore, on a pas d'élément palpable pour le dire. Parce que la centrale est là, (désigne la carte) on a un réchauffement ici sans aucun doute mais le réchauffement le plus fort es sur le canal. Or si on a des visions satellites de réchauffement de l'eau je crois que l'eau chaude et s'étale sur un long parcours.

LD : C'était vu sur un documentaire, vous avez vu ?

Personne enquêtée : Oui la renaissance du fleuve, oui il était bien ce documentaire. C'est à travers ce film il faut qu'on commente ce film, auprès de la population, ça va être une approche de capter la population mais il faut voir vers qui on va comment on le fait ... mais il y a pas que nous qui devraient faire ça, il faut qu'on le fasse ensemble avec le SMIRCLAID.

LD : D'ailleurs il y a aussi, on voit les scientifiques de la ZABR,

Personne enquêtée : Oui JP Bravard, Norbert Landon, j'ai suivi les cours de l'UTA, l'université tous âges, où il y avait un cours de huit conférences de Norbert Landon, qui était un élève de JP Bravard, c'était génial, ces conférences, là j'ai appris beaucoup de choses. Et ce JP Bravard il a des qualités avec ses étudiants.

LD : Et il est venu souvent sur l'île de la platière ?

Personne enquêtée : Ah oui il est venu beaucoup, on a trouvé justement, un tronc, je saurais pas vous dire son âge, on a fait une étude dendrométrique, je sais plus quoi, un tronc qui avait d'avant JC. Donc

ils font des sondages, c'est quand même intéressant. Justement pour connaître l'histoire du fleuve où il passait, ce qu'il était, enfin moi je trouve ça très très intéressant. L'histoire de ce fleuve.

LD : Alors est ce qu'ils s'occupent de cette lône-là ?

Personne enquêtée : Alors justement la CNR fait des études très précises, des sondages pour savoir si les sédiments sont pollués ou pas, les réinjecter dans le fleuve ou au contraire les isoler sur un certain plateau, c'est quand même. Ces sédiments avec la fameuse renouée, cette fameuse renouée, plante invasive, ils sortent les sédiments, ils font un travail énorme pour être sûrs de ne pas propager cette plante dans le fleuve, il y a des précautions qui sont prises.

LD : C'est intéressant parce que il y a des entretiens du Rhône faits par la CNR et elle réfléchit pas forcément à l'échelle locale - locale, alors que là,

Personne enquêtée : Mais nous on les secoue, on les secoue pour notre espace mais aussi pour tout le reste. Avant qu'ils aient leur mission d'intérêt général, ils étaient affreux ! fallait voir la gestion des berges du canal comment ils faisaient ça, il a fallu leur apprendre des choses ...

Parce que on a travaillé aussi avec un autre avant, et le président avant moi, on a secoué les plumes de ces gens-là de la CNR pour leur faire prendre conscience de la partie environnementale et quand ils ont eu leur mission d'intérêt général, là alors c'est dans leur mission ça fonctionne bien. Si ça ne fonctionne pas c'est qu'il y a des manques des uns et des autres mais ça devrait bien fonctionner. C'est Monsieur , parce que il était à l'origine de la création e la réserve, quand il était tout jeune , quand il avait sans doute votre âge, même avant , avec ce président d'avant, vraiment ils ont fait un militantisme, c'était du militantisme, à cette époque-là. Puis maintenant c'est de la gestion. Mais il y a eu toute une part de militantisme avant de s'installer, quoi.

LD : Ma dernière question porte sur le PNR du Pilat,

Personne enquêtée : C'est un gros vide là pour nous. Je pense qu'il faut, là il y a des liens à faire. Et alors l'autre jour au comité consultatif la chargée de mission Natura 2000 quand elle a présenté son travail, il y avait entre autres comme projet les PAEC, projet agricole environnement et climatiques, c'était les anciens MAET, mais qui ont une autre allure maintenant, qui recourent un territoire plus large. Elle voulait travailler, notre territoire a été un peu oublié, là, les quatre communes rive gauche ont été oubliées, il y avait pourtant es agriculteurs partants dans ces projets, mais c'est flou, je sais pas qui a mal géré la gouvernance là aussi. Qui devait la prendre, qui a mal géré ça. Mais ça a été dit au comité consultatif, notre chargé de mission, voulait travailler, la sous-préfète a dit on va peut-être travailler avec le PNR du Pilat. Madame le sous-préfet a dit mais ça relève des collectivités qui doivent prendre en main ces PAEC faut voir avec la chambre d'agriculture et le SAGE Bièvre Valloire, puisqu'il y a un sage qui vient jusqu'aux communes de Sablons Salaise, elle avait l'air de nous dire qu'il fallait travailler avec le bassin versant. Donc là il y a quelque chose qui est flou la chargée de mission qui voulait

travailler avec le PNR du Pilat et la sous-préfète qui a l'air de vouloir dire que les collectivités du bassin versant... pourtant la sous-préfète a rencontré récemment le ministre de la simplification où elle a dit qu'on allait pouvoir s'étaler sur les deux berges du Rhône enfin qu'on allait pouvoir simplifier les choses alors je sais pas où en est la simplification mais elle est pas encore pour demain !

Annexe 8 : entretien avec un élu engagé dans la protection de l'île de la Platière (entretien n°16)

LD : bon bah d dernier comité de concertation, du SMIRCLAID, et de recueillir un petit peu votre point de vue par rapport à ce qui s'est passé, ce qui a été débattu, en partant de cette esquisse de solution qui a été un peu à demi-mot proposée par madame le sous-préfet lorsque qu'elle parlait de de de la nécessité d'établir un zonage afin de déterminer quelle zone est ce qu'on allait pouvoir choisir, quelle zone est ce qu'on devrait protéger, quelle zone est ce qu'on devrait laisser tel quel... laisser comme tel, et ensuite pouvoir débattre des volumes enfin prélevés, de la part de chacun des acteurs. Comment est-ce que vous percevez la suite ?

Personne interrogée :

Alors au niveau du Comité local de concertation, là bon c'est vrai qu'on a beaucoup débattu sur les prélèvements, sur la gestion de la nappe, alors nous ce qu'il y a c'est que le SMIRCLAID avait été mis en place et je l'ai dit en introduction, pour la protection des milieux. Donc il est normal que quelque part le SMIRCLAID se positionne de cette façon en disant d'une part si on protège les milieux, on aura de l'eau de qualité et tout ça donc ; après on sait bien que de l'eau il en faut de l'eau pour tout le monde. Après comment on fait pour qu'il y ait de l'eau pour tous ? et en quantité suffisante, pour que les milieux conservent une bonne diversité, qu'il y ait assez d'eau pour les industriels, les agriculteurs, et pour les particuliers, hein puisqu'évidemment on en a besoin. C'est vrai qu'on est un territoire où il y a de l'eau, puisqu'il y a de l'eau en surface et il y a de l'eau en sous-sol, après on peut prélever, différemment, suivant ce que l'on veut faire de cette eau. On sait que par exemple, bon ça a été dit par ailleurs par Monsieur, bon pour la qualité de l'eau, c'est pas pour les procès, bien sûr qu'il faut de l'eau la plus pure possible mais bon ça ils peuvent arriver à la filtrer et autre, ce qui leur pose plus de problème c'est pour le refroidissement, parce que l'eau de la nappe est à la température constante alors que dans le canal l'hiver elle est froide elle est presque à 0 degrés, alors que l'été elle est presque à 30 degrés. Alors pour le système de refroidissement cela leur poserait plus de problèmes. On sait que pour l'agriculture au lieu de pomper dans la nappe, ils peuvent pomper de l'eau en surface, bon en mettant des filtres, après rien n'a été tranché, c'était pas le moment où l'on pouvait trancher sur les prélèvements que chacun pouvait faire, puisque ça de toute façon à moment donné c'est l'État qui tranchera après une réunion de concertation avec les uns et les autres. Voilà. Ça vous ramène d'autres questions ?

LD : je m'intéresse à l'origine du SMIRCLAID, la protection des milieux.

Personne interrogée : Alors il y a la protection des milieux, il y a l'eau de qualité, il y a la restauration écologique et piscicole du Rhône, et il y avait la question de l'hydraulique. L'hydraulique a été résolue depuis janvier 2014, où les débits sont maintenant modulés sur l'année, ça passe de 24m³ à 125 m³ en cours d'année.

LD : même si c'est encore débattu, on avait l'intervention de Monsieur Qui voulait encore augmenter le seuil ?

Personne interrogée : Alors il y a eu après discussions lorsqu'il a été question de demander à la CNR d'augmenter les débits dans le Rhône puisqu'eux ça les pénalise au niveau du turbinage pour la production d'hydroélectricité. Donc il y a eu plusieurs années avant que la CNR accepte, après il y a eu des arrangements avec l'agence de l'eau, qui a un peu compensé les pertes voilà...après bien sûr on peut demander plus. Ce que Monsieur ... aimerait ce serait que l'on baisse le seuil de Peyraud, là, ce qui ferait plus de courant, on aurait un fleuve plus vif, mais je ne saurais pas dire si ça pourrait être bénéfique pour les milieux par exemple de la réserve naturelle de la platière puisque s'il y a plus de courant l'eau court plus donc monte moins sur les marges alluviales. Voilà. C'est toutes ces questions qu'on peut se poser , et si, l'augmentation des débits mais comme il courrait plus vite, il serait augmenté en volume mais pas en hauteur, donc au niveau de la nappe il n'y aurait pas les connections, la connexion qui se fait actuellement puisque entre saint pierre de bœuf on va dire surtout sur Serrières Sablons, il y a cette retenue qui a été faite justement pour essayer de retenir l'eau, faire un genre de plan d'eau sur ces deux communes pour que la nappe se réapprovisionne correctement.

LD : Ah oui c'était l'idée de départ alors du seuil de Peyraud ?

Personne interrogée : Oui. En plus avant l'augmentation des débits on avait encore un débit qui était moindre que celui que l'on a actuellement.

LD : et oui c'était un filet d'eau ?

Personne interrogée : Pratiquement. Alors que là quand même on a vu , la différence depuis le mois de janvier 2014, où on a cette modulation ; on a des milieux qui 'étaient plus du tout noyés, qui sont de nouveau noyés donc là il y a des plantes, des insectes, des petites choses dans l'eau-là qui sont revenues alors que avant il y avait plus rien.

LD : d'accord, et toujours sur la genèse du SMIRCLAID en tant qu'institution, moi je fais de la géographie politique et j'essaie de voir comment est-ce que les territoires pour la prise de décision émergent et comment est-ce qu'ils sont façonnés en fait. Le SMIRCLAID ce sont plusieurs communes riveraines ?

Personne interrogée : Le SMIRCLAID, c'est 9 communes. 4 départements. Alors en partant du nord il y a Saint Pierre de Bœuf Limony, ensuite sur la rive droite Serrières et Peyrault, ensuite sur la rive gauche il y a Saint Maurice l'Exil, Péage de Roussillon, Salaise sur Sanne, Sablons, Saint Rambert d'Albons.

Donc 4 départements, Loire Ardèche Isère et la Drôme, et ce qu'il y a c'est que les communes de Peyrault et Saint Rambert d'Albons n'adhèrent pas directement au SMIRCLAID, ça a été repris par la

communauté de communes, c'était vivarhône et maintenant c'est porte Drôme Ardèche, ça a été repris par les communes adhérentes, a part aussi la CCPR qui a pris la compétence SMIRCLAID ce qui fait que les 4 communes de la rive droite c'est la CCPR, leurs délégués communautaires, qui viennent au SMIRCLAID, donc il reste plus que Saint Pierre de Bœuf, Limony et Serrières qui sont des communes seules.

LD : est-ce que ça change quelque chose au niveau de la prise de décision, du fonctionnement institutionnel ?

Personne interrogée : Non, au niveau du fonctionnement ce sont des délégués communautaires qui viennent aux réunions du SMIRCLAID, euh voilà, mais les autres communes qui sont seules sont représentées aussi au niveau du SMIRCLAID donc. C'est la portion des communes qui se situe sur le Rhône court circuité. C'est à dire du barrage de saint pierre de bœuf jusqu'à sablons, Saint-Rambert d'Albons. Ou jusqu'à le canal se redéverse dans le Rhône. Donc ce qu'ils appellent le Rhône court-circuité. C'est-à-dire toute cette distance-là, bah le Rhône n'est plus ce qu'il était, il ne peut plus y avoir de navigation dessus, puisque ça passe tout sur le canal.

LD : j'avais noté qu'au dernier comité de concertation il y a cette étude socioéconomique qui a été présentée, bon j'ai noté qu'il y avait eu un silence par la suite, à quoi est-ce que c'est dû selon vous ?

Personne interrogée : C'est très difficile. D'abord cette étude socioéconomique on savait pas trop ce que ce n'était ni les ans ni les autres donc on a pris un cabinet qui a regardé un peu notre territoire et après cette étude il est sorti 11 fiches d'actions potentielles sur notre territoire. Quand on a voulu faire cette étude on a contacté les communautés de communes pour les intégrer dans notre étude socioéconomique, ces 4 présidents étaient tout à fait d'accord que maintenant il fallait arrêter de faire les choses sur son petit pré carré et qu'il fallait voir dans un territoire commun pour que qu'il y ait un projet qui soit cohérent. Bon, du côté de Saint Pierre de Boeuf ils ont fait une rivière artificielle donc on ne va pas la reproduire quelques kilomètres plus bas, donc étaient tout à fait d'accord pour ça. Et puis après il n'a pas été possible de les remobiliser sur ces actions. On a notamment deux communautés de communes qui pour le moment on n'a pas réussi à présenter le SMIRCLAID. C'est compliqué, on ne sait pas pourquoi, on essaie de présenter des projets pour intégrer les autres communautés de communes, mais les présidents des 4 communautés de communes ont été invités lors des comités de concertation et en fait il n'y avait que le président de la CCPR ! Pilat rhodanien, vivarhône et porte Drôme Ardèche. Il nous semblait important de faire un projet de territoire parce que maintenant on sait bien que l'argent devient de plus en plus rare et que l'on pourra être financés sur des actions à condition qu'elles rentrent dans un projet de territoire. Ce qui semble logique, faut arrêter de saupoudrer un peu de... voilà. Mais voilà, on va continuer à s'accrocher, on va continuer à frapper aux portes pour se faire entendre. C'est compliqué.

LD : je pense que ça pose la question des découpages territoriaux et de la concurrence éventuelle qu'il peut y avoir entre chaque projet de territoire. J'étais allé voir ce qu'il se passe au niveau du SCOT des rives du Rhône par exemple, il y a peu de lien avec ce qui se passe ici.

Personne interrogée : On n'a pas encore la culture du travailler ensemble. Tout le monde est d'accord pour travailler ensemble mais dans les esprits c'est pas ça. Je pense que voilà, facile de le dire ; le mettre en place...pose question.

LD : pour passer aux problèmes de restauration de lînes, celles qui ont commencé à être retravaillées,

Personne interrogée : Il y avait 11 lînes qui dans le projet de la CNR faisaient l'objet de la réhabilitation, donc il y en a 10 qui ont été faits, alors c'est la restauration des lînes qui, alors comment dire, au niveau du Rhône il y a eu ces épis Girardon qui ont été mis en place au XIX^e siècle. Pour reconcentrer l'eau au centre du Rhône pour faciliter la navigation. Lorsque, et ce qui fait aussi que quand il y avait des inondations qui étaient beaucoup plus importantes que maintenant, dans ces épis Girardon, le limon partait avec les crues. Le Rhône s'autocurait si vous voulez. Là depuis qu'il n'y a plus de navigation, depuis qu'il y a le canal, notamment, on a beaucoup moins d'inondation, toutes les crues annuelles, on en a plus. Donc derrière ces digues il y a eu des envasements. Du coup ces milieux naturels se sont asséchés et ont perdu leurs, comment dire, toute la biodiversité qu'il pouvait y avoir quand il y avait de l'eau, les reproductions de certains petits insectes, il faut pas que je dise petit parce que quand j'ai dit petites fleurs on m'a... oui j'ai compris que ça avait pas plu du tout ! ahaha il faut que je me méfie. Donc les insectes et les plantes avaient disparu de ces milieux, donc on s'est dit il faut que ces milieux retrouvent leur utilité au niveau de la reproduction ce qui fait que la CNR a d'abord désensasé certains casiers et à d'autres endroits a carrément ouvert les brèches dans ces digues Girardon en se disant avec le peu de crues que l'on a ces espaces qui sont envasés vont s'autocurer au fur et à mesure des crues donc là on va voir avec le temps comment ça va travailler.

LD : Alors là on a parlé des épis Girardon qui étaient sur le Rhône court circuité ?

Personne interrogée : Non sur le Rhône Rhône. Puisque ça date de 1800 et quelques, les épis Girardon, alors que le RCC est depuis les années 1970 puisque le canal a été mis en eau en 1977.

LD : comment ça s'est passé au départ les premiers projets de restauration de lînes en 2010 ? comment est-ce que c'est apparu dans les mentalités, le projet de, « allez on va creuser les lînes » ?

Personne interrogée : Alors beaucoup de questions se sont posées notamment on va toucher le lit du Rhône donc on va remuer les PCB. Donc la CNR a fait des sondages sur toutes les lînes et en a fait je ne sais plus combien, où les lînes on ne peut pas y toucher parce que il y a trop de PCB, c'est trop pollué. Par exemple sur Limony, où il y a encore tout ça tous les égouts qui viennent se jeter dans le Rhône, parce que la CNR avec la loi sur l'eau on ne peut pas faire n'importe quoi n'importe où. Donc a fait des prélèvements, des analyses pour voir les endroits où il était possible de curer ces lînes sans pour

autant perturber ces milieux. Il y a eu par rapport aux PCB, par rapport aux plantes rares qui sont dans ces endroits-là, par rapport aux animaux et aux insectes malgré tout qui vivaient dans ces milieux, il y a eu beaucoup de précautions qui ont été prises. La question bon il y avait cette question-là de la population, des PCB, après quand on a parlé d'ouvrir des brèches dans les casiers Girardon, les gens se sont dit il y a eu plusieurs réflexions, on risque détruire notre patrimoine, on risque d'augmenter les inondations, ce sont les deux questions principales qui se sont posées par les populations. Or non, il n'y aura pas plus d'inondations parce qu'on aura ouvert des brèches ou au contraire en recreusant les casiers Girardon on aura un peu plus d'eau donc à la place des limons donc on n'aggrave pas les inondations du tout. Et puis bon il y a cette question du patrimoine par rapport aux casiers Girardon, alors tous les casiers Girardon n'ont pas été ouverts pour faire passer l'eau, hein non non, on en a gardé, d'abord c'étaient des zones un peu test pour savoir comment le Rhône allait se comporter avant quelques années prolonger voire si c'était vraiment bénéfique ou non. Si on en tire n bénéfice, très bien, parce que la CNR a quand même investi beaucoup, donc voilà on fait pas les choses, pour faire les choses il faut voir quand même les bénéfices qu'on peut en retirer, au moins que la nature peut en retirer. Donc ça a été un projet pilote.

LD : oui je m'intéresse beaucoup à cette question du patrimoine et j'essaie de voir qu'est ce qui est investi comme patrimoine sur le Rhône aujourd'hui ? avec l'île de la platière, sa forêt alluviale, on peut se poser la question est ce que cette forêt alluviale ne devient pas patrimoine ?

Personne interrogée : Mais là cette forêt alluviale est très importante alors question patrimoniale aussi, et pour la qualité de l'eau de la nappe ; puisque ce qui a été dit, c'est que si la forêt alluviale est bien a bien les pieds dans l'eau, les arbres sont de nature bois tendre et il y a une bonne filtration de l'eau donc c'est très bien pour la nappe. Si ces arbres ne sont pas assez noyés, les racines ne sont pas assez noyées, ça devient du bois dur, et n'a plus la même fonctionnalité au niveau de la purification de l'eau de la nappe. Ça maintient une nappe de très bonne qualité cette forêt alluviale. Si elle est bien irriguée.

LD : très bien. Par rapport à ce comité, j'observais, je ne sais pas trop s'il y avait beaucoup d'industriels présents ?

Personne interrogée : Non il n'y en avait pas beaucoup, il y avait M. ... du GIE Osiris avec M. ... qui s'occupe de l'environnement, autrement il n'y avait pas d'autres industriels ; bon il y en avait d'autres qui avaient été invités, mais bon pour X raisons il n'ont pas pu être là ; mais sachant quand même que le GIE Osiris gère un peu toute la plateforme industrielle, bon je pense qu'ils se sont dits si on a déjà le GIE c'est déjà bien, voilà.

LD : j'avais noté la présence du président de la CCPR au fond, il n'a eu aucune réaction par rapport à la gestion de l'eau, par rapport au SMIRCLAID ? il n'y a pas une certaine déconnexion entre le SMIRCLAID et les élus plus classiques des communautés de communes ?

Personne interrogée : M. ... président de la CCPR est président d'INSPIRA. Il avait peut-être une position peut-être pas très confortable, parce que bon en tant que président de la CCPR il n'avait peut-être pas grand-chose à dire, si ce n'est pour l'étude socioéconomique puisqu'il faisait partie des premières réunions, après INSPIRA il attendait peut-être que son directeur parle vraiment de la question de l'eau. Voilà. Il pensait que c'était plus à son directeur de parler de la gestion de l'eau plutôt que lui. Il voulait peut-être pas avoir une position politique à ce niveau-là.

LD : dernière question par rapport aux lônes, on a beaucoup d'acteurs qui sont impliqués dans ces projets de restauration de lônes surtout au niveau de l'île de la platière je pense à tous ces chercheurs lyonnais qui sont venus faire tout un suivi écologique ; comment est-ce que ça s'est coordonné avec les actions du SMIRCLAID et quels ont été les échanges entre ce milieu scientifique et voilà, ce qu'il se passe au niveau de la commune.

Personne interrogée : La réserve naturelle a son fonctionnement, alors il s'avérait qu'ils travaillent avec le SMIRCLAID pour la gestion de l'eau ils sont dans le comité technique, ils sont aussi dans le comité de pilotage du SMIRCLAID, nous ce qu'il se passe sur la réserve toute cette recherche on en est pas forcément informés ; après bon on participe à leurs comité de pilotage voilà, mais nous c'est un domaine on ne rentre pas dedans.

LD : Peut-être parler un peu de la ZIP, j'en ai déjà parlé avec M. Mais ça m'intéresse de trianguler un peu, quand j'avais étudié les archives, les délibérations, les archives de la ZIP, je me rends compte que les problèmes que l'on avait dans les années 1970 par rapport à la ZIP étaient un peu les mêmes qu ceux que l'on a aujourd'hui, si ce n'est que l'on a l'environnement qui est venu,

Personne interrogée : Alors moi les années 1970 je n'étais pas là, donc je n'ai pas vécu ce moment-là. C'est sûr que quand il y a eu ces transformations du territoire et du paysage avec l'aménagement du canal, déjà les sablonnais et les serrierois en veulent énormément à la CNR de ça parce que le mot est fort ils nous disent la CNR nous a spolié notre Rhône, le mot est très très fort. Mais ce que je voulais dire c'est que dans les années 1970 on ne se préoccupait pas autant de l'environnement que l'on s'en préoccupe actuellement. C'est sûr que avant on faisait un peu tout et un peu n'importe quoi, bon les industries sont venues s'installer parce que il y avait le Rhône et tout prêt du fleuve il y avait les industries hein, qui se sont créées, alors il se trouve que c'est des grosses zones SEVESO, la centrale nucléaire elle est venue s'installer parce qu'il y avait de l'eau, alors maintenant on se rend compte il faut protéger la nature, il faut protéger aussi les gens, et aussi les employés qui travaillent sur ces plateformes-là.

LD : ce que je voulais savoir c'est comment est-ce que vous avez vécu l'évolution dans la manière de faire dans l'aménagement de la ZIP ? je pense que vous étiez là du temps de l'ancien maire M. Andrieux ?

Personne interrogée : Oui mais je n'étais pas dans la ZIP. J'étais là dans le comité syndical depuis 2008 où j'ai cette place-là, cet aménagement c'est un espace qui a été réservé à l'industrie depuis la création du canal. Il a été dit que cette zone serait industrielle. Ce que la commune maintient et a toujours dit c'est que sur cet espace-là elle ne veut pas d'industrie genre SEVESO. C'est industriel, c'est industriel, mais il y a des industries qui ne sont pas à risque SEVESO, d'ailleurs c'est compliqué maintenant pour mettre une zone SEVESO, quelque part. donc ce qui a toujours été dit et même du temps de l'ancien maire c'est que cette zone-là serait une zone exceptionnelle, sans aménagement à risque. Ça depuis 2001 j'entends dire ça, depuis 2008 je défends ça et je continuerai à le défendre, et on est très à l'écoute de ce qui peut être dit. C'est pour ça que lorsque qu'on nous présenté le plan d'aménagement du Rhône au niveau de la CCPR alors ça c'est l'État qui veut déplacer engrais sud vienne qui sont au niveau de la zone SEVESO sur la zip et qui veut les mettre juste après Delmonico Dorel, avec M. ... qui est délégué communautaire aussi, on a voté contre à la CCPR, en expliquant que cette zone-là on ne veut pas de SEVESO, il y a les habitations qui sont pas loin, il a toujours été dit que cette zone-là est exceptionnelle, l'entrée principale, c'était un espace normalement on voulait en faire une vitrine pour inspira, qu'il devait y avoir des bureaux, voilà, si l'on met une zone SEVESO ici, terminé,

LD : ah oui sur les plans de la ZIP on est sur une zone tertiaire,

Personne interrogée : Oui, et là ils veulent nous déménager enfin c'est l'État alors sans doute il y a eu des négociations, INSPIRA a dû être dans les négociations, puisque on nous parle aussi de nous mettre les silos de céréales de Lyon qu'on veut nous les mettre ici, je dois dire que là au niveau des élus de sablons, ça rue.

LD : et est-ce que vous vous sentez tous seuls dans ce combat ou est ce qu'il y a d'autres acteurs qui ont adhéré ?

Personne interrogée : Alors au niveau du conseil communautaire, donc on avait eu ça dans nos informations pour l'ordre du jour on avait eu le plan d'aménagement de l'État. Donc on s'était donné le mot d'ordre avec monsieur... on va donner notre position et on vote contre ce projet. Ce qui fait que dans la salle où les élus avaient peut-être pas tilté ce qui se passait, il y a eu beaucoup d'échanges, et donc ce qui fait qu'il y a eu deux votes contres et 24 abstentions et 17 votes pour. Dans la salle il y avait les élus de Salaise et il y avait le premier adjoint de Salaise qui est dans le projet d'inspira, et qui avait accepté le bureau de la zip avait accepté ce déménagement-là. Donc lui il a voté pour mais les autres élus de Salaise se sont abstenus. Et d'ailleurs ils sont venus nous le dire après mais nous on aurait dû se mettre d'accord et pour voter contre aussi. et j'ai vu le maire après de Salaise qui m'a dit, salais aurait dû voter contre. Donc voilà, ça a posé quand même des questions, sur notre position, et pourquoi on réagissait de cette façon,

LD : ça donne l'impression que vous avez été un peu pris de cours au niveau du temps ?

Personne interrogée : Moi qui suis, les terrains qui sont à aménager sont plus sur sablons que sur Salaise. Moi j'arrive en réunion, pour préparer cette réunion j'ai juste cette réunion-là.

LD : J'ai l'impression qu'il y a eu un changement dans le gouvernement de la ZIP entre l'ancien et le nouveau président ?

Personne interrogée : C'est sûr que c'est pas la même façon de travailler. Monsieur ... c'est pas un dictateur mais il impose plus sa façon de voir les choses. Mais ces changements-là se ressentent, au niveau des communes il y a eu beaucoup de changements, ça a beaucoup viré, il y a eu notamment des communes à Roussillon où c'était PC et ça a passé à droite, péage qui était PS est passé à droite aussi, donc monsieur ... a plus de difficultés que monsieur ... à ce niveau là où les élus étaient plus en soutien à Monsieur... qu'actuellement. Le changement politique, heu voilà hein. Après c'est sûr qu'il doit pas être très à l'aise. Je comprends hein

LD : il y avait d'autres choses que j'avais relevé dans l'évolution de ce maillage territorial et c'était le positionnement par rapport à vienne, Viennagglo. Ça a été toute une histoire je crois ? le schéma départemental notamment ?

Personne interrogée : Oui, oui ! on nous imposait d'aller fusionner avec Vienneagglo. On se dit si on adhère à Viennagglo quelque part on est aspirés par Lyon. C'est vrai qu'à un moment où à un autre on sera aspirés par Lyon, le grand Lyon ça va descendre hein. Mais on n'est pas prêt à y aller. Donc on a travaillé toute un été où on a été souvent appelés en urgence pour des échanges avec Viennagglo ou bon. Viennagglo a un territoire qui est riche en patrimoine et en tourisme, et vise, mais c'est vrai qu'on est un territoire convoité parce qu'on a une certaine richesse avec les industries. Voilà. Mais on n'a pas la même gouvernance, vienne c'est une agglo, la CCPR c'est une communauté de communes, et on gère pas une agglomération comme on gère une communauté de communes, hein, c'est pas les mêmes, la représentativité des petites communes à vienne agglo est bien différente de celle des communes du pays roussillonnais, où toutes les petites communes sont représentées dans le conseil communautaire. Au bureau, le bureau est élargi à tous les maires, et à des délégués communautaires. Alors que Vienneagglo c'est pas du tout ça ; et nous on voudrait garder cela par ce qu'il y a pas de raison que les petites communes n'aient pas droit de, leur voix dans les décisions qui sont prises, c'est aussi ça. Et puis on voit que Vienneagglo là maintenant veut se retirer du SIRIPEL, c'est-à-dire du port de plaisance des roches de Condrieu, il se retire du grand projet Rhône Alpes, donc comment on peut travailler avec ces gens-là ça nous paraît compliqué. Donc voilà.

LD : je suis intéressé par tout, le GPRA, le SIRIPEL, le SIRIPEL ça a été difficile à un moment je crois ? qu'est-ce que c'est déjà ?

Personne interrogée : C'était un syndicat intercommunal, et quelque part ça l'est toujours, c'était un SIVU avant. Il y a les roches de Condrieu, Condrieu, Viennagglo qui y était, moi à un moment donné

j'ai été déléguée pour le SIRIPEL bon ça m'intéressait par ce que quand il y a eu le remaniement au niveau du tourisme j'ai été déléguée du tourisme pendant quelques mois, donc je suis rentré là à la place de l'autre vice-président chargé du tourisme, mais là-dessus il vaudrait mieux que vous allez voir madame ... qui est maire des roches de Condrieu, qui est présidente de ce syndicat.

LD : du coup par rapport au GPRA est ce que vous avez été incluse dans ce processus de concertation au moment du montage de ce projet ?

Personne interrogée : Bah oui j'ai participé aux réunions thématiques du GPRA alors c'est vrai que le GPRA au départ on y mettait tout dedans. Et puis après il a fallu trier un peu parce que sinon ça devenait ingérable, le tourisme notamment dans lequel j'étais il a fallu me retirer parce que dans le projet Rhône Alpes il y a pas le tourisme. Et puis ça travaille maintenant mais je suis éloignée des décisions qui pouvaient être prises, des choses comme ça. Il y a tellement d'autres choses à côté que on peut pas être partout !

LD : déjà cette réunion sur le report modal la dernière fois, on était pas loin des thématiques du GPRA aussi, donc ce report modal je ne sais pas trop comment travailler là-dessus mais je m'intéresse un peu à l'émergence de cette thématique, ce grand projet de l'État et de la CNR de faire du fleuve Rhône un axe une voie navigable à grand gabarit , de reporter toutes les pollutions, et les camions sur le développement de la voie d'eau, comment est-ce que c'est perçu dans votre commune ? par exemple j'habite à Condrieu et les élus locaux auraient bien aimé que le transport fluvial augmente , d'arrêter de voir des camions sur les routes, quelle est votre position par rapport à cela ?

Personne interrogée : Ah et bien nous il y aurait du 100% fluvial ça nous irait très bien vu le nombre de camions que l'on a sur nos routes, mais bon après le 100% fluvial on sait très bien que ça pourra pas exister, moi le report modal ça va très bien, hein aussi bien sur rail que sur voie d'eau, maintenant je sais très bien que les transports qui vont de Grenoble au Puy, ils iront jamais par voie d'eau, il continueront toujours à traverser mon village ! voilà ! ceux qui viennent du péage et qui vont sur Annonay c'est pareil ils vont toujours emprunter une voie du village. Ça c'est sûr. Mais on ne peut que dire on est pour le transport fluvial. Alors le transport par train c'est plus compliqué parce que le train c'est bruyant, ça traverse des villes et des villages , bon quand on a des citernes de produits dangereux, ou bien un accident comme ça s'est produit à Chavannay une année, ça laisse des traces, il y a des risques que l'on a beaucoup moins ...

LD : il y a eu n programme de refaction des quais dans les années 2005 je crois

Personne interrogée : La promenade le long du Rhône sur sablons en 2005 ; hein c'est celle que l'on a créé en bas du quai, c'est qu'un espace piéton.

LD : alors au niveau institutionnel comment ça s'est passé u niveau du financement ? la CNR était maitre d'œuvre ?

Personne interrogée : Voilà, on s'est rapproché de la CNR puisque de toutes façon dès qu'on touche le Rhône il faut quand même passer par eux, hein ; donc ils ont travaillé sur notre projet de promenade le long du Rhône donc bah il y a une grosse partie c'est la mairie qui a payé hein et on a eu de l'argent de la région, je crois bien qu'on a eu un financement FEDER pour ça.

LD : le plan Rhône n'existait pas à c'est période, début 2007 je crois ? car ça aurait pu être une opération typique du plan Rhône

Personne interrogée : Non non ça n'a pas été dans le plan Rhône, Ça a été fait comme ça la commune voulait créer une promenade près du Rhône. On a voulu que les gens se réapproprient un peu le Rhône. Bon on a sûrement eu des discussions avec M. Andrieux et le président du SMIRCLAID hein, puisqu'il était président du SMIRCLAID à ce moment-là, alors peut-être, hein, le SMIRCLAID était pas forcément partie prenante dedans, mais c'était pour une réappropriation du Rhône par les riverains puisque les gens tournaient un peu le dos au Rhône puisqu'il y a avait plus de bateaux il n'y avait rien du tout, donc voilà. Bon nous on s'aperçoit que c'est une promenade qui est très fréquentée. Surtout l'été, l'hiver, où les promenades de Serrières sont au soleil nos quais sont à l'ombre, donc on a chacun notre saison pour les ballades !

LD : oui j'ai vu qu'il y avait beaucoup de pêcheurs ?

Personne interrogée : Oui sur Serrières. Les aménagements de Serrières sont plus faits pour la pêche que nous de notre côté mais avant qu'il y ait les bords du Rhône il y avait pas beaucoup de pêcheurs sur sablons, ou alors il fallait vraiment qu'ils descendent plus bas que Molly Sabata.

LD : très bien, et aujourd'hui je m'intéresse aux missions d'intérêt général de la CNR, au plan Rhône, j'ai vu que ça avait été un peu compliqué, qu'il y avait un peu de tensions, lors de la réunion entre ... et Surtout au niveau des panneaux qui ont été installés ?

Personne interrogée : C'est vrai que nous on avait toujours dit avec le SMIRCLAID que il fallait qu'on fasse l'éducation au Rhône et que dans cette éducation au Rhône il fallait qu'on mette des panneaux d'information pour les promeneurs donc on avait dit on va s'en occuper et la CNR nous dit que de toute façon nous on va mettre des panneaux pour informer les gens sur les travaux qu'on a fait or ces panneaux ils ont été faits après les travaux ; ce qui aurait été bien c'est peut être que c'est panneaux auraient été mis avant les travaux, notamment sur Serrières, où il y a eu quelque chose qui a perturbé un petit peu les serrierois et le maire n'était pas averti, il y a eu une plateforme qui a été montée au-dessous du quai et on s'était demandé qu'est-ce que cette plateforme allait faire. Et en fait c'est parce qu'ils ont restauré la lône qui est au milieu du fleuve, et il fallait avoir un passage entre la terre et l'eau pour ramener un peu les graviers et tout ça et ils ont fait ça par barge, donc ça a inquiété tous les riverains et après la CNR a dit bon on va mettre des panneaux, et après nous on a dit on aimerait bien voir ces panneaux, parce que on est cofinanceurs de ces travaux, donc les panneaux ont été fait ils nous ont envoyé les maquettes

par internet et 3 jours après ils étaient placés ! donc c'est pour ça qu'on a pas tellement apprécié ne pas avoir été consultés auparavant ,

LD : et le contenu des panneaux ?

Personne interrogée : Oh et bien le contenu de panneau il est bien il explique la restauration des îlots, il y en a un à Serrières, qui a été faite vers ce qu'on appelle le cul du dolon, le dolon se jette dans le Rhône, on a tenu à avoir une passerelle bois à ce niveau-là, je me suis battue hein, parce que ce que je disais c'est que au lieu que les gens , puisque c'est sur la via rhôna, au lieu que les gens passent sans se poser de question, qu'ils se disent tiens pourquoi ils ont fait cela, qu'ils puissent se poser et puis regarder le paysage, je trouvais ce coin assez agréable, ce qui fait que la CNR a bien fait cette passerelle avec ne petite plateforme où les gens peuvent s'arrêter causer sans perdre la circulation sur la via rhôna. C'est au sud, en dessous de la chute de Peyrault, la retenue de Peyraud quand on suit la via rhônâ, en dessous la cité EDF là, les petites maisons, de la cité EDF en dessous du canal.

LD : très bien, et une autre question que j'avais dans la tête on parlait déjà de la problématique des îlots qui se formaient en dessous du barrage, et il était question des odeurs qui se formaient et devenaient nauséabondes pour les riverains... je crois qu'il est question d'enlever ces sédiments aujourd'hui ?

Personne interrogée : C'est pas vraiment les îlots qui posent problème, c'est surtout les algues, et en fait ce sont pas des algues ce sont des herbes, ce sont des herbes qui se forment en dessous de Peyrault, par moment il y a une sorte de putréfaction au niveau de ces herbes, et qui fait que il y a des remontées un peu nauséabondes. C'est vrai qu'aussi à un moment donné, cette année c'était une autre herbe qui a poussé au bord du Rhône, par rapport aussi au volume d'eau alors on a vu une herbe, on aurait dit d'ailleurs que c'était des nénuphars, mais en fait non c'était pas des nénuphars c'était une autre herbe, elle n'avait pas le même aspect que l'autre fois, mais on a demandé à la CNR de faucher des herbes parce que en plus elles gênaient, parce que on a des rampes de mise à l'eau des pompiers, les pompiers n'avaient plus accès au Rhône ; et puis ça gênait aussi il y avait des reprises d'entraînement du parc de sauveteurs donc ça entraînait aussi des difficultés pour les sauveteurs donc on a supprimé ces herbes.

LD : et au niveau de la problématique des sédiments je crois que monsieur ... avait aussi fait l'état d'un manque de sédiments, d'un problème de recharge de sédiments du vieux Rhône ?

Personne interrogée : Oui mais c'était en dessous des barrages. Car avec les chutes, ça fait partir les sédiments, ce qui fait qu'en dessous, alors lui sera plus apte à vous en parler que moi parce que là c'est plus technique, mais c'est vrai que monsieur A dit qu'il serait bien de recharger les sédiments en dessous des chutes, la chute en dessous de Peyrault et celle en dessous du barrage de saint pierre de bœuf.

LD : et une autre question qui me venait à l'esprit quand on regarde l'île de la platière, on voit un territoire d'action qui se recouvre partiellement avec celui du SMIRCLAID qui va un peu plus loin ?

Personne interrogée : Le périmètre de la platière est dans le périmètre du SMIRCLAD. Donc quand on a des interrogations lors de nos travaux, c'est un partenaire au même titre que les industriels, les syndicats des eaux les agriculteurs ou les pêcheurs.

LD : est ce qu'il peut y avoir des points de friction entre les politiques du SMIRCLAID et de l'île de la platière ?

Personne interrogée : Oh on a des fois des divergences, c'est vrai que des fois on aimerait que les choses avancent un peu plus vite mais on ne peut pas à cause des choses de la nature, à cause de tout ça, mais bon, voilà, ça peut arriver. Alors on...

LD : je m'intéresse un peu à la manière dont on fait rentrer dans les politiques publiques les objets de la nature, c'est un peu mon questionnement

Personne interrogée : Alors ce qu'on disait au niveau de la ZIP bon ils se sont aperçus qu'à certains endroits il y avait des papillons, à d'autres endroits il y avait une fleur, à d'autres endroits c'était une plante, il faut arriver à s'en servir comme des atouts, pour une mise en valeur ; et que ce soit pas quelque chose sur laquelle on bute et que ça nous empêche de faire des choses. Tout ce qui est nature on s'aperçoit bien, quand il y a eu la restauration des lînes par exemple, il y a eu des espèces rares de fleurs, donc il y a eu une personne qualifiée qui les a pris pour les transplanter, pour les re transplanter au même endroit après travaux. Pour les protéger. On a fait ces travaux hors nidification, en hiver, lorsqu'il n'y a pas de reproduction, il fallait faire attention, lorsqu'il y avait des œufs, de ne pas les détruire pour protéger tout ça et les remettre dans le milieu après. C'est vrai que c'est contraignant, c'est vrai que c'est parce qu'on a trouvé une espèce de quelque chose à un endroit, c'est vrai que ça oblige à des études complémentaires avec des couts complémentaires, voilà. Et puis des autorisations complémentaires, e comme on est là sur 4 départements, il faut aussi que les préfets donnent leur accord, c'est un petit peu complexe. Les DREAL aussi, et il y en a qui sont plus réactives que d'autres. Après il y en a qui traînent un petit peu les pieds !

LD : une dernière question, je m'intéresse aux pollutions chroniques que l'on a pu avoir dans les années 1990 dans le fleuve, le 12 novembre, je crois, pouf on a des poissons morts partout au niveau de Serrières, Sablons,

Personne interrogée : On a eu des, oui mais moi je ne saurais pas du tout dire au niveau des résultats, on a dû avoir des analyses, des enquêtes, et c'est vrai que c'était impressionnant de voir tous ces poissons le ventre en l'air sur le Rhône. Mais là je ne sais pas, je ne sais pas si qu'il en a été.

LD : ce qui m'amène à une autre question c'était l'association qui s'occupait de cela, c'était l'association pour la lutte contre la pollution dans la vallée du Rhône ? vous la connaissez ?

Personne interrogée : Il y avait alcali. Il y en avait une sur Givors et l'autre dans le sud. Je suis allée à plusieurs, mais elles sont toutes les deux dissoutes, il se trouve que celle de Givors avait été mise en place il y a très longtemps quand les industriels étaient venus s'installer près du Rhône. Des gens de Givors qui avaient monté cette association pour s'occuper des pollutions. Pourquoi, bah il y a eu des changements à la tête de ces syndicats, des questions politiques, ce qui fait que du jour au lendemain ces associations ont disparu, on se retrouvait à deux ou trois en réunions, bon c'est vraiment tombé à l'eau.

LD : Et on dirait que ces associations ont laissé une sorte de vide qui a été repris par des associations locales ?

Personne interrogée : Bah ça a été repris par les associations environnementales. Il y a vivre, sauvons notre futur et puis plus haut je ne sais plus, il y a une autre association qui doit avoir le mot vivre du côté de vienne.

LD : ces associations sont assez actives au niveau industriel, je pense à Guy dauphin environnement, dès qu'il se passe quelque chose elles se mobilisent ?

Personne interrogée : Nous cela fait longtemps que Sauvons Notre Futur voulait entrer dans notre syndicat, on lui a demandé parce que sinon on allait avoir toutes les autres associations qui allaient venir, on leur a demandé de bien vouloir être leur représentant dans le syndicat. C'est qu'une association et pas toutes les associations, parce que sinon on n'aurait pas fini, donc sauvons notre futur est dans notre syndicat. C'est pour ça que M. ... était présent.

Annexe 9 : Entretien avec le maire d'une commune du Rhône moyen (entretien n°4)

LD : Oui oui j'avais commencé à rencontrer les associations, sauvons notre futur, nature vivante, il y a pas mal de collectifs que j'essaie de rencontrer,

Oui oui l'habitant lambda, celui qui mène en rien, voilà. Et celui-là des fois il nous dit des choses qui sont assez, sassez surprenantes. Sur les inondations, le PPRI c'est carré, il y a de la vie dans ce que vous vous intéressez, du vécu.

LD : oui pour commencer l'entrevue, ce qui m'intéresse c'est de savoir un peu votre expérience, depuis quand vous êtes riveraine du Rhône, à partir de quand vous avez commencé votre mandat d' élu, peut être me présenter votre trajectoire en fait.

D'accord, moi je suis rhodanienne, je suis née au bord du Rhône, bon je sais pas si ça veut dire quelque chose mais bon je suis née au bord du Rhône, je suis née à Loire sur Rhône au milieu du siècle dernier, donc ça veut dire des choses aussi, puisqu'on a connu toute l'évolution de notre société après-guerre à partir des années 50 quand tout a changé ; après-guerre quoi. Voilà. Et après donc bon ah je vais peut-être pas rentrer dans le détail, je suis arrivée à Condrieu en 1972,

LD : ah c'était avant l'aménagement des barrages,

Oui, oui oui, j'y suis très très sensible, je regrette qu'à l'époque les gens aient pas une consciences plus grande de la nature et de l'aménagement, parce que là je pense qu'avec l'aménagement on a fait de grosses grosses erreurs, j'en ai longtemps parlé avec les gens de la CNR, maintenant avec la CNR on est de nouveau on travaille bien ensemble et on se parle mais ça a été un vrai quand même, un vrai point de divergence avec la CNR.

Je suis arrivée en 1972, dans mon parcours j'étais quelqu'un d'un peu autodidacte parce que viens d'une famille d'agriculteurs avec très peu de moyens, j'ai élevé un petit frère et je suis repartie à l'école après, donc un parcours un peu, mais c'est peut-être ça qui m'a amené à être un peu plus regardante sur ce qui se passe autour de nous, donc ici à Condrieu j'y ai fait ma ie familiale, et j'ai été élue en 1989 pour la première fois en tant que conseillère municipale, j'avais en tête un projet de développement autour de la jeunesse, j'avais souhaité que l'on construise une maison de l'enfance pour héberger tous les équipements autour de l'enfance et de la jeunesse, donc M. Moncharmon qui était un homme très ouvert eh bien on a pu s'entendre, et je me suis engagée en 1989 , j'ai été adjointe pendant... 1989, 1995, 2001, 2008, voilà j'ai dû être adjointe en 1995, deux fois, et en 2008 j'ai été élue maire, et là 2014 voilà. Et j'ai été élue conseillère régionale en 2004. Voilà.

LD : ça m'intéresserait que vous me relatiez depuis votre point de vue tout ce qui s'est passé au niveau territorial sur le fleuve.

Alors on va en parler ça , en 1977, faudrait retrouver les dates, je me souviens pas exactement, il y a eu à Reventin vaugris, la nouvelle route avec le barrage, ça ça s'est passé en 1977, et les travaux sur Condrieu sont arrivés après, je vais essayer de faire travailler ma mémoire, 78 79 80 les travaux sont passés à Condrieu, j'aimerais vous montrer quelques photos ce serait plus simple, j'ai fait une visite guidée l'autre jour, et j'en ai une là qui va pas mal qui permet de voir un peu, voilà. Mais ça vous avez dû trouver au parc, tout ça. Donc nous Condrieu on est là et le Rhône faisait ce grand méandre, et ce méandre-là était très compliqué parce que très prononcé , et en fait les bateaux qui passaient ici souvent prenaient un pilote, parce que le courant était tel que ça les envoyait dans dans dans dans la route de gerbay, et c'était très difficile pour eux de passer ce méandre. Donc en haut lieu à l'époque ils avaient de l'argent ils ont donc décidé des travaux sur le Rhône et donc cette canaïsation ici. Donc ça a duré très longtemps els travaux, ils ont donc percé un nouveau Rhône qui est ici. Voilà. Et tout ça s'est passé dans un calme olympien, les choses ont été décidées en haut, la CNR a été la personne, enfin l'institution qui met en œuvre, et ici on a pas contesté mais ici et nulle part ailleurs, à reventin on n'a pas contesté, et peut être plus bas aussi, ce serait , saint rambert d'albon, péage de roussillon et saint pierre de bœuf ça a été lourd de conséquences, donc nous pour notre commune ça veut dire qu'on a cette partie-là qu'on appelle aujourd'hui la presqu'île, qui a été transportée de l'autre côté complètement donc aujourd'hui pour aller à Condrieu, bah vous êtes obligés de prendre le pont, de passer dans l'Isère, enfin, je trouve que , bon aujourd'hui il y a plus rien à faire, mais je trouve qu'on a très mal géré cette question parce que obliger une commune à faire un tel détour pour aller sur ces terres c'est quand même inadmissible, c'est quand même, je trouve ça vraiment on aurait pu gérer les choses tout à fait autrement, donc ce qui fait cet espace-là, on a mis très longtemps pour trouver une solution pour le gérer, parce qu'après, ce qui a été un gros inconvénient c'est que CNR qui peut être a géré les questions pratiques, mais n'a pas gérée ce qui venait après. Comment, ils ont bien indemnisé je pense le privé, l'individu, mais ils ont pas mesuré les conséquences sur les collectivités. Je sais pas si saint pierre de bœuf vous dirait la même chose mais peut être aussi, la commune des roches de Condrieu c'est dans l'Isère donc vous allez pas y aller, mais elle a été aussi profondément marquée par cette canalisation, et après ils nous ont laissé faire tous seuls, pour gérer la base de loisirs, parce que c'est très vite devenu un nomans land, donc qu'est-ce qu'on en fait, la commune des roches s'est dit qu'es ce qu'on en fait, , et c'est pour cela qu'au bout d'un an ou deux ils ont décidé de faire le port, mais gérer un port quand on est une petite commune c'est invraisemblable et c'est hyper compliqué, idem pour nous c'est pour ça que nous on a créé cette association , bon là on peut en raconter mais c'est peut-être pas cela qui vous intéresse complètement ,

LD : ah si si, on est vraiment dans le processus de formation du territoire,

Oui alors ce que vous voyez, on avait là les délimitations des communes, et donc chaque commune dans l'histoire ancienne avait une entrée au Rhône. Parce que le Rhône il y avait les mariniers etc etc. et avec tout ça ben ce découpage n'avait plus de sens, on est resté dans les mêmes limites, voilà ça a été quand même une vraie comment dire, transformation du territoire mais à mon sens qi n'a pas été complètement

gérée parce que on n'y était pas préparés, les élus n'y étaient pas préparés, et on a pas décidé comme on ferait aujourd'hui. Le territoire n'a pas pris conscience de ce qui allait se passer, tout d'abord les communes étaient très individualistes, on travaillait chacun pour soi à l'époque, parce que c'était comme ça, et en fait on n'a rien anticipé, et on s'est retrouvé pour le coup à gérer des choses qui n'étaient pas du tout prévues, pour lesquelles on n'étaient pas prêts et pour lesquelles on n'avait pas les moyens non plus. Parce que nous la commune de Condrieu la seule chose qu'a fait la CNR pour compenser les dommages c'est la promenade, vous irez la voir elle est magnifique, c'est vrai que de côté-là elle est magnifique la promenade au bord du Rhône, mais cette promenade elle était nécessaire puisque il a fallu remonter le niveau du Rhône donc il fallait bien ; mais aujourd'hui ça a des conséquences du point de vue touristique, mais ça n'a pas marché, surtout sur notre commune, on n'a pas compensé. Gérer un espace, aujourd'hui vous le savez le port et la base de loisirs, sont gérés par un syndicat qui s'appelle le SIRIPEL. Et on s'en voit, mais on s'en voit mais comme pas possible pour gérer ces deux ensembles, parce que on n'a pas de moyens, donc on a la chance d'avoir la communauté de communes du pays roussillonnais qui abonde à 70 % du budget, l'agglo devienne, qui veut plus participer, mais normalement qui abonde à 20 %, et la commune de Condrieu à 10%. Moi 10% c'est déjà énorme dans mon budget, c'est déjà 50000 euros par an. Une petite commune comme la nôtre, qui n'a pas un gros budget, c'est énorme. Donc aujourd'hui on a réussi grâce au concours des acteurs locaux c'est-à-dire la région Rhône alpes, le département, et CNR de faire une belle zone de loisirs, puisqu'on a le téléski nautique, on a les chalets, le restaurant, l'espace baignade, mais malgré tout on a du mal à gérer ça correctement. Le port on s'en voit aussi pour équilibrer les budgets on y arrive pas d'ailleurs, donc chaque année ça nous coûte si vous mettez 50 000 euros pour équilibrer la commune eh bien c'est 500 000 euros que ça coûte au territoire. La gestion du port et de la base de loisirs quoi. Donc c'est quand même lourd de conséquence. Ces travaux ont été, j'y reviens, ont été des travaux colossaux hein. Ils ont creusé 8 mètres là, c'était impressionnant. Impressionnant. Mais moi je sais, j'ai essayé de sensibiliser deux trois copains, deux trois mais on n'a pas réussi on a pas manifesté on a rien fait. Aujourd'hui ce serait Sievens hein. Aujourd'hui je sais même pas si on le ferait, je le dis souvent. Parce que on avait une nature, il y avait des choses sales hein parce que on était pas très propre à l'époque on y mettait aussi les poubelles au bord du Rhône. mais il y avait une nature sauvage avec les lînes avec tout ça qui était chouette, une vraie biodiversité aussi, après bon ce qui nous a déçu en tant qu'élue c'est que le trafic sur le Rhône n'a pas vraiment augmenté. Moi quand j'ai été élue régionale en 2004 on n'avait à peine 4% de marchandises qui passaient sur le Rhône. Donc la région Rhône alpes a comment dire et le plan Rhône ont fait justement en sorte que l'on développe le trafic sur le Rhône, et aujourd'hui si on est à 10 11% de marchandises sur le Rhône c'est enfin je sais pas vous avez peut-être des chiffres plus ajustés que les miens, mais voilà je trouve cela lamentable. Aussi gigantesques pour un trafic sur le Rhône aussi réduit, je disais quand même aux gens qui m'accompagnaient samedi que un bateau énorme on peut mettre un nombre de camions, même plus, quand on a un convoi, on peut faire des convois de 4000 tonnes, eh bien ça représente 200 camions de 20 tonnes donc c'est énorme. Et je trouve, donc c'est

dommage, mais c'est travaux ils datent quand même en 1980 on a ouvert là en 1980 je pense, on a couvert là en 1980 à peu près, hein il faut vérifier la date, et donc on peut pas dire, vous vous rendez compte depuis 1980 le nombre d'années que ça fait, on a même pas été capables de je sais pas moi, de multiplier par 100 le trafic sur le Rhône quoi. Alors on a du tourisme un peu maintenant. Alors certains vous disent c'est parce que on n'a pas le relais au Rhin. Alors après moi... mais Lyon Fos sur mer on peut faire déjà beaucoup de choses hein. Parce que compte tenu des camions qui passent sur l'A7, si on en mettait un peu plus sur le Rhône mais ce qu'on n'a pas prévu en plus et ça c'est la faute des élus général des institutions, c'est que en fait on a canalisé le Rhône, mais en fait après il fallait faire des appontements, fallait faire des aménagements, parce que aujourd'hui un camion, un transporteur qui voudrait mettre sa marchandise sur le Rhône, je sais même pas comment il peut, bon, on va avoir gros projet de Salaise Sablons et heureusement, et là on va prévoir le trimodal etc, mais en fait quand on a fait ces gros travaux en 1981, il fallait faire suivre ces travaux d'appontement et toutes ces questions-là et ce que l'on a pas fait quoi. Ce qu'on n'a pas fait alors qui n'a pas fait je ne saurais pas dire, puisqu'à l'époque c'était quand même national les directives venaient de l'État, donc à mon avis l'aménagement du Rhône c'était bien, à la limite c'était bien mais il fallait prévoir tout ce qui pouvait suivre. C'est pour ça qu'on a pas eu les effets à mon avis escomptés parce que on n'a l'expérience des camions sur nos routes, ça aurait pu être en quelques sortes une compensation, parce que ici on est quand même traumatisés par les camions qui passent quoi ! mais depuis 1981

LD : sur la RN 86 notamment ?

12000 véhicules jour ! donc c'est énorme. Des camions de transit, qui vont aujourd'hui à Salaise, qui ont aujourd'hui pour éviter de payer l'autoroute qui détournent ici pour aller aux usines chimiques pour aller aux usines de roussillon, de Saint-Clair, ce qui à mon sens beaucoup de choses pourraient se passer sur le Rhône hein. C'est là où je pense que alors vous avez mieux étudié que moi les volets du plan Rhône, je sais pas le volet transport ce qu'il a donné, il doit y avoir les bilans quelque part, nous concrètement les élus du plan Rhône sur tout un périmètre on a été déçus que le Rhône ne transporte pas plus de marchandises. Voilà. Qu'il transporte des touristes, ça vient tout doucement mais ça a mis très longtemps à démarrer, et encore ce n'est que quelques villes qui en profitent parce que là encore il n'y a pas d'appontements, moi j'ai voulu faire un appontement chez moi ça coûte les yeux de la tête, après ces gros bateaux est ce que c'est vraiment la solution j'en suis pas sûre, parce que c'est pas vraiment des consommateurs, hein, quand ils vont visiter vienne c'est comme un car, ils arrivent ils vont visiter vienne et ils remontent dans le bateau dans le bateau il y a tout ce qu'il faut, donc à part quelques cartes postales et quelques fanfreluches touristiques, ça va pas plus loin.

LD : Ils vont pas acheter des produits régionaux

Eh bien je pense que quand vous voyagez en bateau c'est un peu difficile, donc je pense que l'on gagnerait à faire de plus petits appontements, avec un tourisme plus plaisancier, de petits bateaux. En

fin même le port ici, ça bouge pas assez on a trop de bateaux en résidence, on a pas assez de mouvement pour faire de l'économie. En fin à mon sens. Et notre base de loisirs, elle fonctionne mais les retombées économiques, je sais pas. On est quand même avec un tourisme de proximité, mais on a du mal quand même à faire de l'économie à base de tout ça. Après il faudrait étudier à fond...

LD : alors le port et la base de loisirs, si on remonte à leur historique ça s'est fait à la suite des travaux de la CNR ?

Oui voilà la base de loisirs on a commencé à l'exploiter en 1981 la première année, donc on a créé pour l'exploiter une association qui s'appelait l'ALPA, l'association loisirs plein air, qui était composée des élus de Condrieu, de saint clair des roches, on avait aussi un représentant de saint clair du Rhône, de saint Prim et de chonas l'amballan et donc on a géré dans un premier temps une petite guinguette et la plage. Mais gérer ça veut dire on embauchait quelqu'un pour tenir la buvette, on embauchait un maitre-nageur pour surveiller la plage, mais avec toutes les contraintes que ça représente quand le dimanche ça se passait mal eh bien on allait voir, et pour faire un petit peu de sous, on faisait payer l'entrée du parking le samedi dimanche et les weekends. En fait c'était une volonté politique d'élus e conserver l'accès gratuit à la baignade au Rhône parce que les habitants de condrieu il y avait une plage auparavant, et on s'est dit on n'a pas à les priver de plage, mais ça a été très très exigeant pour nous ; (montre une photo) c'est la plage avant la canalisation du Rhône ; la plage du Raza en fait. On s'est dit le citoyen n'a pas à être privé de cet espace qu'il avait avant la canalisation du Rhône, c'est pour ça qu'on a toujours et elle est encore gratuite aujourd'hui, on a toujours la baignade gratuite à la presqu'île à la base de loisirs.

Oui je sais plus qui c'est qui m'a trouvé cette photo. Quand on est sur place on retrouve grâce à cette maison qui existe toujours donc on arrive à retrouver la plage qui était à peu près sous la maison du cadran solaire. Je sais pas si vous êtes allé place du Raza ? voilà Condrieu. Donc la base de loisirs, c'est 1981 je crois la première année de l'exploitation et le port ça a été plus compliqué, ça a plus tardé et je crois qu'ils ont ouvert mais on a des choses qui doivent vous dire les années exactes, 1983 84, on a commencé avec un certain nombre d'anneaux, et maintenant on doit être à 200 anneaux, il y a un petit livre. Voilà, le milieu du Rhône, l'atelier platane mobile dans le cadre du tourisme du plan Rhône ont essayé de retrouver un peu l'histoire et sont venus nous interviewer madame le maire des roches et moi-même pour nous faire parler de l'histoire. Voilà dans ce petit livre il y a de petites choses et vous retrouverez les dates, de la mise en place du port.

LD : le financement du SIRIPEL, comment ça s'est passé avec les partenaires ?

D'abord le financement du SIRIPEL il y avait un seul syndicat qui gérait le port de plaisance. Qui s'appelait, j'ai perdu le nom. Alors j'ai été élue en 2001, M. Moncharmon qui était maire qui était là avant moi, il avait voulu clarifier cette histoire, parce qu'il savait bien que ça allait pas fonctionner, que une association c'était plus possible. Une association c'est fait avec des bonnes volontés donc à un moment donné ça ne fonctionne plus. Alors les dates de création du SIRIPEL je me souviens d'avoir

été parce que j'étais la plus jeune élue du Siripel je me souviens parce que c'est moi qui ai fait le dépouillement, mais la date, je me rappelle plus si c'était dans les années 2001, je sais plus.

LD : comment ça s'est fait la négociation des financements avec chaque partenaire ?

Voilà alors pour faire marcher la base, aujourd'hui ça devient difficile mais vous savez que la communauté de communes du pays roussillonnais est riche, était plus riche, donc à l'heure où M. Moncharmon avait aussi avec M. Charvet qui n'est plus président de la communauté de communes du Pays roussillonnais mais compte tenu que c'était la commune la plus riche eh bien ils ont dégagé qu'elle financerait 70% mais c'était une vraie discussion d'élus qui s'explique à moitié bien que la commune des roches de Condrieu fasse partie du pays roussillonnais. Saint clair du Rhône et saint prim aussi. donc il y a une petite explication il y a quand même plusieurs communes qui faisaient partie de la communauté de communes du pays roussillonnais. Et après le pays viennois c'était le président de la communauté d'agglomération du pays viennois qui comprenait bien les choses qui a dit moi j'ai beaucoup de gens de Vienne qui viennent à la base donc on y va pour 20 %. Ce qui était un petit peu juste à mon sens, et nous la commune de Condrieu eh bien on est quand même les plus petits, mais c'est notre territoire en ce qui concerne la presque île, eh bien on y va à 10%. Les choses se sont faites tout à fait à l'amiable, c'est vrai qu'aujourd'hui avec le retrait de Vienne ça pose quand même de vrais problèmes. Et puis le pays roussillonnais à un moment donné les élus du pays roussillonnais vont peut-être bien dire c'est un peu beaucoup pour tout ça, pour le port et pour le port. Parce que la base de loisirs elle est quand même essentiellement sur Condrieu, parce que on voit bien que ça passe comme ça là il y a Chonas l'amballan qui lui fait partie de l'agglomération de Vienne, donc ça justifiait aussi la présence de Vienne dans l'affaire.

LD : pour quelle raison Vienne s'est retiré ?

Parce que nous avons un maire M. Kovacks qui est un monsieur bien particulier et qui veut faire des économies de tous les côtés, donc il s'est dit les 100 000 euros que je mettais là je les mettrai ailleurs. Donc c'est un peu un type particulier, je vais le dire comme ça sans plus de mots, il mesure pas que ce sont ses habitants et notamment, on a un petit soucis à la gestion de la base de loisirs c'est que comme on est gratuit, et comme partout maintenant tout est fermé aux gens et payant, la piscine de Saint Romain en Gal payante, mais c'est normal, on a une population quand même un peu difficile qui vient à la base de loisirs et c'est dur à gérer.

Donc le SIRIPEL c'est une délégation de services publics qui le gère donc c'est M. Nemos qui en est le délégataire, et il s'en voit quand même. au niveau notamment de la sécurité, il y a beaucoup de délinquance. Donc il a du mal, il tient le cap mais c'est difficile ; c'est difficile. Il y a beaucoup de choses qui se passent qui sont pas simples. La semaine dernière les gendarmes ont encore dû intervenir et c'est compliqué. Parce que en fait les habitants de Vienne je dis pas qu'ils sont pas bien mais il y a beaucoup de familles nombreuses, l'accès étant libre c'est bien pour les gosses mais il y a un peu voilà. De délinquance.

LD : peut-être parler de la Via rhôna. Son tracé, et le choix du tracé en fait.

Alors ce qu'on a pas parlé mais on reviendra sur la Via Rhôna, c'est la destruction du chemin de halage avec la canalisation du Rhône. A beaucoup d'endroits, nous on a pu en garder un petit peu mais en plus des peupliers, des lînes, il y a aussi tout ce qui était les survivances des marinières quoi, qui ont disparu. Plus ou moins, selon les secteurs, dans la canalisation, on a remonté des zones beaucoup de choses ont disparu.

LD : et ça c'était rive gauche ? le chemin de halage ?

Alors si vous voulez je vous parle de ça, c'était souvent de ce côté-ci du Rhône, mais si voulez à l'embouchure de la Durance, à toutes les jonctions avec de petites rivières, le halage était interrompu et il fallait traverser le fleuve pour aller sur l'autre rive. Et ça c'était organisé de Lyon à beaucaire, c'était le chemin de halage était soit sur la droite soit sur la gauche selon les courants, les petites rivières, les ponts, les meuls, c'était très compliqué, mais ça vous pouvez lire les histoires des marinières, ici on est imprégnés de cette histoire. Et à Condrieu en tout cas si on prend dans ce sens le chemin de halage était de ce côté ; il nous reste quelque chose qui est très parlant, c'est que vous prenez ici la digue vous voyez vraiment le chemin de halage. Voilà c'est ça. Si vous allez après l'île du beurre, pour aller à l'île des pêcheurs vous prenez ici la digue, qui est vraiment la traduction du chemin de halage, alors il était pas, il avait pas un muret aussi haut mais il était sur ce côté du Rhône le chemin de halage.

Alors la via rhôna, pourquoi la via rhôna de ce côté, pourquoi parce que ici, vous regardez les berges, c'est de ce côté qu'il y avait déjà le plus, et donc les chemins de halage, le plus de possibilité de passage près du Rhône. Hein si vous regardez, si vous avez regardé avant la via rhôna, déjà nous à Condrieu, la via rhôna était naturelle, c'était ce qu'on appelait la digue, la décise, c'était déjà existant. A chavannay par exemple de vérin à chavannay on avait un chemin, un sentier qui longeait le Rhône. et plus bas aussi à andance, on avait déjà. Mais on fait le choix de bien le faire de ce côté, si on remonte après genève, c'était bien aussi de ce côté que les choses se passaient. Comment, c'était pas possible par exemple de faire passer la via rhôna à vienne, regardez vienne est collée dans l'eau pratiquement, et l'autoroute après ; alors aussi ça a été une bêtise énorme, est collée complètement au rhônê, donc à vienne on ne voit plus le Rhône. Monsieur le maire peut être qu'il veut garder ses 100 000 euros pour les mettre là. C'est pas un copain, bon vous l'aurez remarqué ! de l'autre côté, en fait même si vous remontez plus haut chasse et les usines, en fait la première étude de territoire Rhône, la logique s'est faite de ce côté, quoi, c'était indiscutable, et ça vous devez le retrouver dans le plan Rhône c'est bien expliqué. Le travail qui a été fait au début en 2004, moi je arrivée dans ces temps-là. J'ai été élue, on commençait fortement à en parler. La région a mis de gros gros moyens, par contre c'est l'historique régional qu'on peut peut-être trouver des choses. Faut demander à la région, faut demander au service tourisme de la région, je pense qu'ils vous retrouveront les toutes premières délibérations,

LD : es ce que vous avez été impliqués dans ces délibérations, sur le tracé ?

Oui nous on a été impliqués, alors ce que j'ai trouvé ce que l'on pourrait peut-être reprocher à la région, mais bon c'est pas vraiment un reproche puisque j'y étais, c'est que la région, avec la CNR, a eu l'idée, au départ il y a eu territoire Rhône puis après je sais pas ça a capoté, et les élus, et en fait la région a travaillé avec la région PACA, moi je trouve que ça s'est bien passé, après ce qui s'est moins bien passé c'est qu'on a confié au territoire la maîtrise d'ouvrage. Et en fait chaque territoire a fait comme il a pu et pour revenir au notre, communauté de communes de la région de Condrieu, petite communauté de communes, et bien on avait ni l'ingénierie pour faire, donc on a pris des cabinets d'étude mais on est mal tombé à mon sens, on a pas été très bien aidés, et on a pris des cabinets d'étude aussi pour la signalétique mais c'était un massacre, alors qu'on aurait pu avoir une ingénierie global et on aurait plus d'unité dans la réalisation de la via Rhôna. Prenons l'exemple du département de la drôme qui lui a choisi d'être maître d'ouvrage, le pilote, et donc dans le département de la drôme si vous voulez aller voir il ya une très belle unité, dans la réalisation de la viaRhôna. De saint rambert d'albon à je saurais pas vous dire la commune du fond, on sent une unité. Alors que nous la région de Condrieu on a fait nos 45 km, le pilat rhodanien a fait les siens, le pays roussillonnais alors on a bien traversé de l'autre côté à un moment donné puisqu'on passe on a traversé à saint pierre de bœuf. Et le pays roussillonnais a fait aussi son truc. Bon pays roussillonnais pas trop compliqué pas trop d'ouvrages d'art, mais nous région de Condrieu, hyper compliqué, on a l'île du beurre, on a eu à faire je ne sais pas combien de passerelles, ça nous a coûté quand même horriblement cher, on a été subventionné par la région Rhône alpes hein il faut pas dire, par la CNR, mais c'est le directeur des services qui a piloté l'étude avec un élu, élu de chez moi, mais ça l'a épuisé, après j'ai pris le relais, haha on était pas faits pour ce travail-là je dirais donc ça a été un peu galère donc ça ne donne pas un mauvais résultat, mais il y a un manque d'uniformité au projet.

LD : et les départements n'ont rien dit ?

Ici le Rhône eh bien dans sa splendeur il en avait rien à faire du bas du département, on est la dernière communauté de communes, et nous la dernière commune, donc il a pas souhaité prendre la maîtrise d'ouvrage donc.. regardez Givors n'a encore rien fait par exemple. Aujourd'hui il manque le lien entre Loire sur Rhône et pierre bénite, et les berges de Lyon qui sont très belles hein, moi je trouve que ce qui s'est fait à Lyon c'est très très bien , mais aujourd'hui on aurait à passer pierre bénite et pierre bénite c'est quand même très très compliqué, et puis après il y a les zones Seveso de Feyzin qui là aussi sont compliquées, et puis après nous on est allé jusqu'à loire sur Rhône. Notre communauté de communes va jusqu'à Loire sur Rhône. Quand il y avait la maison du fleuve Rhône moi j'ai milité longtemps pour que notre via rhôna rejoigne la maison du fleuve Rhône. Ça s'est pas fait. Il y a une vraie logique. Et moi j'ai une collègue qui s'est beaucoup battue aussi pour que ça se fasse, mais avec Givors on n'a jamais réussi, monsieur le maire a mis ses priorités ailleurs, après c'est son droit, j'ai rien trop à dire ; mais pour nous région de Condrieu après les gens quand ils arrivent à Loire sur Rhône, ils se débrouillent ils vont à Givors, ils prennent les voies cyclables le long des routes, mais c'est dommage. Pour l'image

de la via rhôna c'est dommage. Et la maison du fleuve Rhône je vais quand même vous dire ce que j'en pense ; j'ai été quand même profondément déçue qu'on ne la sauve pas ; parce que la région Rhône alpes on avait cette maison pour l'association maison du fleuve Rhône, et quand même là le pôle métropolitain s'approprie les lieux qui ont été grassement payé par la région Rhône alpes ! et ça j'ai pas digéré. Et pas que moi ! mais on a des chefs dans notre secteur qui font un peu ce qu'ils veulent.. pourtant il y en a un de droite et un de gauche ! c'est pas peu dire que c'est pas la politique qui toujours règne, et le pôle métropolitain M. le président de la région Rhône alpes a pas toujours son mot à dire avec Gérard Collomb. Mais ça c'est des trucs politiques, moi je comprends pas pourquoi le grand Lyon à l'époque et la région Rhône alpes n'ont pas sauvé la maison du fleuve Rhône et ça je leur reprocherais toujours. Parce que nous les collectivités, c'est pas des communautés de communes comme nous qui pouvions faire cela, c'est bien des grosses. On n'a pas les moyens de porter des choses comme ça, mais la métropole maintenant elle a les moyens, elle a rien fait pour. La région était prête à mettre ce qu'elle pouvait mais il fallait qu'il y en ait d'autres. Donc ça c'est une petite parenthèse. C'est un peu dommage, et ça pour quelqu'un qui fait une thèse c'est bien de savoir parfois, parfois les décisions politiques sont pas toujours prises dans l'intérêt d'un territoire. Il faudrait plus souvent qu'un homme politique n'oublie pas qu'un territoire il se fait pour l'avenir il se fait pas pour une mandature. Il se fait pas à l'instant t pour servir, le territoire il se fait pour l'avenir, et parfois il faut dépasser certaines... des intérêts politiques ! je pense que M. collomb il a plein de qualités mais il a un gros défaut c'est que il porte sa métropole et il oublie les autres. Il nous avait invités nous les élus ruraux pour un travail, Lyon 2020 donc voyez ça remonte à plus de 10 15 ans, et on avait évoqué ce que j'aimais bien moi mais je vois rien venir, c'est faire un lien ville campagne. C'est-à-dire que nous au Pilat on adore accueillir les gens de la ville mais quelque part, on devrait avoir des compensations, pourquoi on devrait avoir nous à tout organiser pour l'accueil et ne pas avoir quelque chose en retour. Un peu de financement quoi. Parce que le parc du pilat il coute cher à faire fonctionner. Parce que le parc du pilat la métropole nous aide pas à faire vivre ce parc donc ce lien ville campagne je l'aurais souhaité fortement, je pense qu'il aurait pu faire partie d'un projet de grand territoire. Je pense que la métropole elle peut pas se limiter à elle-même, elle n'existe pas à elle-même. Parce que les gens ils dépassent cette métropole. Ils y travaillent et y vivent peut-être mais ils passent leur weekend autour, et je vois rien venir là-dessus et c'est dommage. Alors il nous dit M. collombe, qu'il a mis dans le nouveau Rhône je ne sais plus combien de millions , mais bon voilà. Alors la via rhôna,

LD : oui on pourrait parler de la mise en tourisme de la via Rhôna avec tout ce qui se passe avec le SCOT des rives du Rhône, Rhône pluriel, la promotion de la via rhôna,

Alors je pense que c'est ce qui est le plus difficile et tout à l'heure vous me parliez de quelque chose qui me gêne un peu et que j'ai encore entendu dans ma communauté de commune, hier, c'est qu'il faut qu'on trouve le moyen, d'intéresser, de faire en sorte que tous les gens du territoire tous les élus du territoire, comprennent l'intérêt de la via rhôna, même si ils habitent à 20 ou à 30 km. Et hier j'entends

encore le maire de Longes dire « oh cette via rhôna vous nous pompez ! » il est sympa donc je me permets de dire ça, en fait cette viarhônga moi je pense qu'il faut faire comprendre l'intérêt de la via rhônga au territoire et aux habitants. Les habitants apprécient mais au début ils m'en ont fait de la comédie, au bord du Rhône, cette via Rhônga elle va amener du monde, ça va passer devant nos portes, bon maintenant ça c'est passé c'est bon, les élus, ceux qui habitent au bord ok, les commerçants il faut trouver les moyens pour les motiver, ils sont quand même pas vraiment motivés, on a un petit restaurant pas loin de la via rhônga il fait toujours pas à manger le soir l'été, il fait toujours pas à manger le dimanche midi, on a encore, ça c'est de la mise en tourisme, c'est-à-dire qu'il faut amener du service à proximité des gens qui passent sur la via rhônga, à proximité ou les amener à sortir. Dans les deux sens il faut le faire je pense. Et sur notre périmètre on a pas gagné. Donc ça je pense que notre périmètre il faut que le parc nous aide, ces collectivités à travailler sur ces questions, sur ces questions de comment on motive les hébergeurs et les restaurateurs à apporter u service au bord de la via rhônga et tout au moins pour apporter le service minimum du couchage et de la nourriture et ça c'est le premier point. Ça on a énormément à faire. Après il y a la mise en tourisme patrimoniale. Je pense qu'i faut donner de l'information tout au long de la via rhônga soit en faisant ce qu'on a fait nous région de Condrieu, c'est qu'on met un point d'accueil touristique l'été à Saint Cyr sur le Rhône, là où il y a un petit restaurant au bord du Rhône, on a fait un grand parking, et là l'office du tourisme, donc c'est la communauté de commune, il y a un point d'accueil pour l'été, avec une petite cabane. Et l'on renseigne le touriste, et ça c'est bien, en plus il y a un petit restaurant donc les gens peuvent s'arrêter, peuvent se poser à l'ombre.. donc ça c'est une première mise en tourisme, de l'information touristique, donc on a dit d'abord restaurant hébergeurs, et puis après de l'information patrimoniale. Autour des bacs à traille, des mariniers, des personnalités, qui sont venues sur bon oi j'ai fait un petit recueil sur ma commune mais toute les communes peuvent avoir des choses, et ça parce que on va faire à ampuis parce que à ampuis ils vont restaurer la traille, la région Rhône alpes va participer il y a eu une étude

LD : des personnes de PROMOFLUVIA m'en ont parlé

Oui oui je suis adhérente à PROMOFLUVIA, mais ce sont des gens qui vous en ont parlé parce qu'ils connaissent bien le sujet mais l'acteur, le porteur c'est la commune d'ampuis. Donc là il va y avoir un point d'accueil intéressant avec l'histoire de la mise en valeur et du bac à traille. Ça c'est bien. Après il faudrait tout le long avoir d'autres idées, pour faire en sorte, chez nous on pourrait parler des mariniers et du chemin de halage, après l'île du beurre on pourrait faire un point d'information un peu plus loin, il y a tous les repères de crue on en a beaucoup sur notre commune, il y a les personnalités comme Frédéric Mistral, il y a les aménagements du Rhône, il y a plein de choses qu'on pourrait sur des bornes, interactives, je sais que ça coute hein, je sais on a eu aussi des moulins, il y a aussi ce qui se passe encore aujourd'hui, la joute, tout ça, on aurait long à communiquer sur le côté historique, après sur le vin aussi, voilà tout u long de la via rhônga. Il va se faire aussi quelque chose qui déjà commencé je pense à saint pierre de bœuf, ils ont fait un petit hébergement, mais parce que la communauté de communes du plat

rhodanien est super bien organisée, et la mienne pas. Donc eux leur dossier était prêt, ils l'ont déjà présenté à Rhône pluriel au début du contrat et il est déjà financé. C'est la grosse différence, lorsque vous avez une communauté de communes, comme celle du pilat rhodanien avec un président très volontaire, des élus aussi bien sûr, et qui se mobilisent et qui cherchent des opportunités pour développer leur territoire eh bien ça va tout seul. Chez nous c'est toujours il faut tirer très fort ça n'avance pas vite et on n'a pas encore déposé de dossier sur la via rhôna. A part quand on l'a créé, le financement on l'a eu pour la mettre en œuvre, mais aujourd'hui à part Ampuis, la traille, voilà. Le soucis, c'est que notre territoire, nos élus, on est qu'une petite commune un peu plus importante c'est la nôtre, et les autres communes ce sont des petites communes du plateau qui comprennent pas toujours l'intérêt, et dans les communes de la vallée on va pas dire qu'on est complètement unis quoi, mais ça ce sont des choses très confidentielles que je vous dis là, mais ça joue sur les projets, pour quelqu'un qui fait une thèse c'est un bon exemple, comme les territoires maintenant c'est décentralisé, on a les communautés de communes qui pilotent plein de choses, et on laisse le pouvoir aux locaux, mais il faut aussi que les locaux s'organisent et soient téméraires, volontaires et partagent un projet. Ce qui chez nous dans la région de Condrieu est difficile. Voilà.

LD : ce sont des dissensions politiques, ou par rapport au fleuve ?

Non ce sont des dissensions sur les projets, mais ce que les élus comprennent pas c'est l'intérêt du projet, de se projeter dans l'avenir parce que la via rhôna effectivement elle va pas donner tout de suite du bénéfice, mais à long terme les chambres d'hôtes qui sont installées le long de la via rhôna elles fonctionnent du tonnerre ! donc ils vont pas le dire à leur maire évidemment mais ils fonctionnent bien et ça les élus le voient pas toujours. Et chez nous c'est un peu ça le projet d'Ampuis devrait être un projet de communauté de commune, et pas seulement un projet de commune. Mais le maire d'Ampuis 1 a pas envie de partager, et puis comme il a un peu plus de moyens il s'est dit je vais faire mon truc tout seul et voilà, on est trop individualistes dans notre communauté de communes. Je vous dis, pour faire la via Rhôna, ça a été laborieux, si on avait dit au début ce que ça allait coûter, ils y seraient sûrement pas allés, mais ils seraient sûrement pas allés vers la petite enfance si on leur avait dit ce que ça allait coûter. Mais quand vous parlez gouvernance, ça fait vraiment partie ça. Parce que comme la gouvernance elle est très territorialisée, c'est les petites communes, parce que tout à l'heure vous parliez du Scot, super, mais c'est pas lui qui fait le job. C'est de la planification, quelque part il donne les grandes directives, mais quelque part c'est un peu un grand bazar, il donne des études – j'aime ce que fait le Scot, parce que il y a de la prospective il y a des choses comme ça, mais en fait là il lance à nouveau une étude commerce, c'est très bien, mais il regarde pas comment elle va se décliner sur les territoires, donc quelque part, c'est peut être aussi aux territoires de se l'approprier. Donc vous pour votre sujet j'ai bien noté ce mot de gouvernance, c'est ce qui nous manque. Aujourd'hui est ce que c'est Rhône pluriel, mais il a pas les gens pour le faire, moi je suis Rhône pluriel mais j'ai pas le personnel pour faire ça, est ce que c'est le parc, mais le parc il est pas sur l'ensemble de la via rhôna qui nous concerne, donc on a un vrai soucis

de gouvernance. Est ce que c'est la maison du tourisme du parc, qui travaille effectivement sur la mise en tourisme, le financeur c'est la région par l'intermédiaire de Rhône pluriel, mais c'est pas vraiment le donneur d'ordre. La maison du tourisme c'est l'organe qui promeut le tourisme dans le parc, à l'échelle du parc. Donc je sais pas comment on va le résoudre, il faut qu'on y travaille, cette mise en tourisme de la via Rhôna je ne sais pas qui va la piloter. Moi région Rhône alpes, je prends ma casquette de conseillère régionale ça m'inquiète, parce qu'on a mis une ligne dans le contrat de développement, et je sais pas comment, elle va se faire au coup par coup et c'est pas bien, donc c'est la question que je vais poser très prochainement aux élus locaux, parce que je prends ma casquette de conseillère régionale, comment comptez-vous mettre en œuvre cette mise en tourisme de la via Rhôna ?

LD : et au niveau de la région vous avez une oreille à la région, comment c'est perçu à la région ?

A la région elle a confié au territoire le soin de s'organiser, elle a mis l'argent au départ pour la construire, elle a mis le paquet, aujourd'hui dans les contrats de développement elle y met encore de l'argent mais la région elle a pas encore à s'immiscer dans la gouvernance territoriale. C'est pour ça je voulais absolument qu'on parle de ça parce que dans le cadre de votre thèse, au départ gouvernance. Parce que par exemple si l'on décide sur la portion de via rhôna qui est sur la communauté de commune de la région de Condrieu, si on décide de faire des bornes pour machin machin informer le tourisme, ça va être la communauté de Condrieu qui va être maître d'œuvre mettons, le contrat de développement financera, mais est ce qu'on aura une unité, est ce que le Pilat rhodanien poursuivra, est ce que le pays roussillonnais ça l'intéresse, donc vous voyez moi c'est ça qui aujourd'hui moi m'inquiète, en tant qu'élue régionale mais aussi en tant qu'élue locale. Et ça il faut qu'on mette les choses sur la table, vous chercherez l'écho du parc je sais pas du tout comment le parc le perçoit, là je prends pas du tout ma casquette de parc,

Mais voyez cela rejoint le problème de notre France, général, quand on parle de ce fameux mille feuilles, en fait on se retrouve là, avec une série de mille feuilles déjà locaux, hein, sans parler des départements et tout ça, on a Rhône pluriel, on a le parc, on a les communautés de communes, on a pas les mêmes périmètres, on a pas les mêmes élus, obligatoirement, en plus là aussi, alors ça se voit pas de l'extérieur, les habitants en tout cas non, les communautés de communes peut-être, mais en tout cas moi qui suis élue régionale je me dis où va être l'uniformité, où va être, le but c'est quand même de développer l'économie locale autour de la via Rhôna. Voilà. Pour dire cela un peu sec. Je pensais pas qu'on y viendrait mais voilà, voyez pour dire quelque chose de plus tendre, on a fait la fête de la via rhôna ce weekend, franchement ça s'est pas senti ça. Nous à Condrieu on a marqué le coup parce que moi je voulais marquer le coup en tant que conseillère régionale, on a fait une fête du vélo samedi qui était superbe, on a eu des gens qui se sont arrêtés, un couple, des gens qui venaient de Genève et qui descendaient en tandem, on a bu ensemble, ah j'ai respiré, en dehors de mes problèmes du quotidien, je me suis mais c'est formidable des gens qui prennent du temps pour faire tout ça, après on a rencontré

un autre couple de gens qui venaient de Genève mais qui partaient pas de Genève et iront jusqu'à je sais plus où, mais c'est ça la via rhôna. Après c'est à nous de l'aménager le mieux parce que les gens nous ont dit des choses comme où c'est que je trouve un point d'eau, on a même accompagné des gens pour tout vous dire pour aller au restaurant du coin, c'était sympa, mon collègue il est monté avec un vélo pour leur éviter de chercher dans la ville, parce que on est pas bien signalés, on fait une belle fête, non mais je suis toujours emballée par la via rhôna, et je me suis dit c'est ça la vie de la via rhôna, ça c'était le samedi, et le dimanche on a fait le départ d'une ballade avec la fédération française de cyclotourisme, et on a eu 180 inscrits qui ont fait la ballade de Condrieu à saint rambert d'albons. Donc un truc tout simple il y avait ne halte à saint pierre de bœuf, j'avais trouvé ça formidable, ça avait été mal diffusé et finalement il y a 180 personnes qui sont arrivés et qui ont trouvé le truc, ; tout ça ça vous encourage à vos dire qu'il faut vous organiser pour que à aille mieux, moi voilà la leçon que ça m'a donné. Je me suis dit en tant qu'élue, il faut que tu fasses une ça marche quoi.

LD : cette fête de la via rôna, vous l'avez fait juste à l'échelle de la commune ou, je crois qu'il y a des chose qui se son passées à Lyon ?

Toute la via rhôna, de Genève à Fos sur mer, toute la via rhôna. C'est la région Rhône alpes, et puis peut être paca, en tout cas Rhône alpes c'est sûr c'est lui qui a lancé l'idée, tous les premiers weekends de juin, c'est la fête de la via rhôna. Ça va avec la semaine du développement durable avec la semaine du vélo et tout ça, donc cette année la région Rhône alpes, j'étais pas bien d'accord ais tant pis, cette année les moyens régionaux se sont concentré sur Lyon. Bon l'année dernière ils étaient concentré sur les communes de campagne donc on peut pas toujours avoir tout. Cette année il s'étaient concentrés sur Lyon donc les gros moyens les personnes tout ça, mais nous on a eu nos packages, les tee shirts, les ballons, tout ce qu'on a voulu, et donc la région Rhône alpes invitait qui le souhaitait à faire quelque chose ; saint pierre de œuf a fait quelque chose, l'ile d beurre a fait quelque chose, il y a eu un petit circuit pour les petits il y a eu 68 enfants qui se sont inscrits à un parcours, moi j'ai fait une visite guidée sur les bords du Rhône pour expliquer l'histoire, buvette budffet pour réjouir les gens, la mobilité le parc du pilat avec la maison de la mobilité, la librairie avec un stand sur les livres autour du vélo, voilà. Donc cette viarhôna mon soucis c'es cette gouvernance qu'il faut qu'on arrive à mettre en lace, et comme maintenant à mon avis il faut quelqu'un , une personne, e compte tenu des budgets des uns et des autres je sais pas comment on va faire quoi.

LD : 'avais une autre question, par rapport à l'historique, ça fait combien de temps que le parc naturel s'intéresse à sa façade rhodanienne en fait ?

Moi ça fait 40 ans que je suis dans le parc, donc 80, 81, comme nous avec la base de loisirs de saint pierre de bœuf, ça c'est un peu notre faute, le parc s'est intéressé à celle de saint pierre de bœuf et pas à celle de Condrieu, alors pourquoi j'en sais rien. C'est peut-être la faute des élus de l'époque. Peut-être

parce qu'à saint pierre de bœuf il y a pas eu de volonté locale pour le faire. C'est une question qu'il faudrait que j'éclaircisse un jour ça tiens parce que franchement on a galéré ;

LD : ça m'intéresse de voir les relations entre le parc naturel et la vallée

La difficulté ici c'est que on a toujours eu un pied dans l'Isère et cette base de loisirs elle est quand même fortement marquée par les communes de l'Isère. Mais plus récemment avec la via rhôna depuis 2004 moi je suis élue conseillère régionale depuis 2004, quand on est élu conseiller régional d'un territoire on est souvent au par cet j'ai eu un poste de vice-présidente au par cet là on s'est vraiment rapprochés et travaille plus ensemble voilà. Le plan paysage, puis la via rhôna, mais la via rhôna ça a été tout une histoire.

Nous on s'est souvent placé comme porte d'entrée du parc, c'est que les gens and ils arrivaient à Condrieu ils nous disaient c'est la porte d'entrée du parc, mais il y a eu à un moment une gouvernance au parc qui a été très difficile, avec une présidente qui se mettait tous les élus à dos, mon maire M. Moncharmon il voulait plus y aller au parc. Cette personne habitait Saint Etienne donc elle tirait beaucoup sur Saint Etienne, elle était députée européenne elle avait pas le temps de s'occuper du parc.

LD : on n'a pas parlé de la mise en tourisme, quel paysage est-ce que l'on veut montrer avec la via rhôna ?

Quand on est au bord du Rhône, on a tendance à tourner le dos, c'est pour ça que quand je suis avec des groupes j'essaie de leur montrer les vignes, ici ce qui est intéressant, mais les autres communes aussi je pense, on a toujours une fenêtre sur les vignes. Quand vous vous promenez sur la via rhôna vous avez toujours une ouverture de 2 ou 3 km sur les vignes ou sur le paysage de comment vous appelez ça, la côtière rhodanienne. Et sur la via rhôna c'est la même chose. Mais il faut inviter les gens à le découvrir et c'est pas toujours facile, et c'est ça aussi qu'on pourrait dans la mise en tourisme communiquer. Et puis après ce qui est compliqué, ce serait d'amener les gens sur le plateau pour que les gens des communes du plateau s'intéressent à cette via Rhône. Mais on a une route de montagne pratiquement donc à vélo c'est pas possible. Oui donc paysage, le patrimoine, et l'histoire. Ça intéresse les gens.

LD : donc les inondations. Comment vous les avez vécues, quel rapport avec la CNR

Donc le rapport avec la CNR il a été très mauvais au début depuis 1977 parce que en fait la CNR elle a pas toujours compensé , après progressivement il s'est amélioré, parce que ils ont mis en place les missions d'intérêt général et nous on a pu en profiter pour différentes choses notamment à l'île du beurre, et puis ils ont subventionné le réaménagement de la base de loisirs, en cherchant les financeurs ils se sont présentés, et depuis c'est le moment où ils ont participé aux actions de territoire, le lien avec la CNR s'est amélioré, nous on a compris que ces travaux ils avaient été décidés il fallait s'y faire et la CNR nous a compensé sur des actions locales, sur des travaux locaux, et notamment il y a deux ans ils nous avaient accompagné dans une balade sur le Rhône, avec le bateau solaire ; sur les deux jours de balade,

on faisait le bord du Rhône on redescendait jusqu'à l'île du beurre c'était magnifique. Et ça dans la mise en tourisme de la via Rhôna il y a le vélo mais il faudrait aussi faire de la petite balade sur le Rhône je sais pas si vous avez eu l'occasion de le faire, allez manger un soir sur le restaurant le Livia, faites la ballade, on voit la côtière rhodanienne autrement ; quand on est sur son vélo on a du mal, il faut se mettre comme ça, quand on est sur un bateau on voit directement la côtière et c'est magnifique. Donc la balade sur le Rhône pour moi, la petite balade à 3 euros l'après-midi, ce serait vraiment quelque chose à faire, en balade d'été hein. Ah, les inondations, la canalisation du Rhône a quand même eu un aspect très positif, elle a régulé le cours du Rhône. Faut quand même dire les choses, faut pas parler sue des mauvaises choses, même si moi j'ai pas apprécié cette destruction du paysage, elle a régulé les inondations. Nous la dernière inondation qu'on a vu ici, c'est 2003. Et encore chez nous elle était pas trop grave, elle était plus grave à Pierrelatte plus bas, mais chez nous la dernière c'est 2003. 90 je m'en rappelle à peine. L'inconvénient c'est que les PPRI définissent des zones d'extension des crues. Mais malheureusement nous on se retrouve Condrieu on est dans la crue, donc tout ça est inondable fortement, donc ils ont révisé le PPRI et on a peut-être quelques ouvertures possibles voilà. Donc c'est vrai que notre commune elle belle ça c'est indiscutable mais c'est vrai qu'on a essayé e développer des zones artisanales, ça faisait gagner des sous maintenant ça en fait plus beaucoup, ce qui fait peut-être c'est pour ça qu'on a pris ce retard financier par exemple par rapport à ampuis. Alors ça les habitants comprenaient pas pourquoi à ampuis ils peuvent faire des zones de pas chez nous. Alors les grands scientifiques nous expliquent que ces des questions de courbes de niveau et j'y crois moi mais à Ampuis ils ont pu avoir de l'industrie et pas nous. Pour vous expliquer aussi les conséquences économiques du Rhône sur un territoire, par exemple on avait l'entreprise Girardon sur notre commune ils voulaient 4 hectares. Pour s'étendre parce que en fait ils avaient réussi à se développer dans ma commune mais en en mettant un peu partout. Donc quand vous développez une entrepris et vous en mettez partout ça facilite pas le développement donc moi ils voulaient 4 ha, je les ai pas, alors ils sont partis sur ampuis. Alors vous allez me dire ampuis c'est pas dramatique c'est la communauté de communes. Mais voilà les conséquences aussi de la canalisation du Rhône. Alors aujourd'hui on est communauté e communes ok, mais avant, à côté vérin, ils ont mis des usines de partout, après ça se répercute sur le budget, moi j'ai 2, 5mlions de budget, 4000 habitants, ampuis qui a moitié moins d'habitants que moi a le même budget ! donc voyez c'est pas bien ça. C'est ça aussi la gouvernance territoriale qu'est pas bonne parce que en fait l'État nous dit organisez-vous en communautés de communes, super, mais à côté de ça il nous reste toujours les responsabilités de fon avec des budgets, comme moi ma commune elle est centrale, elle a un rôle de centralité, donc j'ai une bibliothèque, mais tout le monde autour vient la bibliothèque mais c'est moi qui paye la bibliothèque pour l'instant. Par contre Pilat rhodanien leur médiathèque elle est intercommunale ! par contre vous allez me dire Pélussin est plus central que Condrieu. C'est pour ça que le vrai périmètre de notre communauté de commune ça aurait dû être ça : en prenant l'autre rive et la Loire. Parce que les gens de vérin, ils ont pas besoin de faire des choses ils ont juste à venir à Condrieu : cinéma, marché, leur taxe d'habitation par contre ils la payent à vérin !

moi je suis pour les communes nouvelles , la gouvernance , une communauté de communes elle doit porter des compétences lourdes, ordures ménagères, financièrement et tout, et après des communes style commune nouvelle 6000 habitant environ, parce que moi mon bassin de vie c'est 6000 habitant, eh bien là on porte les compétences plus légères, culture, voilà. On fait une meilleure gouvernance de territoire. Inondation je vous ai toujours pas répondu, nous Condrieu on a été énormément marqués avant la canalisation du Rhône,

LD : il va y avoir les changements et des cartes qui se redistribuent avec la loi GEMAPI ?

Oui au niveau de ma communauté de communes ça m'étonnerait qu'on y aille là-dessus. C'est toujours pareil, maintenant quand l'État donne des directives il les donne toujours aux communautés de communes, mais faut que les communautés de commune soient construites sur un bon bassin de vie, moi je suis...

LD : est-ce que c'est appelé à évoluer ce découpage, de la communauté de communes de la région de Condrieu ?

On est en dessous du seuil de la loi notre de 20 000habitants, avec qui va-t-il falloir se marier, moi personnellement j'ai du mal actuellement ; la logique de territoire voudrait, la logique de territoire, si l'on ne regarde pas le territoire de manière politique ou concurrentielle, ce serait de faire un vrai bassin autour de vienne. Mais est-ce que c'est ce qui se fera j'en sais rien parce que il y a de telles rivalités, j'en sais rien. La loi elle est pas sortie elle sortira pendant l'été mais la loi on la respecte en général ; donc après il va y avoir les conseils d'intercommunalité, donc vienne l préfet de vienne s'est permis de se prononcer, donc il a dit l'idéal c'est que la communauté d'agglo de vienne se marie avec la communauté de communes de la région de Condrieu, ce qu'a dit le préfet et la commission, après le président de la communauté de communes qui est le maire d'ampuis il voudra pas aller avec vienne. Le maire de saint colombe, la logique est qu'il aille avec vienne, il voudra pas aller avec vienne. Mais c'est des rivalité de personnes, des gens qui pensent leur personne avant de penser au territoire. Mais le maire de sainte colombe il se rend pas compte, mais ses personnes vont toutes se renseigner à vienne, ils viennent pas dans sa mairie l'embêter. Moi je sais pas ce qui se passera.

LD : c'est vrai qu'il y a le fleuve qui fait frontière entre les deux

Moi je vais vous dire une chose, le fleuve il fait plus frontière aujourd'hui. Ici par exemple, la gouvernance locale, nous on a pas pu construire de terrain de sport, comme conséquence des inondations. A Condrieu je n'ai pas de gymnase. Ou un petit gymnase d'école mais pas de sport. Il y a 40 ans on a créé un syndicat de gestion des installations sportives, l'intercommunalité avant l'heure, Condrieu, les roches saint clair, voyez ces trois communes là, parce que tous on avait des problèmes d'inondations, et saint clair du Rhône avait des problèmes d'usine chimique du PPRT, donc on a fait nos installations sportives entre les deux communes et on les a faits aux roches de Condrieu. Donc on a

piscine gymnase, on a un équipement digne d'une commune de 10 000 habitants. Et ça c'est souvent contraint et forcé qu'on fait les choses, parce que nous on pouvait pas faire chez nous, donc il fallait parler à quelqu'un, pas trop loin non plus, donc le seul inconvénient c'est notre traversée du pont. Alors ça fait partie aussi de votre thèse, c'est très dangereux et justement, on peut pas le traverser en vélo, je fais du vélo mais j'ai peur des voitures, je ne le traverse pas à vélo donc on avait un gros projet qu'on avait fait étudier en 2008, moi quand j'ai été élue, un projet de passerelle en encorbellement, on a fait plusieurs études hein, je vous disais tout à l'heure que c'était pas logique qu'on ait envoyé de la terre de l'autre côté du Rhône, qu'on coupe une commune comme ça, voilà vraiment ça je pense que l'État aurait dû réfléchir à ça, pour créer du lien et surtout pour qu'on puisse le faire en mode doux, on a fait faire une étude approfondie, donc ce que le cabinet d'étude avait conclu c'est des passerelles en encorbellement parce que comme c'est un pont suspendu il faut le même poids de chaque côté. Ce projet, le département du Rhône le soutenait et il m'a confié le soin de trouver les financements, mais j'ai pas trouvé les financements, donc ça s'est pas fait. J'ai trouvé pas mal d'argent mais il en manquait parce que c'est un projet énorme pas loin de 4 millions d'euros avec les atterrissements, donc c'est le département de l'Isère qui a pas suivi, j'avais région Rhône alpes, CNR, département du Rhône,

LD : ça aurait pu être inscrit au plan Rhône ça

Oui mais non, je sais plus pourquoi mais ça a pas été inscrit au plan Rhône et maintenant ils veulent pas me l'inscrire. Et en plus ça aurait permis de rejoindre la via Rhône facilement depuis la gare, parce qu'on veut que les gens se déplacent et viennent en mode doux, ça aurait permis d'aller à la base de loisirs à vélo, ça aurait permis d'accéder à l'Isère, enfin on avait trouvé plein de raisons on avait monté un dossier béton. Mais bon l'Isère n'a pas suivi, parce que c'est l'extrémité, c'est pire que chez nous l'Isère. C'est Grenoble l'Isère ! là la route elle est toujours mal entretenue. Mais notre dossier est béton, un temps on avait pensé une passerelle ici amis c'est difficile ici parce que le Rhône est canalisé et puis ça a un coût énorme, et pour la navigation on peut pas remettre de pilier dans le Rhône, le VNF n'aurait jamais accepté, et c'était encore plus cher. Parce que le Rhône canalisé, il reste immense et il court quand même hein. J'aime beaucoup cette photo que je fais toujours voir, là c'est l'île du beurre, là c'est gerba et là c'est ma petite digue où on peut se mettre pour regarder et le Rhône arrive ici et il arrive encore vite, et autrefois avant d'être canalisé il arrivait là et on disait qu'il se retournait, nos anciens disaient il se retournait parce qu'il venait taper contre la digue, il y avait ce qu'on appelle une meule, je sais pas si c'est français, c'est comme un tourbillon, un retour, on avait le sentiment, le Rhône se retourne contre la digue, cette digue c'était le fameux chemin de halage

LD : c'est une digue XIX^e ?

Oui elle a été refaite plusieurs fois, en 1808, parce que c'était toujours inondé, il fallait sans cesse le refaire, pour les chevaux et pour les hommes, et puis après on l'a rehaussé encore une fois après les grandes inondations de 36 37 je sais plus, et puis on l'a surélevé encore une fois en 1857 où il y avait eu

des inondations. Et après le Rhône n'a jamais resauté cette digue. Donc si le Rhône sautait cette digue il aurait, il épandrait complètement, c'est pour ça qu'on dit zone d'expansion de la crue, le Rhône qui arrive très vite ici, il sauterait la digue et il s'épandrait dans la digue, que je vous ai montré

Alors ça c'est ma visite guidée que je dis aux gens, alors moi je suis pas une historienne mais ce qui plaît aux gens c'est l'anecdote, alors des fois je me rappelle pas toujours des dates, on me le pardonne, mais je leur raconte des trucs. Par contre je sais pas si vous avez ce document sur les repères de crue dans le cadre du plan Rhône

LD : une dernière chose c'était l'île du beurre : son historique

Alors l'île du beurre, elle a une très belle chose c'est une expo qui s'appelle mémoire d'île. Ça s'est passé avec un monsieur qui avait été directeur de l'île du beurre ; j'en suis pas tout à fait sûr mais il devait avoir un lien avec Rhône Poulenc ou je sais plus trop quoi, et ce monsieur Grenouillet il avait un attachement avec l'environnement et le patrimoine, il a été comme moi très marqué par la canalisation du Rhône, changement de paysage, changement donc et en fait il s'est trouvé que cet espace, l'île du beurre, conservait son aspect naturel du Rhône avant la canalisation. Donc il s'est dit avec d'autres élus le maire de Tupin et Semons, le maire de Condrieu, il faut absolument préserver le Rhône tel qu'on l'a connu, l'île de la chèvre, l'île du beurre, les lînes, si on ne fait rien les lînes vont s'ensabler, les castors vont disparaître, les broussailles vont se mettre partout donc il a trouvé les moyens, au début il me semble que Rhône Poulenc a participé, avec les collectivités territoriales, départements, puisque le département a quand même une compétence protection de l'environnement, et tout ça a donné les choses que l'on a aujourd'hui mais c'est quand même de monsieur Grenouillet que les choses sont parties quoi.

LD : sur l'île de la platière on a eu quelques frustrations des gens qui ne pouvaient plus passer en canoé, est-ce qu'il y a eu le même scénario ici à l'île du beurre ?

Pas vraiment ici parce que le Rhône était très peu pratiqué. Il y avait des gens qui avaient des barques, mais dans les années 1950 tout le monde a abandonné sa barque ; il y avait encore quelques personnes, mais bon et puis l'île du beurre par rapport à l'île de la platière elle est un petit peu en retrait il y a pas d'habitation, il y avait pas d'habitation, il y avait autrefois une ferme, vous verrez dans mémoire d'île, mais cette ferme elle a très vite disparu là où il y a la maison, on n'a jamais de contestation vraiment, c'est plutôt que l'on a pas trouvé les financements voulus, mais non on a pas eu.

Non j'aurais aimé avec cet espace sur ma commune moi. Parce que c'est un bel espace, c'est une belle vitrine. Nous on a que de l'urbain ça monte sur le plateau, on a deux km et demi de via rhôna par contre.

LD : ah une dernière petite chose c'était les joutes. La réhabilitation du bassin de joutes s'est faite quand ?

Ah j'adore les joutes. Eh bien ça fait avec la canalisation du Rhône. On jouait sur le Rhône à l'époque, on jouait sur la plage, quand il y avait pas trop d'eau c'était pas commode, donc quand ils ont remonté la ligne d'eau, et bien ils ont creusé le bassin de joutes que vous voyez quand vous repartez à Chavannay. Le nôtre est pas trop trop mal, à Chavannay c'est bien en corps de bourg je trouve, à Chavannay ils joutent en corps d bourg, nous c'est un peu à l'extérieur, mais pour vous expliquer, tiens il faudrait que je demande à monsieur... c'est le président de la société nautique, à quel moment a été fait le bassin de joutes. Mais les sociétés nautiques elles existaient avant parce que elles avaient pour rôle on aide souvent au moment des inondations. Donc c'est souvent la société nautique et les bénévoles qui distribuaient notamment quand il y avait des personnes agrées et quand il fallait emmener les gosses à l'école, qui distribuait les gens sortaient pas c'est les bénévoles qui portaient à manger parce que on avait toujours à boire, et de la quand les inondations ont été moins fréquentes, les sociétés nautiques se sont organisées, pour conserver le patrimoine donc ont maintenu les joutes, et notamment les fêtes avec la joute, nous on a gardé la barque, à la société nautique il y a une section barque, et une section aviron ,il y a une section plus moderne, elle a trente ans à peu près , mais avant la barque, c'était, il y a encore une course de barque de Ampuis à Condrieu, mais nous on a encore une course de barque qui fonctionne bien. Donc les joutes généralement c'est des hommes, il y a plusieurs catégories, donc ça permet aussi pour raconter l'histoire aux hommes de se mesurer dans les périodes où il y avait moins à faire, mais c'est la fête on rencontre plein de monde. Avec les joutes il y avait la tradition du pâté aux poires, le chausson aux poires, et comme il y avait beaucoup de fruits pour la vogue on mangeait le chausson aux poires.

LD : une dernière question c'était le GPRA

C'est parti quand même d'une initiative locale, de la CCPR, M. ...y est pour beaucoup, parce qu'ils ont la chance d'avoir un grand grand grand espace disponible, 250ha, ce qui fait que là ils avaient eu l'idée de faire une zone industrialoportuaire, avec les déplacements l'eau la voie ferrée la route et le fer. Trimodal. Donc cette belle idée, à la région Rhône alpes avec notre dispositifs de grand projet on a dit pourquoi pas accompagner cette initiative et donc on a proposée à l'assemblée régionale de délibérer sur un grand projet Rhône alpes autour de la zone de Salaise Sablons et le thème serait l'écologie industrielle , l'entreprise qui le fait doit les faire transformer par l'autre, c'est une thématique qui rentre très bien dans les projets régionaux, c'est une grosse somme, ça aussi c'est une gouvernance particulière, là aussi Monsieur le maire de vienne veut se retirer. Ça ne fait pas débat au conseil régional, en 2004 on avait déclaré la région Rhône alpes comme une écorégion, il faut que dans notre région on essaye d'être exemplaire sur moins de gaz à effet de serre, le projet de réussir l'industrialisation du XXI^e siècle, de faire autrement de l'industrie, l'idée elle-même qu'on soit de droite ou de gauche. Le périmètre, on s'est dit on va travailler à 20 ou 30 km de son domicile, et les répercussions sur l'emploi ou l'économie se font dans ce périmètre-là, on doit travailler ensemble dans ce périmètre, on a pas voulu couper les intercommunalités, d'où les cercles de 10 et 20km.

LD : au niveau de la coordination économique avec le port Édouard Herriot ?

Nous on souhaite pas être un réservoir à conteneur, on a été très clairs là-dessus, le but c'est de faire de l'industrie, pas de faire de la logistique ou du passage. Fixer des entreprises et que les entreprises se complètent, se coordonnent, c'est pas de faire un lieu de passage. Faut que ça crée de l'emploi et de la main d'œuvre. On essaye de travailler aussi avec le lien à l'habitant, concertation citoyenne.

LD : qu'en est-il de la coordination avec le schéma portuaire de bassin au niveau de la région Lyonnaise ?

Nous on ressent que c'est le préfet Carrenco qui est parti qui a insufflé cela, par contre la petite zone de Loire sur Rhône on sait pas trop ce qu'elle va devenir.

Annexe 10 : entretien avec le maire d'une commune de l'agglomération roussillonnais (entretien n°18)

LD : Pour commencer j'aimerais bien comprendre, afin de m'aider à formuler mes questions durant l'interview ce serai de savoir un peu votre expérience, depuis quand est-ce que vous travaillez, on m'a dit que vous avez été directeur de la CNR à Vienne,

Personne interrogée :

C'est ça oui directeur régional de la CNR à Vienne de novembre 2001 jusqu'à mai 2012.

LD : Et auparavant ?

Oula, auparavant j'étais à la Compagnie nationale du Rhône et j'ai été embauché en février 1983, sur le secteur de vienne, 1983 1988 à vienne, 1988 1993 à Villeneuve les Avignon, 1993 1997 à Montélimar, 1997 2001 à Avignon, et 2001 2012 à Vienne et 2012 2014 à Lyon.

LD : Je me demandais si vous aviez déjà passé beaucoup de temps sur la zone d'étude et

Personne interrogée :

Et bien c'est mon deuxième parcours donc voilà, de mon activité professionnelle depuis plus de dix ans sur le secteur et si on intègre l'expérience ça fait plus de 15 ans sur la zone sachant que moi personnellement ça fait depuis juin 2002 à Saint Maurice l'exil.

LD : pour commencer dans le vif du sujet je voulais parler de la zone industrialoportuaire, à partir de quel moment est-ce qu'on a déterminé qu'à cet endroit précis il y aurait une zone industrielle et un zone portuaire ?

Personne interrogée :

Au moment de la réalisation de la, par la CNR, parce que cette zone c'est ce qu'on appelle une zone cahier des charges, c'est un site industrialoportuaire, de la CNR pour tout ce qui concerne le domaine concédé. Et là inspira en tant que tel ça prend une partie du domaine concédé à la compagnie, plus des terrains qui sont à proximité directe mais qui sont pas bord voie d'eau. Donc si vous voulez avoir un aperçu de l'intérêt pour la CNR d'avoir un site comme le site industrialoportuaire de salaise sablons, à la CNR à Lyon. (Michel Cotte, CNR à Lyon). Si vous voulez avoir l'avis local, c'est Cécile Magherini, la directrice régionale qui m'a succédé. Donc ça voilà, si vous voulez avoir un peu l'origine, l'origine c'est la réalisation des travaux de la chute donc c'est 1976, donc les travaux on va dire 1974 1977 en gros,

LD : quelles étaient les logiques derrière ce choix d'installer une zone industrialoportuaire à cette époque ?

Personne interrogée :

C'était un choix qui était fait il me semble que à des distances particulières il y ait sur le Rhône des sites qui puissent apporter une plus-value au territoire, au niveau du territoire. L'intérêt au niveau du site de salaise sablons c'était une plateforme industrielle chimique qui pourrait apporter une complémentarité et pour lequel la voie d'eau pourrait apporter également au niveau de la massification des flux de matière première. Qui continuent à marcher avec l'apportement, c'est Novapex il me semble sur le secteur. Entre autres, parce que après il y a la CCI qui a souhaité développer son interface voie d'eau, puisque c'est la CCI qui est l'opérateur portuaire de la plateforme, donc elle a beaucoup investi, elle a investi en terme de matériel, elle a investi en terme de structure, et là aussi il y a un avenir multimodal sur le secteur. Et d'ailleurs c'est à la fois la multimodalité du site c'est un des axes du GPRA,

Parce qu'il y a un avenir multimodal sur le secteur. Et d'ailleurs, c'est, A la fois, la multimodalité des sites, c'est un des axes du GPRA, et quand on regarde au niveau de tout l'historique au niveau de la plate-forme donc la plate-forme va avoir 100ans ; l'organisation de la plateforme en tant que tel c'est vraiment un modèle en terme de partage des utilities, donc de tout ce qui peut être mis en commun des services, au sein d'une, au sein d'une même plate-forme, avec des industries qui ont en commun la chimie mais qui peuvent être fondamentalement très différentes à partir des matières premières qu'elles utilisent et ça c'est la base de l'écologie industrielle. Donc c'est pour ça que le fait effectivement que le site INSPIRA c'est à dire la zone industrialoportuaire soit au cœur du GPRA puisqu'il y a plus de 300 ha à commercialiser et que c'est un site d'intérêt régional voire d'intérêt national au niveau de sa commercialisation ; tous ces éléments ont fait que la question s'est posée

ce sont les élus, je dis bien les élus de la communauté de communes de pays roussillonnais, qui ont dit , avec le conseil, le conseil général, c'est vrai qu'on va concentrer sur la zone industrialoportuaire un ensemble d'intérêts, comment faire pour que cet intérêt puisse arriver à diffuser du mieux possible sur le territoire en faisant en sorte d'essaimer sur le territoire, que ce soient des industriels, que ce soient des sous-traitants, des travaux de structure, dans l'écologie industrielle et territoriale, dans, le report modal, c'est à dire la multimodalité des transports. C'est cette réflexion-là qui est à l'origine du territoire que vous connaissez. Donc vous voyez, mais l'origine vous pourrez la demander, moi ce n'est pas que je ne la connais pas mais c'est que je n'ai plus en tête l'ensemble des éléments qui ont conduit à la création de ce site industriel et portuaire. Si ce n'est que c'est la concession, c'est intégré vraiment dans la concession, au même titre que celui de courtine ou de Porte les Valence par exemple.

LD : es ce qu'il y avait des intérêts divergents ou des formes de dissension entre les élus du pays roussillonnais ?

Personne interrogée :

Non, non, les élus roussillonnais ont tout suite vu l'intérêt de ce secteur, encore une fois c'est une convergence d'élément, le fait d'avoir un Rhône mais un Rhône qui n'est pas saturé en terme de transport, avec un linéaire de quai qui n'est pas aménagé et puis la proximité directe de Lyon. Sachant

que le pays roussillonnais a toujours investi, a toujours voulu développer ce secteur, même avant qu'il soit organisé en communauté de communes. Voilà mais cela je pense que Vincent Dahon a pu vous l'expliquer bien mieux que je ne peux moi-même vous l'expliquer. Mais au niveau de l'élus c'est une opportunité importante de développement du territoire. C'est une opportunité en terme de richesse, une opportunité en terme de valeur ajoutée, en terme d'image, c'est une opportunité également en terme de capacité d'évolution du territoire, puisque on fait un choix de qualité environnementale puisque on fait un peu le pendant des industries lourdes à proximité, sans pour autant occulter l'installation d'industries lourdes, mais avec vraiment une intention environnementale très poussée, c'est vraiment ces points-là, en terme de diversification, on peut arriver à travailler dans tout ce potentiel, potentiel de diversité industrielle, potentiel de technologie de pointe, et d'identifier à l'amont les besoins que pourraient avoir ces industries en terme de renouvellement de leur personnel donc travailler sur de l'alternance, travailler sur de l'apprentissage, travailler sur voilà ; c'est un moment en terme de réflexion sur la stricte installation de l'entreprise. C'est un ensemble qui est réfléchi actuellement.

LD : est-ce qu'on peut remonter à l'origine du GPRA, au positionnement des élus locaux ?

Personne interrogée :

L'origine du GPRA je vous l'ai dit, la volonté des élus locaux de ne pas déséquilibrer le territoire tout en faisant en sorte de le valoriser au mieux. Voilà c'est ce choix de partage sur deux thématiques qui sont l'écologie industrielle et territoriale et le report modal. C'est vrai ça a été une volonté de partage, parce que les élus roussillonnais auraient pu dire on a l'opportunité de faire ça, on va tout faire pour les attirer ils vont venir. On risquait de délocaliser d'autres industries, on risquait d'un point de vue de l'emploi de déséquilibrer énormément, donc voilà on risquait d'avoir un effet attractif pour notre territoire exclusivement, mais pour le territoire plus large on risquait d'avoir un effet plus défavorable. Et on a préféré s'orienter vers la non exclusivité du site industrialoportuaire sur ces thématiques là et le fait que tous les territoires devaient en avoir le bénéfice, et pour en avoir le bénéfice ils fallait les mettre autour d'une structure, autour d'une table et pour ça il y a le GPRA, donc c'est le 7^{ème} GPRA de la région, et donc la Région est tout à fait d'accord bien entendu pour s'engager aux côtés des élus, sur ce domaine-là. C'est aussi la raison pour laquelle il y avait 8 EPCI maintenant il y en a plus que 7 parce que Viennagglo est partie, mais 8 EPCI qui étaient là pour travailler ensemble, pas dans une dynamique égocentrique, mais dans une dynamique d'un syndicat beaucoup large.

LD : donc si je regarde la structure de gouvernance du GPRA je vois qu'il y a trois acteurs, région, département et communauté de commune

Personne interrogée :

Un tiers, un tiers, un tiers.

LD : comment se prennent les décisions au sein de cette structure ?

Personne interrogée :

Je ne peux pas parler car je suis suppléant au conseil d'administration, Vincent Dahon ou Francis Charvet devraient vous en parler, vous répondre sur l'organisation, ce sont les personnes les plus adaptées pour pouvoir vous répondre. C'est pas que je dégage en touche mais il y a des personnes mieux placées que moi.

LD : en fait j'essaie de travailler sur l'apparition de la thématique d'écologie industrielle, ça n'a pas toujours été comme ça,

Personne interrogée :

Non, non c'est vrai que sur le territoire il y a eu une première étape, la première étape c'est le développement durable. Faut revenir au développement durable et là je peux un petit peu mieux en parler, parce que sur le territoire Rhône pluriel, qui est un syndicat mixte porteur du contrat de la région et dans le cadre du précédent contrat qui était le contrat CDRA Rhône alpes, et le développement durable était pas intégré dedans, donc chaque syndicat mixte il y avait un bonus qui était donné sur le développement durable qui représentait 10% du montant total du contrat et qui était réparti en fonction des différentes actions. Donc le syndicat mixte

Rhône pluriel s'est organisé en 2004 avec un conseil local de développement qui a été chargé de mettre en œuvre ce qu'on appelle un bonus développement durable. Ce bonus développement durable donc passait au crible la totalité des projets qui étaient déposés par les porteurs de projets, et qui étaient susceptibles d'avoir une subvention auprès de la région. Et donc on établissait on avait établi une grille de quotation, et en fonction de la grille de quotation, c'était éligible à un, deux, trois, cinq, dix etc. parce que il fallait pas non plus épuiser la totalité des 10%. Et au début c'était cette démarche a bien été intégrée par les différents opérateurs, les porteurs de projet, ce qui fait que cette philosophie de développement durable a été intégrée par un grand nombre d'élus, puisque les projets sont initiés par les élus, donc ça c'était un premier point.

Personne interrogée :

Après au niveau de la ZIP ce qui fait la valeur enfin, en réflexion ;, les élus ont dit mais quelle était, quelle est la valeur ajoutée par rapport à une autre, un autre site industriel et portuaire. On a le Rhône, oui, on a bon ailleurs il y a le Rhin, oui. Bah la valeur ça a été de dire il faut qu'on soit référents d'un point de vue environnemental. Donc pour être référents d'un point de vue environnemental qu'est-ce qu'il faut voir. Quels sont les circuits qu'il faut voir. Et là on a essayé de s'intéresser à l'économie circulaire. Donc essayer de consommer le moins possible de matières premières et essayer que éventuellement les produits secondaires puissent être réintégrés dans la chaîne et éviter les coûts et augmenter la valeur ajoutée, bon je vous fais simple ; et effectivement on se dit ça pourrait être intéressant au vu de ce que la plateforme chimique a déjà mis en œuvre, on a travaillé sur un produit

qui dit voilà, vous vous vous installez, quels sont vos produits et quels sont vos procès industriels, et bon bah voilà on met en place telle chose telle chose et puis on voit elle a de ça comme matière première et elle a besoin de ça comme matière secondaire etc etc, voilà.

C'est de travailler très à l'mont sur le principe d'articulation entre les industriels qui voudraient se mettre en place dans le cadre d'une haute qualité environnementale et sociétale. C'est-à-dire que tout est intégré jusqu'à la démarche de prise en compte des garderies, enfin vous voyez, tout est intégré au niveau des utilities, donc mais aussi l'ensemble des services et la proximité de ces services pour améliorer encore la totalité du concept du site. Moyennant quoi ce site pourrait être innovant et attractif, parce que il faut le différencier des autres ! un étranger qui arrive en France, un opérateur étranger, qu'est-ce qu'il va lui dire, là plutôt qu'une autre, bon.

LD : j'avais une autre question par rapport à l'industrialisation de ce site, j'ai l'impression qu'on a plusieurs échelles qui vont influencer sur son aménagement, on a une échelle au niveau de la région de Lyon avec l'aménagement du port Édouard Herriot, notamment on a des logiques

Personne interrogée :

On doit surtout pas se laisser bouffer par le port Édouard Herriot. On doit être complémentaires mais on ne doit surtout pas être la solution du port Édouard Herriot pour urbaniser et pour valoriser le port Édouard Herriot voilà. C'est pas ça l'objectif, l'objectif c'est de pouvoir valoriser et apporter une plus-value globale sur l'ensemble du territoire. Mais il y a un autre élément que j'avais pas abordé, c'est que il y a quand même une particularité sur ce site, c'est que vous avez à proximité directe une réserve naturelle. Un parc naturel régional. Vous avez à la fois la réserve et vous avez le parc naturel du Pilat qui est juste à côté. Ça veut dire que tout ce qui est sensibilité environnementale, tout ce qui est implication des industriels, dans la démarche environnementale de protection globale du site, que ce soit la protection des espèces, que ce soit la protection des eaux superficielles, que ce soit la protection et la sauvegarde des eaux souterraines, tout le monde est déjà autour de la table ! c'est à dire que, c'est pas quelque chose à créer ! c'est quelque chose qui doit peut être être dynamisé, qui doit encore être valorisé. Mais tous les industriels sont déjà impliqués. Dans les procès économiques, dans les optimisations de consommation d'eau, dans les optimisations de consommation de matière première. Donc c'est aussi un des éléments qui fait que c'est déjà une plus-value, sur le territoire français d'avoir sur une plateforme à vocation industrielle, une sensibilité environnementale déjà intégrée dans le procès de réflexion. Voilà. et qui permet de bien vivre hein ! puisque le site industriel est à proximité directe de la réserve naturelle de la platière, du parc naturel régional, des sites Natura 2000.

LD : bon vous avez introduit le sujet, celui des eaux souterraines.

Personne interrogée :

Oui la nappe !

LD : donc je n'ai pas encore vu M. ..., du SMIRCLAID donc je crois que vous avez participé aux comités de concertation sur les usages de la nappe

Personne interrogée :

Dans une vie ancienne oui. Faut regarder quelle était l'origine du SMIRCLAID, donc c'était l'objectif initial de faire une réhabilitation hydraulique, écologique et socioéconomique. C'était les trois volets d'un projet de réhabilitation du vieux Rhône de Péage de Roussillon. Donc il y a plusieurs projets qui ont été mis en œuvre, le premier c'est l'augmentation du débit réservé, donc ça c'est opérationnel depuis le premier janvier 2014, d'un point de vue hydraulique.

D'un point de vue écologique ou environnemental, il y a des travaux qui sont en cours pour rétablir des anciennes l'activité d'anciennes lînes hein d'anciens bras morts du Rhône, pas toutes pour une activité d'écoulement courant mais certaines pour des mares, d'autres pour des inondations par l'aval, enfin bref, toutes en fonction de leur potentiel, de leur potentiel biologique, et dans le cadre également de leur relation également avec les nappes, de la diversité des espèces qui peuvent s'y installer. Donc ça c'est quelque chose qui est en cours, il y a un travail aussi sur les franchissements d'ouvrage, et dans les éléments qui ont concouru à l'augmentation du débit réservé il y avait à la fois la partie superficielle mais la partie souterraine. Pour arriver à soutenir les niveaux de nappe parce que la nappe du secteur de Péage de Roussillon est une nappe sur laquelle il y a des prélèvements qui sont très importants, des prélèvements industriels qui sont très importants avec des rabattements de nappe qui sont également très significatifs et qui pouvaient arriver à mettre à sec des parties de lînes. Donc il fallait travailler en commun à la fois avec les industriels pour qu'ils s'engagent dans la réduction des pompages, et puis avec la CNR et l'État pour l'augmentation du débit réservé. Ce qui fait qu'aujourd'hui on a une nappe qui est bien mieux réalimentée par le Rhône donc on a une nappe qui est à un niveau bien plus élevé. Et donc on a un potentiel qui est bien plus important, et on a des pompages qui ont été optimisés par le site industriel heu par la plateforme chimique Osiris. Ça c'est la situation actuelle donc on a un comité de suivi de nappe qui a été mis en place sert la problématique c'est que une grande partie des entreprises qui sont potentiellement intéressées pour s'installer sur le secteur elles sont également consommateurs d'eau. Voilà. Et c'est là où va se poser le problème c'est est ce qu'il y a un potentiel de pompage supplémentaire d'eau qui pourrait être autorisé dans le cadre de dans le cadre des prélèvements en nappe et dans le cadre des prélèvements des installations de nouvelles industries. Voilà. Ça c'est une question qui est d'actualité. Je parle pas des pompages d'alimentation en eau potable qui eux aussi sont d'actualité mais bon voilà ça c'est une question d'actualité.

LD : et la concertation inclut tous les usagers aussi, je crois il y a aussi les acteurs agricoles,

Personne interrogée :

Les acteurs agricoles ils passent au plan secondaire, car ils n'ont rien à voir en terme de capacité de pompage, par rapport aux demandes des industriels,

LD : comment ça se passe, on a un ensemble de compétences et de dispositifs qui se recouvrent partiellement sur un même territoire,

Personne interrogée :

On a un gros mille-feuille avec de la crème,

LD : est ce qu'il y a des effets de concurrence en matière de financement,

Personne interrogée :

De concurrence en matière de financement non. Aujourd'hui le SCOT c'est l'organisation du territoire, c'est le portage du contrat de la région. Cinq EPCI. Et au milieu de tout ça il y a le GPRA, porté par Rhône pluriel, et hébergé par le SCOT.

le GPRA qui, dont les deux thématiques sont deux des thématiques de la charte de territoire de Rhône pluriel : l'écologie industrielle et territoriale qui est une partie de l'économie circulaire, et le report modal qui est un , une des thématiques de Rhône pluriel. Et c'est là qu'il y a quelques soucis d'interface, que l'on ne peut pas appeler concurrence mais qui sont pour certains porteurs de projets deux entrées potentielles. En fonction de la dimension qu'on veut bien leur donner. Et qu'on veut bien donner au projet. Et là la seule réponse qu'on a trouvé c'est le relationnel entre les deux présidents, c'est dire entre moi-même et Philippe Delaplacette pour arriver à régler en amont les problèmes plutôt que se les retrouver en comité de pilotage et des positionnements qui pourraient être trouvés ambigus. Mais c'est pas de la concurrence, voilà c'est une nécessaire coordination à très haut niveau pour éviter les problématiques. Et au milieu de tout ça, on a vienne agglo,

Personne interrogée :

et au milieu de tout ça on a vienne agglo qui est sorti du GPRA, qui est sorti du SYRIPEL syndicat de loisirs juste au-dessus avec le pays roussillonnais qui est un des 5 EPCI qui compose Rhône pluriel et qui a décidé dernièrement de ne plus participer au comité syndical, mais par le biais, vienne agglo demande quand même à rentrer dans INSPIRA ! donc ça vous explique l'ensemble, alors il y a les commissions aussi, avec la commission TRIDAN. Dire qu'on peut faire plus simple ? certainement !

LD : il y a aussi des associations qui se sont constituées au niveau de la pollution de l'air sur le territoire de Péage de Roussillon, comment prenez-vous en compte leurs revendications ?

Personne interrogée :

Là je vais pas répondre à votre question tout de suite ; il y a au sein du GPRA une entité qui s'est constituée, un conseil consultatif non composé d'élus ; représentants associations de la société civile, ça

peut être des syndicats, ça peut être des associations, des universitaires, des simples citoyens, pour justement porter un avis, porter un regard sur les projets sur les orientations qui peuvent être mises en place au niveau du GPRA. Voilà. C'est une réponse ; c'est une réponse et ça peut être une bonne réponse. Après je vais pas a niveau d'inspira encore une fois je vais pas me mêler d'inspira. Ces personnes-là ont le souci de la santé, ce qui est tout à fait louable, après il y a le moyen de le mettre en œuvre. On peut très bien construire, ensemble, plutôt que pilonner détruire et dire que c'est uniquement sa vision qui est la bonne.

LD : c'est tout l'intérêt d'une négociation,

Personne interrogée :

Encore faut-il que les personnes soient disposées à négocier et pas seulement à tout casser

LD : du côté de l'environnement il y a plus de discussions, je pense aux commissions écologiques,

Personne interrogée :

Oui mais il y a des comités dans l'île de la platière ,c'est pareil, avec les chasseurs les pêcheurs les industriels, les industries c'est pareil il y a une CLI, GDE, TREDI il y a une CLI, comité local d'information, donc ça ça existe, il y a un suivi longitudinal qui a été mis en œuvre dans le cadre de TREDI, donc il y a déjà un certain nombre de suivis, qui ont été mis en place sur le territoire et validés par les différentes parties prenantes donc faut pas dire qu'il y a rien sur le territoire, il y a déjà des choses mêmes si encore une fois on demande pas aux gens d'arriver à un accord, et ensuite de se mettre des coups dans le dos, des fois c'est à coups de bâtons pour certains ; non c'est exagéré mais voilà c'est loin d'être simple ; il y a énormément de structures qui existent déjà où les gens se parlent déjà d'un point de vue de l'incidence environnementale, des industries, des rejets. Je pense que c'est un des secteurs où on est assez en pointe dans ce domaine-là.

LD : je pense à un autre volet de mon étude ce sont les missions d'intérêt général

Personne interrogée :

C'est moi qui ait mis en place les missions d'intérêt général dans le secteur de vienne. Avec Michel Margnes mon président. 2001 puisque c'est Michel Margnes qui m'a mis en place début 2001 pour mettre en place les MIG et faire en place que les missions d'intérêt général deviennent une référence de la CNR dans l'accompagnement des collectivités pour le développement de la vallée du Rhône.

LD : je trouve ça intéressant la manière dont la CNR a mis en place ces MIG pour se territorialiser,

Personne interrogée :

C'est le retour à la source. Il y a également, une grosse partie de mon premier travail a été d'expliquer aux élus ; bon déjà les orientations et les possibilités qui seraient proposées aux élus pour une

collaboration avec la compagnie, mais surtout de leur montrer que c'est pas parce que on s'était adossés à un industriel privé, que EDF était partie, que, qu'on allait se couper du territoire. Que c'était au contraire une opportunité pour l'ensemble. Et là je dois dire, on a ramé pendant près d'un semestre auprès des élus pour arriver à leur faire comprendre que la CNR allait changer mais que la CNR était une opportunité pour la vallée.

LD : ça a été tout un travail pour arriver à changer votre image auprès des élus en fait ?

Personne interrogée :

Bah moi j'en connaissais un certain nombre, puisque j'avais été là de 83 à 88 même je dirais quelques années après j'en avais encore quelques-uns que je connaissais dans la vallée, donc j'ai pu et j'ai lancé très très vite des dossiers avec certains élus pour arriver à montrer de pouvoir faire quelque chose très rapidement, pour construire etc.. Et après c'était de redonner confiance. Il fallait redonner confiance, montrer qu'on était de parole, montrer qu'on était un interlocuteur technique mais également financier valable, et pas seulement sur des interventions ponctuelles, mais sur des perspectives de développement à moyen terme. Donc ce en quoi le plan à 5 ans nous a aidé, et les capacités, les capacités d'autonomie qui nous avaient été délivrées par notre président ça nous a permis aussi de pouvoir donner des réponses très rapides aux élus sur le terrain et surtout de les aider dans les montages de projets, de faire bénéficier également de nos contacts à la région, de nos contacts sur d'autre, pour attirer d'autres, d'autres financements. Voilà, et de les aider, à travailler, on a été soit assistants à maîtrise d'ouvrage, soit maîtres d'œuvre mais pas, mais pas officiels c'est à dire que c'est pareil, ça faisait partie, je mettais une partie de mon personnel en appui des services techniques des mairies quand ils existaient pour pouvoir élaborer les différents projets. Par exemple voilà.

C'était à la fois un travail de relationnel, de relation de confiance, de respect, si on faisait ça on le faisait pour eux, mais c'était pas nous qui allions prendre leur avenir, c'était eux qui allaient prendre leur avenir en main, nous on pouvait les aider ponctuellement, nous qui étions les maîtres d'ouvrage des projets, c'était bien eux qui étaient maîtres d'ouvrage. Donc on leur apportait, on les développait et le développement dans le cadre d'une politique qui avait été bien pensée dans laquelle on avait communiqué et qui était cohérente sur la vallée.

LD : après on a la viarhona qui s'est construite sur la zone ?

Personne interrogée :

Moi à l'époque en 2004, j'ai demandé à mon président s'il acceptait que je sois président du conseil local de développement du syndicat de Rhône pluriel. C'est à dire, dans le cadre du contrat de développement Rhône alpes, que je représente la société civile. Donc non. Je lui ai expliqué tout l'intérêt que la CNR pouvait en tirer, donc il m'a dit il y a pas de soucis, vous y allez. Donc de ce fait, j'avais un point d'entrée à la région, qui s'appelait à l'époque Didier Jouve, qui était vice-président et qui était sur

les contrats de développement Rhône alpes, et on a travaillé et on était le syndicat mixte référent qui était en pointe dans le cadre du développement durable etc. donc j'avais mes entrées, personnellement. Et la mission que m'avait donné Michel Margnes, c'était que à 5 ans, tout le linéaire de la direction régionale soit terminé en, en viarhône. Donc j'ai travaillé de force avec tous mes interlocuteurs des communes, à savoir on a commencé par le plus avancé c'était la région de Condrieu mais tout compte fait j'ai travaillé plus rapidement avec le Pilat rhodanien, et puis ensuite avec le pays roussillonnais, et bon, j'ai pas tout à fait réussi mon coup parce que j'ai pu faire que, j'ai pu faire que les deux tiers du linéaire de la direction régionale, donc il en manquait un petit peu en dessous mais bon voilà. Et le relationnel, après il y a eu la convention qui était passée avec la région et la CNR, la région 30%, la CNR 30% et il restait 30% à la charges des collectivités intéressées par la via rhôna. Et sur le secteur j'étais un petit peu au milieu de tout ça.

LD : donc la volonté venait du haut, c'est Michel Margnes qui vous a donné carte blanche

Personne interrogée :

Il m'a pas donné carte blanche, il m'a demandé à contribuer fortement. Les financements de la CNR étaient ouverts à partir du moment où la collectivité prenait la maîtrise d'ouvrage et la région subventionnait également à hauteur de ce que faisait la CNR à peu de choses prêt. Au km. Et c'est vrai que c'est nous qui avons commencé à mettre en place la via rhôna, suivi de près par le haut Rhône mais voilà.

LD : et aujourd'hui on parle de sa mise en tourisme, quel est le projet qu'il y a derrière ?

Personne interrogée :

Moi j'ai pas de projet, je vous parle juste, de voilà. Via rhôna c'était objectif voie verte

Via rhôna, l'objectif c'était voie verte. Léman à la mer. Voie verte du Léman à la mer, sauf que dans un premier temps ça a répondu à une attente sociale qui avait pas été identifiée. Des attentes sociales locales. De pouvoir disposer, d'une aire de détente, sécurisée, en site propre, pour faire du vélo, du roller, de la patinette, de la trottinette, tout. Et ça a répondu à cette attente-là. Et ça le besoin avait pas été clairement identifié. Et petit à petit on revient sur le fait que ce soit un axe structurant du Léman à la mer et qui irrigue le territoire. Et donc maintenant l'objectif c'est comment faire à partir du moment où on commence à voir un trafic nord sud et sud nord hors, en dehors du local, comment on fait pour qu'à partir de ces éléments on puisse créer des boucles qui permettent d'irriguer et de faire connaître le territoire. Voilà. Et aujourd'hui la question on en est là.

Et petit à petit on met des boucles en place alors que ce soit via Rhône pluriel, via le parc avec ses sentiers.. via l'opération de vélos à assistance électrique qui est en cours en ce moment, eh bien ça permet de montrer que avec des outils, ces vélos, ils sont quand même pas donnés, mais que avec des

vélos comme ça on monte dans le Pilat aussi facilement qu'on pédale sur le plat. Donc c'est un outil de facilitation de découverte du territoire. Et là c'est la CNR qui en est à l'origine. Rhône pluriel a pris le relais, et maintenant le relais est pris par d'autres opérateurs mais Rhône pluriel est toujours présent avec la CNR qui assure la communication.

LD : dans mes entretiens je trouvais pas beaucoup d'écho sur le plan Rhône dans ce qui se passe dans le territoire ici ?

Personne interrogée :

Parce que tout simplement un des grands volets du plan Rhône a été pris au titre de la MIG de la compagnie ; je pense qu'effectivement dans le secteur il n'y a pas eu de grande réalisation qui ait bénéficié du financement de l'État, c'est plus la région qui, si, dans le cadre du plan Rhône les grosses réhabilitations de lônes, elles ont été faites dans le cadre du plan Rhône. l'augmentation des débits réservés, elle a été faite dans le cadre du plan Rhône. Mais c'est vrai que l'on regarde au niveau local la communication elle dit ... Via rhôna a très peu bénéficié de subventions de la part de l'État, pas plan Rhône.

LD : j'avais vu qu'il y avait eu des réalisations au niveau d'ampuis au niveau du bac à traille,

Personne interrogée :

Je connais bien, c'est un dossier qui a été bien construit, bien à l'amont, à la fois avec la CNR pour le passage sur ses emprises, et puis avec la région via Rhône pluriel, pour que la Région puisse participer également, voire vérifier que ça s'inscrit bien dans la charte du territoire.

Il fallait trouver une justification patrimoniale , une justification de loisirs ou touristique pour arriver à valoriser un espace qui était laissé, je veux dire un espace qui avait du potentiel parce qu'il y avait la tour, je veux dire, la tour de la traille, qui était la dernière traille en fonctionnement sur le Rhône jusque dans les années 70, et puis le bac à traille, qui était le bac de réserve, c'était le bac de secours, mais c'est le dernier bac , qui existe , sur le Rhône (tape du stylo sur le bureau pour appuyer ses dires). Il y en a pas d'autre. Voilà donc c'est aussi intéressant d'utiliser tout ce potentiel pour valoriser la darse et proposer des aménagements et des activités

Mais c'est un dossier sur lequel j'ai travaillé en 2010 2011, voyez il va sortir en 2015. Mais c'est pas des temps exceptionnellement longs, c'est des temps de maturation, il faut qu'il y ait les élections et puis il y a toutes ces constructions, trouver les appuis, trouves les budgets, vérification administrative etc.

Vous savez quand 'ai commencé à travailler sur viarhona en 2003 2004, le premier tronçon il a été inauguré en 2008, 4 ans ! c'est le temps qu'il faut entre le temps où on décide de faire et le temps où on réceptionne.

LD : j'avais une autre question sur les sédiments, on a une problématique de sédiments à l'aval du barrage sur l'île de la platière.

Personne interrogée :

Mon point de vue ? mon point de vue remettre des sédiments dans l'eau, aller prendre des sédiments dans le, dans le vieux Rhône, aller les charger, dans des camions, aller les mettre dans les barges, aller les perdre là-bas c'est de la pure bêtise. Pour ne pas employer un autre terme. Voilà. Parce que à l'échelle du Rhône c'est peanuts. C'est rien. Par contre en terme de couts, c'est énorme. Mais voilà, je l'ai dit, je l'ai dit. Les barrages au niveau de la charge sédimentaire du Rhône, il y a deux éléments. Il y a la charge de transit et la charge sédimentaire de fond. Alors il est certain que la charge sédimentaire de fond elle a été extrêmement modifiée avec la construction du barrage. Donc là il y a peut être quelque chose à faire. Après entre bief il s'avère que les charges se sont équilibrées, ça pour expliquer il faudrait des schémas ; où il y a eu des endroits où ça s'est dégradé et où ça s'est approfondi, dans lequel il y a eu des défauts parce que le courant n'était pas suffisamment important donc il y a eu un nouvel équilibre. Et puis il y a eu les matériaux en suspension. Alors les matériaux en suspension moi je les ai étudiés, il y en a certains qui peuvent me dire c'est n'importe quoi, peut-être mais moi je les ai étudiés, j'ai fait mes prélèvements, mes analyses, mes courbes, et aujourd'hui je peux dire il n'y a pas de modification du transit des matériaux en suspension jusqu'à la mer. Et on a des ouvrages installés, il faut reprendre par moments les matériaux qui s'amassent en amont des écluses on les fait passer dans les groupes qui turbines et ils repartent à l'aval, ça c'est pareil c'est pour les sédiments qui sont pas du gravier. Au niveau de l'extraction du gravier, depuis 2003 2004 il y a plus d'extraction dans le Rhône. les matériaux qui arrivaient dans le Rhône les plus importants, c'était pas le Rhône qui les faisait transiter c'était les affluents et à partir du moment où il y a eu RTM, réseaux travaux en montagne, où on a commencé l'érosion en montagne, il y a plus eu l'érosion, donc beaucoup moins d'apport de matériaux de transit au Rhône donc il y a eu une érosion sédimentaire qui a diminué latéralement très simplement parce que ce soit des matériaux de rive gauche ou de rive droite, ils lessivent des sols très différents donc il suffit d'analyser les composantes des matériaux et on arrive à qualifier exactement les sols de leur provenance. Voilà. Tout le monde est pas d'accord avec moi, mais moi j'ai fait mes prélèvements, j'ai travaillé y compris avec des scientifiques.

LD : Vous avez une formation technique à l'origine ?

Personne interrogée :

Moi je suis ingénieur en hydrobiologie. A l'époque en 1983 à la CNR ils avaient juste fini aménager le Rhône aval de Lyon (Vaugris 81). Et il y avait encore trois ou quatre chutes potentielles : Bregnier Cordon, Sault Brenaz et Loyettes à faire sur le haut Rhône. Et la CNR se retrouvait avec une opposition farouche des environmentalistes, les écolos on va dire. Mais quand on mettait FRAPNA et CNR dans même salle, ils utilisaient chacun des arguments que les autres ne comprenaient pas. Et moi j'ai été

embauché pur arriver à traduire, puisque j'avais une formation généraliste au niveau hydraulique, au niveau hydrologique et au niveau hydrobiologique, et au niveau écologie, qui me permettait de pouvoir traduire à la fois, aux écolos, ce qu'étaient les objectifs de la CNR, et de faire comprendre à la CNR quels étaient els arguments des écolos. Et puis ça me permettait de pouvoir entrer en contact direct et personnel avec eux. Voilà pourquoi j'ai été embauché comme jeune cadre à la CNR en 1983.

LD : Donc vous avez vécu la controverse de Loyettes ?

Personne interrogée :

Moi j'ai été embauché à l'exploitation. Pas aux travaux. Donc l'exploitation c'est le service qui se chargeait du fonctionnement des usines une fois qu'elles sont en production. Donc a pas vécu directement Loyettes. Une fois que les chantiers étaient passés eh bien il fallait retravailler avec les environmentalistes, pour essayer de recréer, de corriger, de ... donc voilà pourquoi j'ai été embauché avec des personnes qui avaient beaucoup d'expériences dans le Rhône et qui m'ont permis d'avoir une connaissance de ce qu'avait été le Rhône avant les aménagements qui était assez intéressante et puis bon le fait que j'ai travaillé sur la totalité du bas Rhône, c'était aussi intéressant de voir le comportement, de voir le positionnement des gens, des anciens, comment est ce qu'ils voyaient leur Rhône, est ce que c'était différent du sud au nord, voilà, c'était très enrichissant.

LD : vous avez pu remettre vos enjeux à une échelle plus large ?

Personne interrogée :

ça me permettait surtout que quand il y avait un projet à faire de voir notamment quels étaient les arguments qu'il fallait que mon projet vérifie. Notamment dans le respect des riverains et le respect de l'environnement. C'est une des étapes de ma vie professionnelle qui m'a amené à être maire. Et bien parce que c'était des personnes que je fréquentais depuis le début.

LD : vous étiez déjà dans la société civile en quelque sorte ?

Personne interrogée :

Bah oui et puis j'étais en contact permanent avec l'ensemble des interlocuteurs, encore une fois, ça pouvait être les associations, ça pouvait être les élus, ça pouvait être le simple riverains, c'étaient les industriels, c'étaient nos prestataires, avec un.. Un pont commun le Rhône ».

LD : ça me fait penser à ce qui se passe aujourd'hui, la compétence environnement est aux communautés de communes, est ce que vous travaillez avec nature vivante ou ces associations ?

Personne interrogée :

Dans une autre vie j'ai été aussi directeur du CONIB, une petite période, j'y suis resté 6 mois, pour le remettre flots, et là oui je travaillais avec gère vivante, qui s'appelait gère vivante avant nature vivante.

Et puis avec l'association de pêche gère Rhône. C'est l'association de vienne compétente, vous avez l'ablette rhodienne ici.

LD : Vous avez dit que le CONIB était en difficulté ?

Personne interrogée :

Non, il fallait mettre en place une gestion un peu plus rigoureuse et redonner confiance à nos financeurs, c'est ce que je me suis attelé à faire en 6 mois. Et c'est Maud que j'ai embauché.

LD : l'île du beurre se pose des questions sur les sédiments,

Personne interrogée :

L'île du beurre je connais bien les problèmes de sédiments, depuis 1983, puisque l'île du beurre une de ses lônes était bouchée par un dépôt d'ordures, donc c'est la CNR qui a débouché la lône, en 84 ou 85, ça c'était une de mes premières opérations de restauration de lônes sur le secteur. Après, ces lônes, comme elles sont notamment celle-là elle est dans un secteur en retenue, la pente est pas importante, donc comme la pente est pas importante il y a les courants qui sont relativement faibles, donc avec une possibilité de dépôt qui sont relativement importantes. Et puis comme il y a des épis Girardon donc des aménagements qui restent encore des aménagements qui avaient été faits début XX^e, fin XIX^e qui contribuent à ralentir le courant, donc comme on a ces lônes qui partent juste derrière les épis on a des ralentissements de courant qui sont assez importants, c'est pour ça que la lône du beurre elle s'ensable, elle s'ensable, parce que là c'est du sable... donc , après la question qui se pose puisque comme là ce sont des milieux neufs, ce sont des milieux qui sont très importants en terme de colonisation, ça permet de voir apparaître des espèces qu'on a plus vu sur le Rhône depuis très longtemps, donc est ce que on essaye de continuer à maintenir ce milieu jeune au niveau de sa colonisation ou est-ce que on se dit non cette lône c'est une lône il faut la recréer et puis dans ce cas-là on redraque on remet le sable dans le Rhône mais on sait que 10 ans après il faut recommencer. Voilà. Tout une gestion. Ça c'est l'histoire de la gestion sédimentaire du Rhône. Est ce qu'on joue les shadocks, ou est ce qu'on se dit que la nature faisant évoluer les choses on va suivre l'évolution de la nature. Mais dans ce cas-là il faut accepter que il y ait de nouveaux milieux qui se mettent en place, de nouveaux équilibres qui s'installent. Et de la perte certaines fois de milieux humides enfin voilà, toute une question écologique.

LD : j'ai une question que j'avais oublié de vous poser sur le report modal, aujourd'hui on a de grandes difficultés à relancer sur le Rhône ?

Personne interrogée :

Oh je pense pas, je pense quand on voit le nombre de bateaux et d'unités qui sont arrivés sur le Rhône je pense non le transport fluvial il a pas trop subi, il a subi la

le problème du transport par bateaux c'est la rupture de charge, c'est comment est qu'on fait pour mettre les matières premières sur le bateau et comment on fait pour les amener au destinataire final. C'est ça à partir du moment où on a résolu ces questions-là je peux vous assurer que le transport fluvial est très compétitif et on peut multiplier par deux le transport sur le Rhône, il y aura pas de bouchons !

LD : donc beaucoup de potentiel ?

Personne interrogée :

Oui oui beaucoup de potentiel, et on a vu que il y a adaptation des matières à transporter, avant c'était beaucoup de charbon et de granulats, aujourd'hui ce sont d'autres matières qui ont pris le relais, donc et maintenant il y a professionnalisation du trafic. Si vous voulez par rapport au transport de marchandises par la voie ferrée. Vous avez un bateau qui part de Fos pour monter à Lyon et un train qui part de Fos pour monter à Lyon. L'opérateur maritime, saura exactement où est son bateau et à quel moment il va arriver là-dedans. Ce que ne pourra pas faire celui qui a mis ses matériaux sur wagon.

LD : donc on a de la traçabilité ?

Personne interrogée :

On a de la traçabilité, on a des écluses à passer, maintenant c'est tout automatisé, donc les bateaux qui passent on sait où ils sont, à quelle heure ils sont passés, on peut suivre la destination. Après les trains de marchandise peuvent être garés longtemps avant d'avoir la voie libre, ils peuvent attendre longtemps si ce n'est pas des trains complets, le problème c'est pas le train complet qui constitue un ensemble mais c'est un ensemble de wagons qui constitue un train alors là !

Alors que quand c'est mis sur le Rhône on fait 2h par bief, en un petit peu plus de 24h on est à Lyon ! une trentaine d'heure on fait Fos Lyon. Après il faut décharger, transporter. C'est ce que j'appelle la rupture.

Vous savez quand on travaille avec le Rhône, on vit avec le Rhône, on vit avec les riverains, on vit avec le territoire. C'est quelque chose, on le respecte. Je comprenais pas quand je suis arrivé pourquoi les riverains avaient ce respect pour de l'eau. C'est de l'eau hein ! alors que non, le Rhône il a une personnalité, une force, un esprit, qui est très attachant, et qui ne permet aucune erreur. On n'a pas le droit de faire une erreur ; le Rhône sanctionne très vite. On sait pas quand, mais il sanctionne. Par contre c'est vraiment une dimension, c'est un personnage, c'est une identité, c'est plus que ça.

LD : Aujourd'hui j'ai l'impression que la nostalgie du Rhône d'avant l'aménagement du fleuve se perd un petit peu, quel est votre sentiment ?

Personne interrogée :

Ça remonte à une dizaine d'années, au cours de mon activité en tant que président CLD on préparait le futur contrat et on faisait ce qu'on appelait des conférences de territoire, et on est venu à Chavannay mais ils me connaissaient tous donc ils savaient que j'étais aussi directeur CNR, et ils m'interpellaient des deux façons, et c'est pareil, il y a un papy qui me dit ; « monsieur le directeur, vous savez quand j'étais jeune je descendais au Rhône. On va aux lômes. Maintenant il faut que je monte. Monsieur le directeur la CNR, vous nous avez fait un Rhône hors sol ! qu'est-ce que vous voulez répondre à cela ? vous pouvez pas répondre c'est la réalité, c'est la réalité ! c'est ce qu'ils ont vécu. Et un autre qui me dit quand j'étais jeune pour passer de jeune en culotte courte à un adulte eh bien il fallait qu'on traverse la lôme, fallait qu'on traverse un bout lôme, mais je dis vous saviez qu'il y avait des dépôts d'ordures ? et là ils répondent ah oui... donc le Rhône ce qu'il y a de bien c'est qu'il ne garde que les bonnes choses. C'était pas la destruction, c'était pas la crue, c'était l'entraide entre les personnes. C'était l'organisation que ça nécessitait. Ça maintenant c'est vrai qu'il y a plus beaucoup de personnes qui soit capable de la restituer. Mais même moi qui ne suis pas un enfant du Rhône, ça fait partie des choses que j'aime bien restituer. Parce que c'était la vie du Rhône avant. Maintenant c'est un autre Rhône mais qui peut se réveiller et quand il se réveille il y a des choses qui reviennent. Mais c'est très prenant.