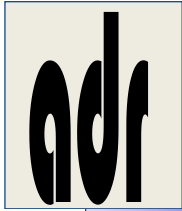




L'ECHO RHODANIEN



Le journal de l'Alliance des Rhodaniens

Pour une vision globale de
l'entité fluviale Rhône-Saône



Alliance des
Rhodaniens

Siège : 1 bis, rue de Dole
69007 LYON

LE MOT DU PRÉSIDENT

n° 53 - janvier 2018

Sommaire

- Page 1 ➤ Le mot du président
- Pages 2 & 3 ➤ Le mot du président (suite)
- Mémoires du Rhône
 - La plaine inondable du Rhône valaisan
- Pages 4 & 5 ➤ Genèse d'une voie d'eau : le canal des deux mers
- La plaine inondable du Rhône valaisan (fin)
- Pages 6 ➤ Soirée Frédéric Mistral à Condrieu
- Page 7 ➤ Bilan climatique 2017
- Le Rhône regagne en qualité
 - Parutions
- Page 8 ➤ A vos agendas
- Adhésions
 - Contacts

En cette année 2018 qui commence , je présente à chacun mes meilleurs vœux de santé et de satisfaction personnelle ou professionnelle. L'année 2017 avait été marquée pour l'Alliance des Rhodaniens par le voyage d'étude sur le canal de Nantes à Brest. Grâce au remarquable travail de Robert Lleo, la soirée bilan du 20 octobre dernier fut un succès et notre site Internet gardera la trace de la richesse culturelle de cet univers fluvial et maritime du bout de la France. Ce voyage a aussi permis de tisser des liens avec Canaux de Bretagne qui a décidé ainsi de nous rendre visite en mars ; ceci juste avant notre assemblée générale du 24 mars. Nous n'oublierons pas la Saône grâce à Louis Carpin qui nous concocte une soirée d'avril promettant d'être mémorable à Genay. Puis en juin, nous remonterons aux sources de notre fleuve, au cœur du paysage glaciaire du Valais, où la relation entre l'homme et le Rhône relève un peu de l'amour/haine.

La conjoncture sur le Rhône présente des éléments de morosité et d'optimisme.

Morosité si on retient la sécheresse record enregistrée aux dépens de l'hydraulicité du Rhône en 2017 ou si on relève les cessations d'activité de certains bateliers.

>>> suite en haut de la page suivante

www.alliance-des-rhodaniens.com

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



>>> *Mot du président : suite*

Optimisme aussi. Il en est ainsi dans le champ du tourisme dès lors que l'esprit d'initiative et l'engagement de certains peut être couronné de succès

Il faut à ce titre saluer en particulier l'action de Jean-Marc Provent qui cède aujourd'hui les rênes de la Compagnie Lyonnaise Lyon City Boat au groupe Lavorel, auquel nous souhaitons la bienvenue sur nos fleuves. Jean-Marc Provent a su par sa ténacité et son professionnalisme entraîner une équipe, notamment avec Sylvain Rosier, pour bâtir d'abord, développer ensuite, une offre sans cesse accrue jusqu'à la mise en service du dernier né, le bateau-restaurant « Les Célestins ». Ses premiers pas ont incité d'autres entreprises à s'engager aussi. N'oublions pas le nombre de capitaines qu'il a formés, et qui pilotent aujourd'hui des paquebots de croisière. Et n'oublions pas non plus son appui constant à l'action associative en faveur de la voie d'eau, notamment celle de l'Alliance des Rhodaniens.

Puisse cette énergie animer chacun d'entre nous au cours de l'année qui vient !

Michel Raffin

Mémoires du Rhône a consacré, le 1er décembre dernier à Sion, son 12^{ème} colloque aux crues, à l'art et à la littérature.

Michel Raffin et Hélène de Morsier y représentaient l'Alliance des Rhodaniens.

Cette journée d'échanges organisée tous les deux ans était cette fois-ci centrée sur la perception du fleuve.

Est ressortie en premier lieu à travers plusieurs interventions la mémoire de la crue comme élément de patrimoine. A titre d'illustration, dans la moyenne vallée de la Garonne, la crue fait l'objet d'une valorisation touristique : son fonctionnement y est expliqué par une maquette, une échelle des crues, un chemin des digues. Sur la Vézère, en Dordogne, une route des crues reliant sept villages a aussi été aménagée : tous éléments majeurs de construction d'une culture du risque.

Le fleuve source d'inspiration artistique et littéraire était par ailleurs mis en exergue. Il fut question de Pierrette Micheloud publiant en 1964 et 2002 deux ouvrages poétiques sur le Rhône passant de l'enfance à la source à la mort dans la mer.



Le glacier du Rhône

- en haut : autrefois aux portes de Gletsch ;
- en bas : aujourd'hui.



La force du fleuve fut également évoquée telle que traduite par Maurice Chappaz ou par Claudel comme étant celle du taureau.

On présenta également les premières photos, réalisées entre 1840 et 1870, du glacier du Rhône arrivant de manière spectaculaire aux portes de Gletsch, ce qui mettait en valeur le contraste avec le faible témoin de ce qu'il en reste aujourd'hui. Les artistes contemporains se sont également saisis du sujet fluvial, avec par exemple cette arche près du Rhône de Finges, à l'amont de Sierre.

Enfin la journée se termina en apothéose avec la présentation en avant-première du film de Mélanie Pitteloud « Dans le lit du Rhône », film documentaire suscitant une émotion particulière par sa grande qualité de saisie d'instant de la vie quotidienne des riverains au contact du Rhône ou en ignorance par rapport à lui.

Michel Raffin,

LA PLAINE INONDABLE DU RHÔNE VALAISAN : Histoire d'une relation homme-fleuve difficile

Depuis la crue catastrophique d'octobre 2000 qui a inondé un millier d'hectares en plusieurs points à l'aval de Brigue, les Valaisans ont décidé en 2009 l'engagement d'une troisième correction du Rhône qui devrait prendre environ 30 ans et coûter 2 à 3 milliards de CHF.

C'est que l'occupation humaine de la plaine inondable engendre depuis longtemps une relation tumultueuse — à tous les sens du terme — avec le Rhône. Ceci est parfaitement décrit dans l'ouvrage « *Le Rhône entre nature et société* » publié en 2015 par l'association *Mémoires du Rhône* dans le n°29 des *Cahiers de Vallesia*. Au moment où l'Alliance des Rhodaniens s'apprête à visiter le Rhône entre le Léman et la source, il est important d'en appréhender les enjeux.

Dès le Néolithique, l'homme s'est installé dans l'auge glaciaire valaisanne façonnée par les crues rhodaniennes, en privilégiant l'installation des villages sur les hauteurs, notamment sur les cônes d'alluvions des affluents. Les communautés agricoles étaient de fait en migration saisonnière permanente entre les quatre niveaux d'altitude que sont le village, le « *mayer* » à mi-pente occupé en mai et octobre, l'alpage fréquenté en été, et le bas-pays rhodanien pâturé et planté, parsemé de granges, à l'abri de quelques digues sommaires souvent bousculées par des divagations du fleuve qui alimentent les incessants litiges territoriaux entre communautés.

Au Petit Âge glaciaire, période froide et humide du

>>>

du XVI^{ème} au XIX^{ème} siècles, le paysage était celui d'une bande de tressage en chenaux multiples sinueux et souvent en débordement. Ce paysage a aujourd'hui quasiment disparu sauf en quelques zones telles l'amont immédiat de Sierre, dans la forêt de Finges.

La première correction du Rhône.

C'est au milieu du XIX^{ème} qu'on songe à des travaux systématiques d'une première correction. Les premiers commencent après la crue de 1860 sur la section haut-valaisanne Brig-Leuk à la faveur de l'aménagement de la ligne ferroviaire du Simplon Orient-Express qui permet un financement aux deux tiers de la digue de rive gauche. Ils se poursuivent en aval dans le Valais romand jusqu'en 1893, surtout après l'adoption en 1873-1874 d'un article constitutionnel fédéral sur la correction des cours d'eau, d'un plan cantonal d'assainissement de Brig au Léman et des crédits afférents.

On aménage des digues longitudinales insubmersibles et des épis transversaux en pierres sèches qui donnent au fleuve le tracé rectiligne actuel. La technique privilégiée d'assèchement est celle du colmatage promue par l'ingénieur cantonal Ignaz Venetz. On procède en outre au creusement d'un canal collecteur principal et de canaux secondaires, et cet ensemble entraîne une disparition progressive des îles et de nombreuses forêts alluviales. Mais les résultats de cette première correction demeurent mitigés pour assécher la plaine, en raison de collecteurs insuffisants pour le drainage des eaux affluentes au Rhône, les endiguements bloquant leur écoulement, d'où des refoulements dans les canaux et des remontées de la nappe avec une progression imprévue de l'humidité dans la plaine, où des jardins et des cultures devaient parfois être abandonnés. Parfois au contraire des creusements trop importants de canaux abaissent la nappe au détriment de l'agriculture...

Zones humides et surfaces bâties évoluent globalement peu. La vigne se répand cependant sur les côteaux à la

place de cultures qui commencent à se déplacer vers la plaine où se développent également les vergers, à la faveur de la nouvelle desserte ferroviaire, de la création de sociétés d'agriculture et de l'Ecole Cantonale d'Agriculture.

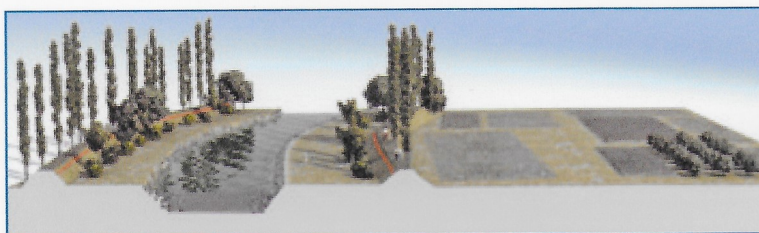
Pour améliorer le drainage, il est décidé entre 1910 et 1914 d'approfondir les canaux et de densifier les canaux secondaires, ce qui permet de nouvelles mises en culture mais provoque parfois aussi des assèchements inopportuns qui doivent être compensés par une irrigation plus tard généralisée.

Avec un cofinancement à 50% par la Confédération et à 20% par le Canton, les travaux auxquels participent

même des soldats russes internés en 1918, sont conduits de 1918 à 1934, non sans conflits entre des communes aux intérêts divergents. La poldérisation provoque la disparition progressive des marais et forêts, et la production fruitière quintuple entre 1930 et 1940 ; le maraîchage se développe également (ex : asperges). Mais le Rhône endigué est incapable de charrier les graviers jusqu'au Léman et le lit du fleuve s'élève.

La solution: redimensionner le Rhône

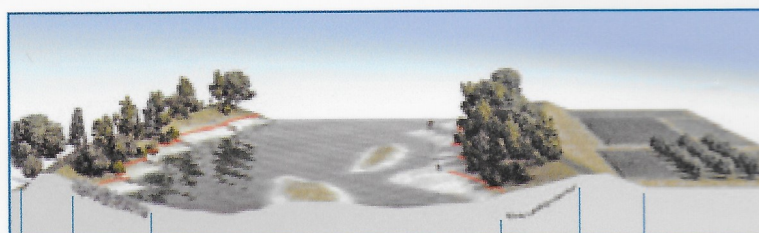
Aujourd'hui: un Rhône trop petit pour évacuer les crues sans danger



La sécurité a besoin de place. Actuellement, les digues du Rhône sont vieilles et fragiles. Entre elles, le fleuve n'a pas assez d'espace pour évacuer les crues en toute sécurité. Il y a risque de débordements et de ruptures.

Contrairement à l'idée reçue, raser toute la végétation en bordure ne diminuerait pas le risque de débordement de manière suffisante. Outre un déficit pour le paysage et les loisirs, cela fragiliserait encore davantage les digues.

Demain: un Rhône redimensionné pour l'évacuation des crues



Comme le montre l'illustration ci-dessus, la réalisation d'élargissements sécuritaires améliore, dans un espace unique, les fonctions biologiques et socioéconomiques du fleuve. La perte des surfaces agricoles touchées par l'élargissement est compensée par la réalisation d'améliorations foncières intégrales. Lorsque ce type d'élargissement n'est pas possible, lors d'une traversée de ville par exemple, le

fond du fleuve est abaissé ou les digues sont consolidées. L'élargissement, dont la taille est définie par les critères sécuritaires, permet aussi d'assurer les autres fonctions du fleuve.

Sur les deux illustrations, les lignes rouges représentent le niveau d'eau en cas d'une crue de l'importance de celle d'octobre 2000. L'élargissement permet d'abaisser clairement ce niveau.

Extrait d'un document édité par le Département des transports, de l'équipement et de l'environnement - Service des routes et des cours

le paysage du 19^{ème} siècle : un paysage urbain, agricole et économique qui a remplacé les marais et forêts alluviales.

Le Rhône est aujourd'hui corseté et oublié par tous sauf quand il se fâche comme en octobre 2000 alors que depuis la fin de la deuxième correction, une période de calme hydrologique avait laissé croire qu'on pouvait le maîtriser.

>>> fin de l'article en bas de la page 5

GENÈSE D'UNE VOIE D'EAU AU XVII^{ème} SIÈCLE : LE CANAL DES DEUX MERS

Octobre 1666 : par l'Edit de Saint-Germain, Louis XIV crée le « Canal des deux mers »

Cet acte intervient après quatre années de vérifications, d'essais et de discussions en vue de réaliser un canal de navigation de l'Atlantique à la Méditerranée à travers l'isthme aquitano-languedocien.

La mise en œuvre est confiée à Pierre-Pol Riquet, fermier général des gabelles du Languedoc, qui avait, plusieurs années auparavant, entrepris des études tant sur le tracé que sur l'alimentation en eau à partir de la Montagne Noire par le seuil de Naurouze.

Pourquoi un édit ?

La faisabilité n'était pas le seul obstacle à la réalisation :

• L'eau et les terres

Le détournement de rivières priverait les riverains de l'eau nécessaire à leurs bêtes, à leurs cultures et à l'ensemble de leurs activités (moulins, tanneries). De même pour les terrains nécessaires à la construction, outil de travail des agriculteurs et source de redevances pour les seigneurs directs, les collectivités ou la dîme du clergé.

La voie nouvelle devait aussi couper des chemins et perturber les réseaux de communication établis (institutions, marchés). D'où de fortes oppositions, à l'image du rejet d'un projet antérieur de même nature par les Etats du Languedoc, accusant son auteur « *de renverser les droits de l'Eglise, anéantir les honneurs de la Noblesse et priver les particuliers de leurs biens* ».

Seul le Roi, en sa qualité de seigneur supérieur de toutes les terres du royaume, pouvait donc contraindre les uns et les autres.

• Seconde catégorie de problèmes : le financement

Un chantier d'une telle ampleur pouvait-il être assumé financièrement par le Roi ?

Sollicités, les Etats du Languedoc « *... considérant que les ouvrages proposés (...) sont des ouvrages royaux (...) ont délibéré qu'ils ne peuvent contribuer, de présent ni à l'avenir, à la dépense des dits ouvrages* ».

Résumé d'un article paru dans



Organe de la société

Les Toulousains de Toulouse et Amis du Vieux Toulouse.

Sujet proposé par Jean-Marie Delapasse

Illustrations ajoutées

Le modèle du canal de Briare pouvait-il être envisagé ?

Débutés en 1605 mais interrompus ensuite, les travaux de ce canal reprennent en 1638 grâce à un accord avec trois particuliers qui les prennent à leur charge en échange de la propriété assortie de la concession de l'exploitation. Mais l'exemple n'est pas

transposable en raison de la disproportion des ouvrages : 54 km et 38 écluses face à plus de 200 km et au double d'écluses !

• Troisième domaine à considérer : la technique de construction

Le cahier des charges initial de 1664 se trouve rapidement réduit dans son gabarit en fonction des possibilités réelles de navigation en aval de Toulouse, et le trajet demeure à préciser, notamment sur le point d'aboutissement dans le Bas-Languedoc.

Autres questions : mode d'exploitation, maintenance, statut ?

L'édit de Saint-Germain d'octobre 1666 - L'exploitation du Canal

Négocié entre Riquet et Colbert, l'acte reprend le modèle Briare de 1638.

Selon l'exposé des motifs « *... la communication des deux mers donnera aux nations de toutes les parties du monde, ainsi qu'à nos propres sujets, la facilité de faire en peu de jours d'une navigation assurée par le trajet d'un*

canal au travers des terres de notre obéissance, et à peu de frais, ce que l'on ne peut entreprendre aujourd'hui qu'en passant au détroit de Gibraltar, avec de très grandes dépenses, en beaucoup de temps, et au hasard de la pirate

rie et des naufrages (...) de si considérables avantages vont rendre le commerce florissant dans notre royaume (...) nous avons dit et ordonné, et par ces présentes signées de notre main, disons et ordonnons, voulons et nous plaît qu'il soit incessamment procédé à la construction du canal de navigation et communication des deux mers océane et méditerranée. ».

Outre des avantages économiques, le Roi voit dans cette décision



La rigole de la plaine : alimentation en eau à partir de la Montagne Noire



Pierre-Pol Riquet

une occasion de contrecarrer l'Espagne, avec laquelle se poursuit un affrontement voilé.

L'entrepreneur peut « prendre toutes les terres et héritages nécessaires » à la réalisation de l'ouvrage et à son alimentation en eau. En contrepartie, tous les ayants droits seront indemnisés.

Le Roi dispose ensuite « *Quoi faisant, lesdites terres et héritages seront à perpétuité distraits de leurs fiefs et juridictions pour en composer un fief. Et à cet effet nous avons créé et érigé, et par cesdites présentes, créons et érigeons en plein fief, avec toute justice, haute, moyenne, basse et mixte, ledit canal de communication des mers, ses rigoles, magasins de réserve, leurs bords de largeur de six toises de chaque côté, chaussées, écluses et digues d'iceux, depuis la rivière de Garonne jusqu'à son dégorgeement dans la mer Méditerranée, en ce compris le*



Vision traditionnelle du canal

canal de dérivation depuis la Montagne Noire jusques aux pierres de Naurouze, sans en rien réserver, ni excepter, relevant ledit fief et ses dépendances immédiatement de notre Couronne, sous la foi et hommage d'un louis d'or. ».



Tracé schématique du canal dans sa partie méditerranéenne : franchissement du seuil de Naurouze, ou du Lauragais. A Toulouse, le canal rejoint la « rivière de Garonne ».

La nouvelle seigneurie bénéficie des attributs classiques : droit de construire, droits de justice, de navigation, mais elle doit assurer en permanence l'état de navigation, moyennant un péage dont le tarif est fixé dans le détail.

Dans un souci de respect des formes, fief et péage font l'objet d'enchères, bien entendues remportées par Riquet, qui avait auparavant été annobli, ce qui satisfaisait son ambition et sa soif d'ascension sociale.

Comment l'Etat prévoit le financement des travaux ?

Conséquente, la richesse de Riquet ne lui permettait cependant pas de couvrir la totalité du financement d'un tel ouvrage. Aussi proposait-il de vendre des offices [recette éprouvée...], et surtout de revoir les baux liés à la ferme des gabelles dans le sens d'une extension de sa charge lui permettant d'en accroître le rendement. Ce qui fut fait.

Le Roi se tourna en outre vers les Etats du Languedoc, qui demeuraient frileux ; il estima que la Province, qui serait bénéficiaire de l'ouvrage, ne pouvait refuser de contribuer pour moitié aux dépenses estimées à 8 millions de livres, à raison de 500 000 livres versées annuellement pendant huit ans. D'après négociations ramenèrent cette somme à 2 400 000 livres, mais, par la contrainte, le Roi obtint ensuite de nouvelles sommes.

Dans les faits, le financement devint rapidement un souci permanent pour Riquet, obligé d'avancer ou d'emprunter les sommes nécessaires.

Restait à établir le cahier des charges de l'ouvrage.

Fin de l'article

[La plaine inondable du Rhône valaisan](#) : >>> suite de la page 3

La catastrophe d'octobre 2000

Déjà en 1987 et 1993, des crues avaient révélé de fortes déficiences, et on songeait à une nouvelle correction. Mais le coup de semonce d'octobre 2000 — crue du siècle de 1380 m³/s à l'embouchure dans le Léman — fut très rude, avec des ruptures de digues, plusieurs morts et des dégâts évalués à près de 500 millions de CHF. On constate alors que le fleuve coule au-dessus du niveau de la plaine derrière des digues dont la moitié peut céder ; ce sont 13 000 ha de plaine qui sont menacés et les dégâts potentiels atteignent 10 milliards de CHF. Après des études assez longues et approfondies envisageant de nombreuses options, et une large concertation, la 3^e correction est engagée depuis 2009 à travers un plan d'aménagement du Rhône actualisé tous les 10 ans.

La 3^e correction du fleuve.

Surélever les digues est apparu comme source d'aggravation du risque lié à la surverse. Pour abaisser les lignes d'eau, a donc été retenu le principe d'élargir le fleuve partout où c'est possible, réservant le renforcement des digues par surélévation ou le creusement du lit aux zones manquant d'espace.

Pour la période en cours jusqu'en 2020, 700 millions de CHF sont engagés, dont les deux tiers financés par la Confédération. Outre son intérêt pour la sécurité, le projet doit permettre d'améliorer la biodiversité et l'attractivité économique et touristique. Reste cependant à résoudre la question des terrains agricoles qui devront être libérées par leurs exploitants...

A noter qu'en complément, les barrages en haute montagne peuvent aussi être régulés pour retenir une partie des pluies.

Michel Raffin

Une première séquence était consacrée à la découverte du quartier proche du Rhône, à l'aval du pont, sous la conduite de Mme Thérèse Corompt, maire de Condrieu ; c'est là que résidaient les mariners du Rhône, Condrieu ayant été très longtemps un « nid de mariners ».



Le Rhône à Condrieu

Le groupe admira la courbe du Rhône depuis la culée du pont en rive droite, devant la petite maison où résida Frédéric Mistral au cours des dernières années du XIX^{ème} siècle. Si le halage avait disparu à cette époque, on comprend néanmoins comment le poète a pu trouver son inspiration face à la beauté du paysage d'une boucle nettement plus prononcée et d'un Rhône apparaissant beaucoup plus fougueux avant l'aménagement CNR du Péage de Roussillon achevé en 1978.

La découverte de la promenade le long du fleuve entre le pont et le bassin de joutes fut particulièrement délicieuse en ce bel après-midi d'automne.

Puis, après Thérèse Corompt, ce fut, dans la salle de l'Arbue, le tour de Gérard Carret, administrateur des Amis du Musée des Mariners, d'envoûter une assistance de 70 participants par une présentation du Poème du

Rhône : il mit en perspective avec maestria et force illustrations les éléments littéraires de l'œuvre et son socle historique. Le décor était réhaussé par les demi-coques de bateau du Rhône exposées par notre ami Jacques Edouard Mounier.

Mais laissons maintenant à Gérard Carret le soin de nous rappeler brièvement ce qu'est le Poème du Rhône...

Michel Raffin



Le Poème du Rhône

est une œuvre majeure du folklore rhodanien. Écrit entre 1890 et 1896, date de sa première parution dans *La nouvelle revue*, périodique républicain de Juliette Adam, le poème arrive en fin de carrière et après *Mireille*, épopée de la Provence paysanne, *Calendal*, épopée de la Provence maritime, Mistral compose une épopée de la Provence rhodanienne. Il rompt brusquement avec sa poétique traditionnelle du vers rimé et réalise, pour ce récit, une magnifique symphonie verbale en langue provençale pourvue d'une traduction française très ajustée au texte. Chez Lemerre en 1897, la traduction de Mistral est présentée en belle page (à droite) et le texte original en fausse page (à gauche) comme si l'éditeur, avait privilégié la traduction.

C'est un triple récit. Tout d'abord, l'histoire d'une rigue à la descise pour la foire de Beaucaire et d'une tragique remonte, tragique parce qu'une machine à feu, un bateau à vapeur, va provoquer le naufrage et la perte du convoi. Ce premier récit constitue un véritable document ethnosociologique dont Mistral s'efforce d'assurer la clarté par un ensemble d'annotations en fin d'ouvrage.

Ce travail ethnographique est fondateur et par là incontournable. Il y a peu de récits antérieurs sur la batellerie de halage aussi documentés et diffusés. Il a pris date et les folkloristes qui ont suivi, ont bien souvent reproduit son ethnographie sans grande précaution sur la précision historique.

C'est aussi l'histoire du Rhône enrichie par les mythes qui s'y attachent et par ses légendes. En cela, le fleuve n'est pas qu'un long décor tissé de Lyon à Beaucaire mais devient un personnage d'épopée. C'est enfin une très belle histoire d'amour, celle d'une jeune et belle orpailleuse



Frédéric Mistral

Source : BnF Gallica

du confluent du Rhône et de l'Ardèche qui tombe éperdument amoureuse de Guilhem, fantasque prince d'Orange.

L'héroïne va identifier l' élu de son cœur au Drac de Beaucaire, figure de premier plan de la mythologie du Languedoc, constamment réinterprétée dans la tradition orale. Mistral fait du Drac un personnage doué de pouvoirs fantastiques, d'une grâce légère et vive, plus taquin et malicieux que méchant. Il en fait aussi un séducteur mais sa sensualité est étroitement liée au fleuve, à ses éléments. Cette sensualité se retrouve dans le texte qui nous montre la construction de cet amour torride. L'engloutissement du couple dans le naufrage de la rigue fracassée contre le Pont Saint-Esprit ne serait donc pas une fin tragique mais, conformément à la légende et aux rêves de l'héroïne, une fin heureuse : une manière pour elle de disparaître avec son amoureux et de quitter ce monde qui n'est plus le sien. L'entrelacs de ces histoires magnifiées, voire mythifiées, par l'écriture mistralienne et l'intrusion dans ce monde de personnages ou d'événements

extérieurs font du poème une véritable épopée chargée d'un message de sagesse porté par une civilisation perdue.

Cette sagesse est, bien sûr, un appel à la prudence à prendre avec l'esprit du moment, la fin du XIX^{ème}, et avec l'idée de progrès. Il faut certainement regarder aussi le poème comme une réflexion majeure sur notre rapport avec le temps. Ces machines à feu se lancent dans de folles descises, le temps s'accélère et la vitesse engloutit les hommes et leur monde. C'est bien du rapport au temps qu'il s'agit, question fondamentale pour les mortels que nous sommes.

Gérard Carret

Les débits du Rhône pour 2017 sont historiquement bas, en dessous des valeurs médianes enregistrées depuis le début des relevés en 1920. Au Sud de Valence, le débit d'octobre a atteint 360 m³/s contre une médiane historique à 850 m³/s. Au début 2017, la situation avait été aggravée par un faible enneigement des Alpes, heureusement compensé en cette fin d'année.

Les conséquences sont multiples :

Dans le delta de Camargue, le plus faible débit du petit Rhône connu depuis 40 ans, associé à un vent du Sud et un indice de marée significatif, favorise des entrées salines importantes et des taux de sel excessifs dans l'eau du robinet. On a dû distribuer des bouteilles aux Saintes-Maries de la Mer en novembre, heureusement hors saison touristique ! Des projets de sécurisation de la ressource sont à l'étude, y compris par dessalement.

Avec 8,6 Twh vendus, la production hydroélectrique rhodanienne a été inférieure de 30% à la moyenne des dix dernières années. Et fournir de l'énergie de pointe pourrait devenir problématique en cas de grand froid hivernal, compte tenu de la moindre alimentation des réserves stockées dans les barrages de haute chute, sur le Rhône (Génissiat) comme ailleurs.

Les glaciers suisses ont perdu 3% de leur volume en un an, par effet combiné d'un moindre apport en neige et des vagues de chaleur de l'été. Leur épaisseur a diminué d'un mètre pour le glacier du Rhône, de 2 à 3 mètres dans l'Oberland bernois. Dans ce dernier massif sur le glacier d'Aletsch, sur le plus grand glacier des Alpes, en 2016 déjà, 200 millions de m³ de roches ont été déstabilisées, engendrant chutes de pierres, crevasses et mouvements de terrain atteignant jusqu'à 80 cm par jour. Ceci a attiré pas moins de 18 institutions pour étudier le phénomène.

Plus que jamais, l'adaptation au changement climatique s'impose !

M.R.

Une bonne nouvelle, cependant : le Rhône regagne en qualité !

Tel est le message que faisait ressortir le colloque « Le Rhône nouveau arrive : un atout pour vos territoires » organisé à Lyon par l'Agence de l'eau le 2 octobre dernier pour faire le point sur vingt années d'intervention.

Un fleuve de plus en plus propre

La pollution domestique a été divisée par cinq en vingt ans ; plus aucun secteur du fleuve n'est en état médiocre et la lutte contre les toxiques est en bonne voie, même s'il faut rester mobilisés à l'échelle de l'ensemble du bassin-versant.

Une restauration écologique qui produit ses effets

A la suite de nombreuses actions d'augmentation de débits réservés sur certains tronçons, de restauration des écoulements dans des lônes d'élargissement du lit du fleuve, celui-ci redevient de plus en plus vif et courant, et la biodiversité s'améliore dans les zones humides. Ainsi, 150 km de fleuve et affluents sont rendus accessibles aux poissons migrateurs ; et les poissons d'eau vive reviennent.

Les zones humides sont le moyen le plus naturel et le moins coûteux pour s'adapter au dérèglement climatique, du fait de leur capacité à auto-épurer l'eau et à recharger les nappes phréatiques. Il faut donc poursuivre l'effort à travers le Plan Rhône : son volet « qualité, ressource biodiversité » prévoit 125 millions € d'investissements pour la période 2015-2020. La meilleure efficacité de cet argent est à souhaiter pour développer les zones humides et les tronçons dits « en bon état » sans remettre en cause navigation et production énergétique.

M.R.

PARUTIONS



AU FIL DU RHÔNE EN TRAIN

Par Jean Tricoire (éditions La Vie du Rail)

Ouvrage signalé par Jacques Charlier, notre incomparable guide dans le port de Rotterdam en 2016.

Des glaciers suisses à la Camargue, le Rhône, d'abord torrent, devient un fleuve puissant dont le cours est aujourd'hui dompté.

Grâce au sillon qu'il a creusé en Suisse et en France, le chemin de fer a pu pénétrer d'abord au cœur des Alpes, puis ouvrir aux contrées du Nord de la France la voie vers les portes de la Méditerranée et de l'Orient.

L'ouvrage présente ce cours d'eau magistral et les lignes ferroviaires qui l'accompagnent sur la quasi-totalité de son trajet vers la mer, les trains ne l'abandonnant que pour rejoindre Marseille dans le département des Bouches... du Rhône... Alors attention au départ pour un voyage en train au fil du Rhône, dans les Alpes, au bord du lac Léman, entre Massif Central et Préalpes, et en Provence !



DU CÔTÉ SAÔNE

On ne peut que saluer la naissance d'une nouvelle publication consacrée au Val de Saône.

C'est une initiative du Lions Club Neuville Val de Saône. Pour tout renseignement lionsneuville@gmail.com



A vos agendas !

PROGRAMME DES ACTIVITÉS

⇒ Du mardi 13 mars au jeudi 15 mars 2018

Après nous avoir accueillis l'an dernier lors de notre voyage thématique de juin, l'association Canaux de Bretagne nous rend visite.

Programme joint au présent envoi de L'Echo Rhodanien.

Participation ouverte en tout ou partie dans la limite des places disponibles.

⇒ Mercredi 14 mars 2018, 18 H

A Chanaz, conférence de David Edwards May, président d'IWI (Inland Waterways International) : **Le Haut-Rhône et les autres maillons manquants du réseau fluvial européen - A quand une nouvelle approche de la faisabilité des liaisons fluviales ?**

⇒ Jeudi 15 mars 2018, 17 H

A Lyon (Port Edouard Herriot), 5 à 7 proposé par Promoflavia sur le thème **Les activités fluviales sur le Haut-Rhône.**

⇒ Samedi 24 mars 2018, journée

Assemblée générale de l'Alliance des Rhodaniens à Villebois (Ain).

La session sera suivie d'une découverte des carrières et de l'histoire du transport par le Rhône des pierres qui ont construit Lyon, avec Dominique Tritenne, président du Conservatoire National des Pierres et Marbres, président de l'Association des Amis du Pays de la Pierre, et Thierry Roux, président de l'Association Villeboise d'Etudes.

⇒ Mardi 10 avril 2018, 20 H

Avec les Historiens du Val de Saône, à Genay, salle Saint-Exupéry : conférence de Louis Bonnamour, ancien conservateur du musée Denon à Chalon-sur-Saône, sur le thème **des coches d'eau.**

⇒ Du mardi 19 au samedi 23 juin 2018

Voyage d'études du Léman aux sources du Rhône.

Nombre de places limité - inscriptions dans l'ordre d'arrivée des réponses via le bulletin envoyé à tous les adhérents en décembre dernier, **à retourner au siège de l'ADR avant le 23 février.**

Adhésions

Individuels :	35 €
Couples :	55 €
Associations et collectivités locales de moins de 2000 habitants :	60 €
Collectivités locales ou groupements de communes de plus de 2000 habitants :	100 €
PME, chambres consulaires :	100 €
Grandes entreprises :	300 €

Le bulletin d'adhésion 2018 est joint au présent envoi

Contacts

Siège :

Alliance des Rhodaniens

1 bis rue de Dole - 69007 LYON

Téléphone : 06 23 74 40 08

Courriel : contact@alliance-des-rhodaniens.com

Site Internet : alliance-des-rhodaniens.com

Section Lémanique :

Hélène de MORSIER – 12 rue du Perron – CH 1204 GENÈVE

tél. 00 41 22 311 71 43 / 00 41 21 824 11 77

Section Haut – Rhône :

Patrick BLONDET – 74910 BASSY — tél. 04 50 56 21 99

Section Gard – Vaucluse – Pays d'Arles :

Marie-Noëlle LESNÉ – 13 boulevard Salvador Allende 13200 ARLES

tél. 06 07 50 55 17