



ALLIANCE
DES
RHODANIENS

JOURNAL DE VOYAGE
du 19 au 23 juin 2018
« DU LEMAN



**AUX
SOURCES**

DU RHÔNE »



Aux sources du Rhône

Un journal de voyage entre ciel, terre et eau

Jour 1 - Lyon-Sion

Après un rendez-vous au port Edouard Herriot de Lyon et un départ très matinal en car, le premier arrêt notable du voyage se fait en gare de Cully, au bord du Léman, dans le canton de Vaud. Le paysage très vallonné du Lavaux s'impose au regard.



Malgré la pression immobilière, qu'on devine en action, les parcelles viticoles couvrent une grande partie du territoire du Lavaux et dégringolent jusqu'au lac, tout juste interrompues par la route ou les voies de chemin de fer. C'est bien un train, mais miniature et sur pneus, qui va nous véhiculer à flanc de coteau toute la matinée. Avec 40 kilomètres de vignobles et plus de dix mille terrasses aménagées depuis le XI^e siècle à l'initiative des Cisterciens (Henri IV leur en fit don, car il s'agissait de terres a priori non cultivables, compte tenu de la pente), le paysage est spectaculaire : entre à-pics et corniche, le train touristique virevolte à flanc de coteau, offrant des vues imprenables sur le Chablais où le Rhône rejoint le Léman.



L'Unesco récompense dix siècles d'aménagement viticole

En réalité, les moines cisterciens venus de Lausanne puis les Bénédictins qui leur succédèrent n'ont pas fait le travail seuls : cent vies ne leur auraient pas suffi ! En embauchant des tâcherons (laïcs) venus des deux Savoie, du Val d'Aoste ou du reste de l'Italie pour mener les gigantesques travaux de terrassement nécessaires pendant des dizaines d'années, ils ont pu réussir à mener à bien un travail de titan sur cette terre qualifiée des « Trois soleils » (du fait de la chaleur émanant de la terre, des murs et du lac, par effet de réverbération).

Ce paysage viticole remarquable a été inscrit au Patrimoine de l'humanité par l'Unesco en 2007. Ce label (déjà présent dans la région avec la villa réalisée par Le Corbusier à la sortie de Vevey) est venu récompenser la continuité d'un paysage depuis dix siècles. L'Unesco a labellisé 14 villages (comptant en tout 30 000 habitants) et environ 830 hectares de paysage viticole où sont produits deux grands crus, le Dézaley et le Calamin (issus de pieds de chasselas blanc dans les deux cas), par quelque 160 vigneron. Les villages historiques dont les noms s'égrènent au fil de l'ascension sont d'ailleurs fort bien conservés : Riex, Epesses, Rivaz, Puidoux, Grandvaux... Du fait du label Unesco sans doute, ces vins jusqu'ici consommés surtout sur place commencent à s'exporter (même en Suisse alémanique, c'est dire...). Ils ont pour handicap des conditions d'exploitation et de récolte parmi les plus coûteux au monde (tout est fait à la main, de l'entretien à la récolte). Leur prix, en francs suisses, reste largement dissuasif, non connaisseurs s'abstenir... Face un plan de gestion irréprochable, conforme aux attentes de l'Unesco, une information retient toutefois l'attention : l'épandage de produits chimiques par hélicoptère qui interdit pour

le moment la culture biologique, mais qui répond à des impératifs topographiques, selon les producteurs.



Un peu plus tard, la brise rafraîchissante venue du lac est la bienvenue à la terrasse du **restaurant d'étape à Grandvaux** inondée de soleil. Le temps du réconfort est venu...

À la recherche du « réduit national »

Au cours de la traversée du Chablais, Jean-Christophe Moret, archéologue, évoque avec force détails l'histoire du « réduit national alpin suisse », un système de fortifications souterraines creusées dans les montagnes et destinées à protéger les citoyens helvétiques du risque d'invasion par les troupes de la Triple Alliance (italiennes, au sud, ou allemandes au nord et à l'ouest, autrichiennes à l'est) au début du XX^e siècle et en tout cas à pouvoir y résister au mieux. La tradition militaire ne s'est pas démentie en Suisse depuis le Moyen Âge et jusqu'au milieu du XIX^e siècle, avec les fameux mercenaires dont l'usage fut abandonné en raison de leur participation à la plupart des armées européennes, ce qui posait problème au moment des conflits armés. La bataille de Marignan (1515) fut l'une des dernières grandes batailles auxquelles prirent part les mercenaires suisses. La neutralité leur fut ensuite imposée... bien avant la création de la Suisse par le traité de Vienne en 1815.

Les fortifications souterraines réalisées par le général Dufour, d'origine genevoise, ont été édifiées initialement entre 1835 et 1848. Avec les progrès de l'artillerie, une nouvelle campagne de réalisations d'ouvrages à la fois plus solides et plus modernes est menée entre 1859 et 1900. Après la Première Guerre mondiale, l'effort de protection se relâche. Avec la montée des périls précédant la Seconde Guerre mondiale, la notion de « neutralité active » s'affirme et la protection des 41 000 kms² de frontières s'accroît en utilisant au mieux les capacités du relief. Entre 1934 et 1937, une nouvelle stratégie dite du « réduit national » est mise en place. Quelque 25 000 ouvrages de fortification sont construits ou réaménagés. Malgré l'Anschluss autrichienne (1938) et la déroute de l'armée française (1940), l'invasion hitlérienne n'aura pas lieu, la neutralité suisse est confortée. Ce patrimoine civil et militaire existe toujours et fait partie du système fédéral de défense.

Plus pacifique encore, la **visite de l'abbaye de Saint-Maurice d'Agaune** révèle d'autres surprises aux visiteurs.



Ce site, consacré depuis quinze siècles à la célébration du martyr de Maurice et de ses légionnaires chrétiens qui refusèrent d'abjurer leurs croyances en l'an 515 s'est remarquablement renouvelé depuis l'incendie qui le ravagea (sauf l'église) en 1693. Reconstituée en l'état actuel en 1942, l'abbaye a fait l'objet de travaux de recherche historiques et archéologiques qui ont abouti à la découverte de richesses jusqu'alors inconnues et ont permis la mise en place d'une nouvelle muséographie intégrant notamment des catacombes de l'époque romaine.

Géré aujourd'hui par les chanoines de l'Ordre de Saint Augustin, le site fait encore l'objet d'un culte soutenu (il se trouve placé sur l'un des itinéraires religieux traditionnels vers Rome), en particulier le 22 septembre, jour de la Saint Maurice.



Le Rhône, des origines aux « corrections »

Plus tard dans l'après-midi, à Martigny, autour d'une belle collation au restaurant Le Virage (qui porte parfaitement son nom), **sur la route de La Forclaz**, c'est le Rhône lui-même qui est à l'honneur avec l'intervention de Jean-Claude Praz, ancien conservateur du musée d'histoire naturelle du Valais. Comme l'explique ce biologiste, la présence du fleuve, concomitante au percement de grandes voies européennes de circulation (Grand Saint-Bernard, Simplon, Gothard...), a fait la fortune de cette vallée où la présence de l'homme est attestée depuis 7 à 8 000 ans. Ce qui n'est pas allé sans conflits fonciers, notamment pour le contrôle des parcelles agricoles les plus fertiles.

Au-dessus du Rhône à Martigny sur la route de la Forclaz



Les crues du Rhône sont aussi fameuses que redoutées. Six grands événements intervenus au XX^e siècle (entre 1926 et la fin du siècle, où une digue importante s'est rompue) ont permis de mieux prendre conscience des risques encourus par la population et ses activités économiques. On étudie donc attentivement le fleuve depuis le début des années 2000. 1,5 milliard d'euros a été investi depuis cette époque pour protéger hommes et infrastructures des crues les plus dévastatrices. Le tiers des surfaces agricoles cultivées ayant été bouleversé par les inondations, on a procédé historiquement à des « corrections » du cours du fleuve au fil du temps, avec des corvées imposées aux communautés villageoises. Au XIX^e siècle, les Français ont cherché à mettre de l'ordre dans la vie du territoire : relevés cartographiques, inventaire des ressources minières, dessins d'aménagements, construction de la route du Simplon (sous Napoléon 1^{er}). Avec le traité de Vienne (1815), la correction des fleuves et rivières devient l'une des missions de la nouvelle Confédération helvétique. D'importants travaux d'aménagement du cours du Rhône sont menés à bien, en particulier entre 1860 et 1920, ce qui n'empêchera pas un grave accident d'intervenir en 1936.

Compte tenu des insuffisances constatées, on entreprend une seconde « correction », entre 1930 et 1960, qui surélève les digues et rétrécit le lit du fleuve. C'est à nouveau une erreur, perçue dès les années 1980, mais qui a permis à la plaine de remplacer les marais et forêts alluviales par un paysage urbain, agricole et économique. En octobre 2000, après des années de calme hydrologique, le Rhône a donné un terrible coup de semonce occasionnant des pertes de vies humaines et 500 millions de FS de dégâts. D'où l'engagement

depuis 2009 d'une troisième « correction » visant à renverser le processus et rendre au fleuve le plus possible son espace d'écoulement, au bénéfice de la biodiversité et des hommes. La fragilité des quartiers situés au bord du Rhône (-13 mètres sous le niveau de la digue) a été parfaitement identifiée à l'occasion de ces grandes crues de l'année 2000. Les conflits engagés avec les agriculteurs, principaux propriétaires fonciers, pour la cession des terrains nécessaires pour limiter les conséquences des inondations, se poursuivent depuis, avec une résistance latente aux mesures de protection. Les lois évoluent, mais les pratiques suivent plus lentement. Il faut dire que dans le Valais la culture de l'abricot, une activité rémunératrice, pèse beaucoup dans la balance...

La journée a été fort longue pour le groupe. L'arrivée à Sion en début de soirée s'en ressent. Mais rien de tel qu'une petite ascension nocturne au-dessus de la ville, que domine **le château de Valère**, pour trouver au retour un sommeil réparateur... à l'Hôtel du Rhône, comme il se doit. Les plus courageux (ou les moins fatigués) n'ont pas regretté leur dernier effort...



Jour 2 – Sion-Fiesch, via la Grande Dixence

VISITE DE LA VIEILLE VILLE DE SION

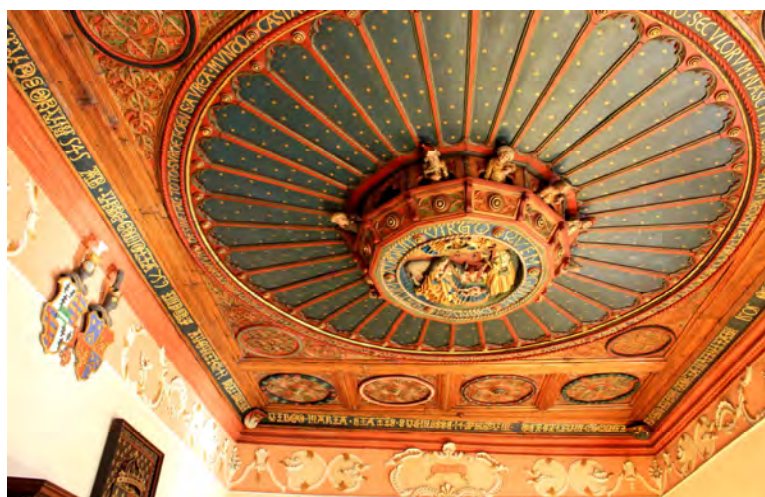
Lors de notre passage à Sion, Jean-Christophe Moret nous a présenté la vieille ville de Sion qui s'enorgueillit d'être la plus vieille cité de Suisse puisque Sion est habitée par l'homme depuis près de 7000 ans. On y a en effet découvert de grandes nécropoles préhistoriques renfermant des sépultures des périodes néolithiques et de l'âge du Bronze, notamment

plusieurs dolmens et un alignement de menhirs, ainsi que des stèles anthropomorphes décorées qui comptent parmi les plus belles d'Europe. L'âge du Fer est représenté par des sépultures de guerriers inhumés dans des demi troncs d'arbres évidés, avec de riches parures et toutes leurs armes. Au second âge du Fer, la région de Sion était habitée par le peuple celtique des Sédunes qui a donné son nom à la ville de Sion et à ses habitants, les Sédunois. En automne 57 av. J.-C., les Sédunes prêtèrent main forte aux Véragres de Martigny pour repousser les légions romaines de Servius Galba, envoyé par Jules César pour contrôler l'axe transalpin du Grand-Saint-Bernard. Il s'ensuivit une bataille mémorable à Octodure (Martigny) et les légions, battues, durent se replier en direction de Genève pour hiverner.

La balade a travers la vieille ville de Sion a d'abord permis à ceux qui y ont participé de découvrir la place de La Planta, lieu historique où les Sédunois et les Valaisans remportèrent, le 13 novembre 1475, une grande victoire sur l'armée du comte de Savoie, ce qui permit aux Valaisans de récupérer le Bas-Valais aux Savoyards. La visite s'est



poursuivie par la découverte de l'église Saint-Théodule (fin XVe siècle), saint patron du Valais, et des catacombes. Au-dessous de l'église, les archéologues ont dégagé les vestiges de trois églises médiévales plus anciennes, dont une église d'époque carolingienne abritant une crypte pour la vénération du tombeau de Saint-Théodule. La plus ancienne est une église funéraire du VIe siècle, construite elle-même sur les ruines d'un grand complexe thermal romain datant du Ier et du IIe siècle de notre ère.



Les participants ont également pu découvrir les magnifiques décorations intérieures de la Maison Supersaxo qui date de 1505 et les splendides boiseries de la salle du Conseil bourgeois de l'hôtel de Ville de Sion qui date de 1657. La balade s'est terminée par la découverte de la Rue du Grand-Pont, sous laquelle coule la rivière appelée La Sionne, et de la sinueuse Rue de Lombardie au caractère si charmant et typique.

Pour ceux qui n'avaient pas choisi la visite à pied de la ville de Sion, l'usine hydroélectrique de Bieudron-Nandaz, partie prenante du complexe de la Grande Dixence, l'un des plus importants d'Europe, fut assurément une découverte grand format.



Avec ses 288 mètres de haut et 40 millions de m³ de retenue d'eau, le barrage est toujours, pour quelque temps encore, le premier au monde de type barrage-poids¹. Toutefois, deux projets chinois sont en cours qui devraient dépasser les 300 mètres de hauteur. 75 prises d'eau alimentent le **barrage de la Grande Dixence** grâce à un système perfectionné de conduites et de galeries souterraines.

Le plus grand barrage-poids du monde

6 millions de m³ de béton ont été nécessaires pour réaliser cette infrastructure. Ce volume représente l'équivalent d'un mur d'un mètre cinquante de haut et de dix centimètres de large qui parcourerait la circonférence de la terre...



Ce méga-chantier complexe disposait, lors de la construction du barrage, de sa propre usine à béton. On a ainsi calculé qu'entre 1950 et 2010 il a mobilisé près de la moitié du ciment produit en Suisse. Près de 3.000 ouvriers

¹ Un barrage-poids est un barrage construit à partir d'éléments de maçonnerie en béton, de roche et de terre, conçus pour retenir l'eau en utilisant seulement le poids de la matière (qui s'oppose ainsi à la pression horizontale de l'eau s'exerçant sur le barrage). À la Grande Dixence, la largeur du barrage est de 15 m en haut et 200 m au pied. Les barrages classiques, moins larges, reposent surtout sur des retenues ancrées dans le relief.

se relayaient jour et nuit pour creuser tunnels et galeries pendant une quinzaine d'années. Jusqu'à 1 500 personnes étaient présentes simultanément sur le site, les équipes étant logées sur place (à l'hôtel pour les cadres et les contremaîtres). « Au turbin, Albin ! », plaisantent aujourd'hui les légendes de l'exposition de photographies qui présente de manière positive ce travail physiquement harassant mais non sans risques. En définitive, le projet a coûté la vie à trois ouvriers, mais bien plus tard, lors de l'explosion d'un puits pourtant blindé sur le site de Cleuson en 2000². On imagine aisément, à travers les élégants clichés en noir et blanc proposés, malgré les temps de détente et les sourires, la dureté des conditions de vie et de travail des hommes sur ce chantier qui a été, dans une discrétion tout helvétique, l'un des plus importants au monde dans les années 1960.

Aujourd'hui, quatre stations de pompage géantes, alimentées par 32 kilomètres de galeries, propulsent dans les turbines de l'usine hydroélectrique quelque 300 000 m³ d'eau, soit l'équivalent de la consommation de toute la région de Berne (400 000 habitants).



Et à lui seul, le complexe de la Grande Dixence produit 20 % de l'électricité suisse d'origine hydraulique. En projet actuellement (à échéance 2040), un système de pompage dans un lac inférieur (de type STEP, comme pour le site de Grand-Maison, en Isère) qui permettrait d'augmenter la capacité de l'usine de Bieudron en fonction des besoins de consommation (avec 500 à 700 MW de capacité de production supplémentaire). La capacité de l'usine de Bieudron serait portée à 1 900 MW (soit l'équivalent d'une centrale nucléaire), une puissance disponible en quelques minutes.

L'entreprise propriétaire du complexe de la Grande Dixence (ALPIQ) associe fonds publics (canton et communes) et fonds privés, qui disposent d'une minorité de blocage (30 %), selon le modèle de concession en vigueur en Suisse. La durée de concession est de 80 ans, délai au terme duquel la partie « mouillée » des installations revient gratuitement au concédant, la ressource elle-même et les rivières appartenant aux communes, tandis que le Rhône appartient au canton (pour la partie qui le traverse).

² Sa remise en service, après de lourds travaux de réhabilitation, n'a pu intervenir qu'en 2010. 12 500 tonnes d'acier ont été nécessaires pour réparer l'installation.

La Grande Dixence en chiffres et en dates

Le barrage de la Grande Dixence est venu remplacer en 1961 l'ancien barrage de la première Dixence, désormais noyé sous le Lac des Dix, dans une vallée parallèle au Val d'Hérens. La première Dixence a été réalisée entre 1930 et 1935. Pour sa part, le barrage de Cleuson a été réalisé en complément de l'ouvrage précédent, entre 1947 et 1951. Dix années ont ensuite été nécessaires pour la réalisation de l'édifice actuel qui s'intègre dans un vaste complexe hydroélectrique. En effet, en vue d'augmenter la puissance de leurs installations, les deux sociétés concessionnaires locales, Grande Dixence et Alpiq, se sont associées, entre 1993 et 1998, pour réaliser l'aménagement actuel qui comprend l'usine de Bieudron. La retenue d'eau rassemble aujourd'hui les eaux d'un bassin versant de 420 km², recouvert par moitié par des glaciers. Les 400 millions de m³ d'eau stockée derrière le barrage sont « turbinés » dans quatre centrales (dont celle de Bieudron) et produisent environ 2 milliards de kWh chaque année.



À l'époque de la construction des grands barrages, comme le reconnaît Jean-Marie Rouiller, ancien directeur d'exploitation de l'usine hydroélectrique d'Émosson et expert en matière d'énergies renouvelables, on ne se posait guère de questions en matière de cahier des charges environnemental. Mais les choses bougent. Actuellement, on travaille à la remise en état de certains sites hydroélectriques, notamment en enterrant certaines des structures métalliques apparentes qui perturbent le paysage, et l'on dialogue davantage avec les collectivités locales sur les compensations environnementales nécessaires...

Une stratégie énergétique fédérale discutée

En Suisse, l'électricité représente le quart de la consommation d'énergie (à 60 % d'origine hydraulique – c'est énorme ! En France c'est seulement 10 %). Le reste représente l'ensemble des énergies fossiles. L'énergie nucléaire est donc minoritaire dans la consommation d'électricité de la confédération (34 %). La Stratégie énergétique pour 2050 adoptée récemment au niveau fédéral vise à « sortir du nucléaire » avant cette échéance. Mais la production hydroélectrique actuelle, combinée aux autres sources d'énergie renouvelable (solaire, éolien, géothermie...), est déjà « aux taquets ». En outre, les énergies renouvelables (hors hydraulique) sont par nature intermittentes. Elles nécessitent donc un accompagnement permanent par une énergie de base – ce à quoi la production nucléaire est utile. Les cinq centrales existantes seront donc vraisemblablement présentes longtemps sur le territoire suisse, sauf à importer de l'électricité nucléaire d'origine française, comme le fait le grand voisin allemand³. En tout état de cause, il faut gérer la relation entre la répartition existante des sources d'énergie, les possibilités d'alternative et... l'état de l'opinion.

« Tant qu'on appuiera sur un bouton et que la lumière s'allumera, ironise Jean-Marie Rouiller, on n'avancera pas beaucoup, car dans leur majorité, les citoyens ne croient guère aux limites des énergies fossiles ». Il est vrai que le pourcentage de l'énergie hydraulique dans la production d'électricité est déjà l'un des plus forts au monde, et l'on n'imagine guère comment un effort supplémentaire pourrait être accepté et financé par l'impôt. « L'excédent de production d'électricité en Europe a fait chuter les prix et la rentabilité des installations est devenue faible, rappelle Jean-Marie Rouiller. Les sociétés de taille moyenne qui gèrent l'énergie hydraulique peuvent dégager quelques bénéfices, mais difficilement investir à un tel niveau »⁴. Pour parvenir à l'objectif « Zéro kilowatt d'origine nucléaire », il faudrait mettre en service une autre énergie de base sous la forme de 5 à 6 nouvelles centrales à gaz, ce à quoi s'opposent la gauche, les Verts et un certain nombre d'associations plus ou moins influentes. En outre, le produit de la fiscalité payée par l'opérateur sur l'énergie hydraulique (150 millions de FS dans le Valais) est répartie entre les communes (21 communes concernées) pour 40 % et l'État concédant (Canton du Valais) pour les 60 % restants, ce que prévoit une loi fédérale votée en 1916. Dans le Valais, les treize barrages réalisés au XX^e siècle produisent environ 10 milliards de kWh. Les communes en dégagent un important bénéfice, qui leur permet de financer leurs propres besoins d'équipements, mais n'aide pas à faire évoluer les principes de diversification.

Comme l'explique Jean-Claude Praz, qui participait à la visite, « les décisions actuelles sont le produit de questions économiques et politiques, et pas seulement de problèmes environnementaux ou énergétiques ». Des discussions sont en effet en cours au niveau fédéral pour réduire le volume et la répartition

³ La Suisse a importé 6,6 milliards de kWh d'électricité française en 2017, soit environ deux fois l'équivalent de la production du complexe de la Grande Dixence.

⁴ En Suisse, le prix de vente de l'électricité est variable, calculé sur la base du prix de revient et de la marge d'exploitation de l'entreprise concédante, un peu comme pour l'eau en France.

de la redevance hydraulique en déduisant du calcul la partie « sèche » des installations⁵, qui n'est pas la plus rentable et pèse sur l'amortissement des infrastructures dans le cadre des concessions. Si le rendement de l'énergie d'origine hydraulique est très élevé (entre 80 et 90 %) par rapport à d'autres modes, il est pénalisé par les modes de répartition des bénéfices. On comprend néanmoins pourquoi certains s'accrochent aux équilibres actuels !

Sur la crête du barrage

Le passage à l'exercice pratique *in situ* s'avère encore plus parlant (et plus aisé sans aucun doute que la montée en car jusqu'au site du barrage, malgré la compétence et la patience de notre chauffeur...).

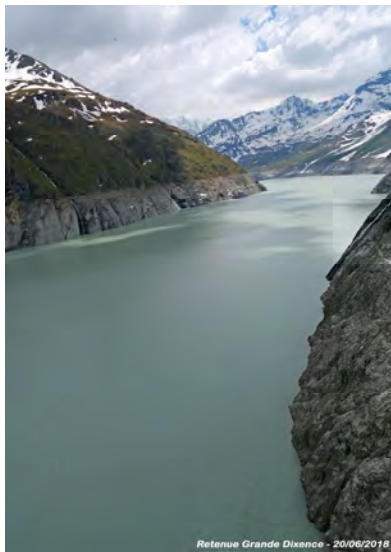
Au pied de la Grande Dixence, on prend mieux conscience de l'effort réalisé par les hommes sur ce territoire. L'ouvrage est superbe, aérien, à peine marqué par le temps et l'usage, dans un paysage de géants.



La visite de l'intérieur, tout en tunnels et en marches d'escaliers, réserve son lot de surprises, dans un silence de cathédrale.



Après le déjeuner, l'ascension par téléphérique est tout aussi spectaculaire.



On peut monter par ses propres moyens, à travers les sentiers pentus qui mènent au pied du barrage, où restaurant et hôtel offrent les commodités nécessaires au randonneur, mais l'effort (4h de marche) sera déconseillé aux moins rompus à la pratique de la randonnée, en particulier à la descente...

Une fois en haut, sur la crête du barrage, l'horizon semble perdre ses limites, entre langues de glace et une retenue d'eau gigantesque, longue de près de cinq kilomètres, une sorte de fjord artificiel lumineux, dans lequel se reflètent les sombres sommets environnants.

⁵ Il faut entendre par là les infrastructures techniques dédiées à la gestion de la ressource, à l'inverse de la partie « mouillée », dont le sens se comprend aisément et qui est la plus rentable.

Le couronnement du barrage forme une **terrasse panoramique de 15 m de large sur 700 m de long à quelque 3.365 m d'altitude.**

Après un trop court séjour au sommet du dispositif, il faut quitter, à contrecœur, le complexe de la Grande Dixence pour des espaces moins aériens., la tête dans les nuages.



De retour dans la vallée du Rhône, la route domine la forêt de Finges, un espace original proche de l'état initial de la vallée. Le cours erratique du Rhône a finalement contribué à préserver, du fait des champs d'expansion

qui lui étaient nécessaires en période de crue, une nature sauvage sous la forme d'une zone relique. On a restitué le caractère naturel de cette partie du lit du Rhône grâce à des travaux significatifs, entre îles et gravières fréquentées par quelques oiseaux rares comme le gravelot – je ne compte pas nos voyageurs, bien sûr. Les fouilles archéologiques menées à l'occasion du projet de construction d'une autoroute le long du Rhône ont également permis de dégager une ancienne voie romaine et le plus ancien « bisse » (*voir plus loin*) découvert en Suisse. Décidée dès les années 1960, l'autoroute n'a jamais été réalisée. Les études ont repris récemment, mais les compensations écologiques ont d'ores et déjà été faites – pour le grand bonheur des pêcheurs, de la forêt... et des gravelots.

À l'issue d'une **dégustation à la Cave de la Tour à Visp** particulièrement conviviale, non loin de la mairie de cette commune, dans un cadre naturel et architectural remarquablement préservé, l'arrivée dans le village de Fiesch, non loin du terminal du téléphérique permettant d'accéder à l'Eggishorn puis au glacier d'Aletsch, est la bienvenue. Rejoint par les collègues de l'association Courant 812⁶ à l'auberge Fiescherhof, le groupe s'offre un moment de détente amical et une bonne nuit de repos que ne vient troubler, pour certains, que le bruit des chutes d'un torrent qui alimente en aval le cours du Rhône. « Un fleuve au cours torrentiel à son origine », écrit-on souvent. Ici, on le croit plus volontiers.



⁶ Dont le nom provient de la distance exacte (en km) entre la source du Rhône et le delta méditerranéen du fleuve.

Jour 3 – Fiesch-Brig, via l’Eggishorn et le glacier du Rhône

Le village de Fiesch se trouve idéalement placé, au pied de l’Eggishorn et sur la route du glacier du Rhône. Au nord de la vallée, les Alpes bernoises ; au sud, les Alpes valaisannes. Le téléphérique nous porte en quelques minutes à 2.880 mètres d’altitude précisément.



Réflexions face au glacier d’Aletsch

Face à nous, à l’arrivée, derrière le glacier d’Aletsch, le second plus grand glacier de Suisse, qui alimente les eaux du Rhône, se profile une ligne de sommets culminant à près de 4 000 mètres (Jungfrau, Mönch, Eiger...) qui sont cependant moins blancs qu’auparavant.



Certes, il neige pratiquement toute l’année en altitude, ce qui vient nourrir le glacier grâce au vent froid qui souffle fréquemment. Mais avec le réchauffement climatique, la ligne d’équilibre entre roche et glace remonte inexorablement. D’ici 50 à 60 ans, les grands glaciers des Alpes pourraient disparaître. Pourtant, jusqu’au XIX^e siècle, ils progressaient encore en volume, produisant leur lot de légendes et d’histoires populaires (l’église faisait dire des prières contre les avalanches et pour que les glaciers « se tiennent tranquilles »...). Des séquences chaudes alternaient avec des périodes plus froides, mais aujourd’hui cette alternance s’est arrêtée et le réchauffement se manifeste clairement.



Ainsi, à l'Eggishorn, la couche de glace est-elle passée de 900 m à seulement 300 m aujourd'hui. Les équipes internationales qui étudient leur évolution avec les chercheurs de l'École polytechnique fédérale de Lausanne sont inquiètes de la poursuite du phénomène, mais aussi de l'impact des activités touristiques en altitude. Les pylônes des téléphériques et autres

télesièges sont parfois implantés sur des sols plutôt instables, de même que certaines constructions ou infrastructures qui pourraient être menacées par des mouvements de terrain. La beauté du site prend bientôt le dessus dans les esprits sur ces considérations inquiétantes, mais on y reviendra l'après-midi au glacier du Rhône...

Baroque triomphant dans le val de Conches

Retour dans la vallée en fin de matinée, avec un circuit dans le val de Conches et un parcours parmi les plus belles églises baroques du Valais, comme à Reckingen.

Les Romains se sont installés en douceur dans la région pour mieux contrôler les cols alpins et la tradition s'est perpétuée avec les occupants suivants, au bénéfice d'une relative tolérance culturelle et religieuse : dans la vallée, on parle tantôt le français tantôt le moyen allemand. Le Valais est le canton le plus catholique de Suisse.

Le mouvement de la contre-réforme, lancé pour faire pièce au protestantisme qui touchait en particulier les élites, a produit, entre la fin du XVI^e siècle et le XVIII^e siècle, une profusion d'œuvres et de constructions baroques qui comptent parmi les plus réputées d'Europe centrale. Outre **l'église de Reckingen**, celles de Münster et d'Ernen figurent parmi ces chefs d'œuvre de la fin du XVIII^e siècle. La victoire du catholicisme s'est traduite au final par l'exil ou la conversion des élites réformées, ce qui explique le caractère particulier du Valais au plan religieux aujourd'hui.



Le déclin magnifique du glacier du Rhône

Après la pause déjeuner, la lente approche du site, au fil d'une route en lacets qui offre de spectaculaires vues sur le paysage environnant, permet de prendre conscience du phénomène observé le matin au glacier d'Aletsch.



Le glacier du Rhône au milieu du XIX^e siècle, descendait quasiment jusqu'à la plaine, il a perdu de son importance, mais pas de sa superbe.

Depuis le belvédère, une petite marche sur les bords du glacier, effectuée d'un pas prudent, permet d'accéder à une caverne creusée dans la glace. Elle souligne aussi sa fragilité : l'eau ruisselle partout et les gestionnaires de

la grotte doivent en permanence protéger cette curiosité du soleil par des bâches isothermes pour en pérenniser l'accès aux visiteurs. Il est vrai que la langue glaciaire a perdu près d'un kilomètre et demi de sa longueur initiale et 50 mètres de longueur, pour ne plus mesurer que 8 km de long et couvrir moins de 17 km² actuellement.

Le glacier du Rhône fait néanmoins partie des glaciers les plus étudiés des



Alpes. Dès 1546, Sebastian Münster en fit la description dans son ouvrage *Cosmographia Universalis*. Les blocs erratiques du plateau suisse, avec leur imposante masse, ne pouvaient avoir été amenés par la seule force de l'eau et c'est ce constat qui poussa les scientifiques à s'intéresser de plus près aux glaciers alpins, établissant ainsi les bases de la glaciologie. Les premières mesures effectuées sur le glacier du Rhône remontent à 1874, grâce aux travaux de l'ingénieur Philipp Gosset. Depuis cette année, la longueur, l'épaisseur de la glace et autres observations sont soigneusement consignées. La vitesse d'écoulement du glacier et la direction empruntée par la masse glaciaire sont mesurées en plusieurs points. Le résultat de ces recherches fut publié pour la première fois en 1916. Depuis cette époque, le glacier a reculé chaque année de 8,5 mètres en moyenne. Son épaisseur diminue également de 25 centimètres par an.

En voyage dans les Alpes suisses à la fin de l'année 1832, le romancier Alexandre Dumas ne peut que s'émouvoir devant la beauté magique des sources du « fleuve-roi » : « Enfin, au détour d'un sentier, nous aperçûmes devant nous, remplissant tout l'espace compris entre le Grimsel et la Furka, le magnifique géant de glace, la tête posée sur la montagne, les pieds pendant dans la vallée, et laissant échapper, comme la sueur de ses flancs, trois ruisseaux qui, se réunissant à une certaine distance, prennent dès leur jonction le nom de Rhône. »



De nos jours, l'**Hôtel du Glacier du Rhône**, au style Art Nouveau, que l'écrivain honora de son appétit pantagruélique, s'ennuie un peu au pied de la montagne. La longue langue de glace n'a cessé de fondre s'enfuyant inexorablement en direction des

sommets enneigés des Alpes valaisannes. Pourtant, le Rhône y trouve toujours son origine parmi trente-cinq sources qui ruissellent de tous les glaciers de la région. Il se fait lac, cascade, torrent puis fleuve tumultueux, recouvert d'une incessante écume blanche, refusant les limites que les vallées et les hommes cherchent à lui imposer.

Une promenade dans la petite plaine inondée qui caractérise **la vallée au pied du glacier** rend compte à la fois de l'influence de la montagne sur les activités de la région et du caractère changeant du paysage depuis deux siècles, dont témoignent cartes postales et dessins datant de l'époque de l'essor du tourisme anglo-saxon. Un déclin magnifié en quelque sorte.



Après un bref arrêt dans la **vallée de Gletsch**, spectaculaire lui aussi, sur **la passerelle de Furgangen**, aménagée au-dessus du Rhône - qui a pu donner le vertige à certains !

Le car rejoint Brig en fin de journée. L'hôtel Good Night Inn accueille notre groupe. Cet établissement propose d'ailleurs une étonnante exposition sur le réseau ferroviaire valaisan, avec d'impressionnantes maquettes réalistes ! Tout un programme, après une journée bien remplie... et pleine de questions.

Jour 4 – Brig-Martigny

La ville de Brig (13 000 habitants) est parcourue par une **rivière Saltina** au régime tumultueux, dégringole de la montagne et inondait régulièrement la ville quand il ne faisait pas assez froid pour transformer l'eau en neige ou en glace.



Les dernières crues dévastatrices, avec une hausse de 1,80 m du niveau des eaux, ont eu lieu en 1993, provoquant la mort de deux personnes et près de 20 000 sinistrés dans la région.

Des aménagements importants ont eu lieu depuis, qui ont permis de canaliser le cours de la rivière dans la traversée de cette belle ville de facture alémanique, dotée d'un centre historique intéressant.

C'est là que se trouve le château Stockalper, du nom d'un mécène fortuné, Kaspar Stockalper, surnommé « Le roi du Simplon » en raison des privilèges qui lui avaient été accordés par les autorités dans trois domaines où il disposait d'un quasi-monopole : le sel, l'équipement des forces armées et le passage du Simplon. Brig était en effet une étape essentielle sur la route de l'Italie depuis Berne, d'abord terrestre puis ferroviaire, ceci jusqu'au percement du tunnel du Simplon, à la toute fin du XIX^e siècle (1898-1906), qui transforma Brig en ville de cheminots puis en site touristique, bénéficiant en particulier de la création de l'Orient Express.

Le château Stockalper, chef d'œuvre baroque



Pour en revenir au château, celui-ci prend à l'origine la forme d'une simple maison de commerce (1613) que le succès de son propriétaire encourage à grandement développer sous la forme d'une construction plus ambitieuse qui en fait le plus grand château privé de type baroque en Suisse.



Après la chute et l'exil de son fondateur, sans doute devenu trop influent, l'aménagement du château fut poursuivi par la famille qui en est restée

propriétaire jusqu'en 1948 avant cession à la ville de Brig, qui a créé en 1956, pour sa gestion et son entretien, une fondation.

En 1996, un concours fut organisé pour remodeler et aménager le **jardin baroque** et les espaces extérieurs du château. Le projet lauréat, **dû à l'architecte paysagiste Dieter Kienst**, marie un retour aux principes initiaux du jardin baroque avec la réalisation d'un élégant pavillon contemporain en verre et en bois de 70 mètres de long, doté de rosiers grimpants. Celui-ci est agrémenté de sculptures contemporaines sur le thème de l'eau et de la nature.



Le musée des Bisses, original et documenté

Après la visite de l'intérieur du château, dont une partie a été réhabilitée (notamment la chapelle) et propose un ensemble de salles et de patios remarquables, le groupe reprend le car pour découvrir un autre phénomène



significatif de la culture valaisanne : les bisses.

Ces canaux d'irrigation d'origine très ancienne constituent l'âme même du Valais, que traduit bien l'excellente muséographie du musée d'Ayent, sur la route entre Sion et Anzère. Les premiers bisses datent de l'époque romaine (1^{er} s. av. J.-C.). Ils se trouvent alors en plaine, sur le cône d'alluvions de Finges, entre Sierre et Loèche. L'époque romaine, justement, puis la fin du Moyen Âge et enfin la seconde moitié du XIX^e siècle correspondent à des périodes de développement intensif de l'élevage, qui nécessite de plus en plus de fourrage, donc d'eau. La population du Valais passe de 60 000 habitants à 128 000 habitants entre 1800 et 1910. On multiplie les ouvrages et l'on agrandit les bisses existants, tout en modernisant les canaux et en créant de nouvelles galeries pour amener l'eau. Il s'agit d'un travail titanesque, mené parfois dans des conditions acrobatiques à flanc de montagne, une contribution majeure à l'aménagement du territoire du Valais sur la longue durée. À titre d'exemple, le bisse de Saxon, aménagé à partir de 1873 et long de 26 km, est toujours en



fonction à l'heure actuelle.

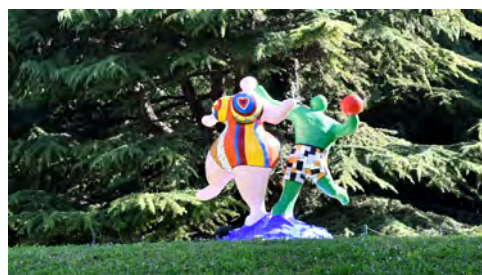
Dès le XIX^e siècle, Josias Simler décrit ainsi le travail des ouvriers : « À partir du sommet des montagnes, ils dérivent l'eau en employant des canaux de

bois sur des distances de deux milles et davantage. Cela coûte très cher et se fait quelques fois au péril de leur vie lorsque, suspendus à des cordages, les hommes entaillent les flancs des parois nues afin d'y accrocher leurs canaux après avoir installé étais et chevrons » (*De Alpibus Commentarius*, 1574). Il s'agit en effet d'un travail d'une précision et d'une patience exceptionnelles (trop d'eau aurait rapidement détruit les ouvrages), dont la pérennité a été assurée, grâce à un entretien constant effectué par les communautés villageoises, jusqu'à la période récente. Aujourd'hui, le devenir des bisses est davantage lié au tourisme, qui a permis de renouveler leur usage pour la grande joie des randonneurs. Mais l'usage initial pourrait être réactivé du fait de la raréfaction des sources d'eau, qui encouragent l'exploitation des moindres sources pour l'agriculture ou les jardins. Les « consortages », créés aux XIV^e et XV^e siècles pour répartir charges d'entretien et ressources au niveau des communes, ont ainsi été renouvelés depuis le XIX^e siècle, ce qui ne va pas parfois sans conflits « frontaliers » autour de certaines sources...

Une étape à Martigny, entre culture et vignoble

Après le déjeuner sur place et un rapide arrêt à l'église romane de Saint-Pierre de Clages, l'étape de Martigny entame le sens du retour.

La visite de la **Fondation Pierre Gianadda**, créée il y a 40 ans par la famille d'une personnalité locale de l'immobilier brutalement décédée en 1976, permet de découvrir (ou de revoir) un ensemble d'une grande qualité architecturale et paysagère, qui accueille à la fois deux petits musées



(archéologique et automobile), un vaste lieu d'exposition et de conférences et enfin un jardin de sculptures remarquable, associant les grands noms de cet art : Rodin, Moore, Botero, Dubuffet, Chillida, Alicia Penalba, notamment, y sont mis à l'honneur. **Ci-dessus une sculpture de Niki De Saint Phalle.**



Une rétrospective des œuvres de **Pierre Soulages**, grande figure de l'abstraction, avec ses vastes surfaces noires organiques, organisée en collaboration avec le Centre Pompidou, accompagne le 40^e anniversaire de la fondation qui fête également ses dix millions de visiteurs (soit 250 000 visiteurs

par an). « Ce qui échappe aux mots, ce qui se trouve au plus obscur, au plus secret d'une peinture, c'est cela qui m'intéresse », écrit le peintre à propos de son œuvre. Un moment de détente dans la fraîcheur des jardins de la fondation, suivie d'une rapide visite de l'ancienne cité romaine conclut agréablement l'après-midi.

Un petit train aux allures de conte de fées nous conduit ensuite sur les (fortes) **pent**es viticoles de **Martigny** pour un dîner mémorable à **Plan Cerisier**, au milieu des vignes et des habitations saisonnières qui les parsèment, conservées et entretenues avec soin, qui servent surtout aujourd’hui de résidences secondaires à une clientèle aisée soucieuse de nature et de tranquillité.



Produits et vins régionaux sont à l’honneur au cours de ce repas champêtre qui se termine par une belle marche à pied à travers les vignes et jusqu’à l’hôtel.

Jour 5 - Martigny-Lyon, via le Léman et Lausanne

Pour conclure ce voyage très dense, une étape à la fois ludique et aquatique s’imposait. Mais, comme on le verra, le patrimoine n’était pas loin au cours de la dernière journée aux limites de la frontière française, au bord du Léman. Pour des raisons logistiques, le groupe s’est divisé en deux, croisant les activités pour se retrouver à l’heure du déjeuner à Saint-Gingolph, à quelques dizaines de mètres du poste frontière franco-suisse.

Le musée des Barques à Saint-Gingolph

Le musée des barques du Léman, aménagé dans une superbe bâtisse en cours de restauration, restitue une histoire encore méconnue, celle d’un moyen de transport original, né au Moyen Âge, pour traverser le lac. Celui-ci, rappelons-le, est une sorte de mer intérieure, tant par sa taille (580 km²) que par ses contraintes de navigation. Le plus grand lac d’Europe centrale était déjà connu

des anciens sous le nom de Léman (*Ager Lemenicus* pour les Étrusques, *Lacus Lemanus* pour les Romains, ce qui constituait un pléonasme car la racine étymologique de *Lemanus* signifie... lac). Au carrefour des Alpes, du plateau suisse et du Jura, il est situé au cœur d'un pays privilégié par la nature, où la vigne et la forêt se situent depuis des siècles au centre des activités humaines.



C'est d'ailleurs pour transporter les produits agricoles, le bois puis les matériaux de construction qu'a été « inventé » le système des barques, qui a généré localement à la fois une activité de construction navale et la formation de « marins » spécialisés, une main d'œuvre qualifiée pour le transport des hommes et des matières premières. Ce trafic de transit s'est notablement développé à la fin du Moyen Âge, avec le développement des foires et la croissance de la métropole lémanique qu'est Genève.

Le transport par voie d'eau est plus sûr et moins cher, car chemins et routes sont mal entretenus et parfois perturbés par la présence de brigands, et en outre l'urgence du transport des matériaux de construction est assez faible, puisqu'il s'agit davantage de stocks que de flux. Lausanne, Saint-Gingolph, Nyon, Rolle ou Morges, tout autour du Léman, bénéficient largement de cette activité qui va perdurer jusqu'au début du XX^e siècle.

Les barques, « pontées »⁷ ou non, concurrencées par le chemin de fer et la route, vont alors périliter et quasi disparaître. Elles vont toutefois renaître, à des fins essentiellement touristiques, au cours du dernier quart du XX^e siècle.

⁷ Dotées d'un pont. Lire l'encadré « Barques et bateaux de charges ».

Barques et bateaux de charge

Les premiers bateaux de charge sont identifiés sur le Léman dès le XIV^e siècle, voire même un peu avant – on parle alors de « galères ». Chronologiquement, selon Pierre Duchoud, qui les répertorie dans son remarquable ouvrage illustré *Le temps des barques ; voiles latines du Léman* (éd. Cabédita, 1998), à partir du XV^e siècle, on peut distinguer la « nau », le plus ancien bateau ayant parcouru le Léman, destiné tantôt aux passagers tantôt aux marchandises ; la « cochère » (du XVII^e au XX^e siècles), qui remplace peu à peu la « nau » ; la « barque » sans pont (du XV^e au XIX^e siècles), appelée aussi « corsaire » ou galiote marchande ; le « brigantin » (du XVI^e au XX^e siècles), barque pontée, en général de petite dimension, appelée « brick » au XIX^e, avec ses voiles latines caractéristiques ; et enfin la « grande barque » latine (du XVI^e au XX^e siècles), une embarcation pontée d'une vingtaine de mètres de long, que l'on appelle aussi « barque de Meillerie » (du nom du port et des carrières éponymes). Dans le bassin lémanique, explique encore Pierre Duchoud, le terme de « barque » désigne exclusivement les trois dernières catégories citées. Le voyageur mal informé – qu'on moque ici sous le terme d'« innocent pèlerin » (sic) – qualifiera à tort de « barque » tout canot de pêche et même certains voiliers de plaisance, c'est dire sa méconnaissance du sujet... De ces « barques » historiques ne subsistent aujourd'hui que « Le Neptune » (1904), propriété de l'État de Genève qui l'a rachetée et restaurée en 1972, et « La Vaudoise » qui a pris la suite de « La Violette » (1932) dont on parle plus précisément ci-dessous.



Pendant ce temps-là, l'autre moitié du groupe poursuit le voyage à bord de la barque « La Vaudoise », désormais classée « monument historique flottant », gérée et pilotée par la vénérable **confrérie des Pirates d'Ouchy**, dont **notre ami François Coupry** est l'un des membres éminents.

Cette barque pontée à voiles latines a été construite en 1932 à l'initiative d'Eloi Giroud de Villeneuve, son premier propriétaire. C'est la dernière barque de ce type qui fut construite sur le Léman pour le transport de marchandises. Le chantier se trouvait à Bret-Locum, sur les côtes françaises du Léman.



La barque est munie du gréement classique des barques dites « de Meillerie », soit deux voiles latines et un foc (les barques du XVIII^e siècle n'en possédaient pas). Elle a d'abord navigué, jusqu'en 1948, sous le nom de « La Violette ». L'équipe de la confrérie l'a fait entièrement rénover et adapter à la navigation moderne (la motorisation est désormais obligatoire pour la navigation et pour le transport de passagers), et elle a entrepris sa valorisation grâce à un équipage tournant aussi motivé que bénévole (plus d'une centaine d'équipiers).

Une sortie mémorable à bord de « La Vaudoise »

Sept équipiers sont nécessaires à la manœuvre de cette superbe barque pontée que commande un « patron » secondé par un adjoint, reconnaissables l'un et l'autre à leur couvre-chef et à leur sérénité en toute circonstance. Leur bateau est parfaitement entretenu et brille comme un sou neuf, malgré la centaine de sorties qu'il effectue chaque année. C'est un grand plaisir d'y passer quelques heures comme les voyageurs privilégiés que nous étions ont pu le faire, bénéficiant de toutes les explications sur l'histoire et l'actualité de ce beau bateau. Et en dépit des coups de canon traditionnellement tirés (à blanc) devant le site du chantier naval où elle est née, cette barque pontée offre un espace très stable, convivial et pacifique où l'on se tient généralement debout et à pied sec.

On peut même y déguster sans modération le verre de l'amitié sans tanguer... sauf par grand vent sur le lac, bien entendu.



En fin de journée, après un temps d'attente au port d'Ouchy nécessaire pour retrouver le second groupe - certain(e)s en profiteront pour faire le plein de chocolats à Lausanne ! -, le retour en car sur Lyon est plus tardif que prévu, mais s'effectue dans la bonne humeur (ou le calme d'une bonne sieste). Les images lémaniques du jour, complétant la vision des Alpes valaisannes et des sources du Rhône, offrent un espace propice à l'imaginaire de chacun, ce que d'autres appellent rêver... Au moment de se séparer, échanges de cartes de visite et de courriels sanctionnent un voyage d'étude mais aussi d'amitié, qui a réuni les passagers au-delà de leurs affinités personnelles ou professionnelles.

Épilogue

Terminant ce journal de bord, votre serviteur reçoit d'un participant au voyage (une source qualifiée dont je tairai le nom pour ne pas faire souffrir sa modestie) un message accompagné d'un article passionnant sur l'évolution des glaciers des Alpes françaises depuis 150 ans⁸. Le début du texte est un constat : « Il y a cent cinquante ans, la Mer de Glace (massif du Mont-Blanc) atteignait le village des Bois près de Chamonix. Aujourd'hui, son front s'est retiré sur plus de 2,7 km et elle ne peut plus être admirée depuis le fond de la vallée. De même, le glacier Blanc (massif des Écrins) était visible (...) au milieu du XIX^e siècle, mais il faut maintenant franchir un ressaut de 400 m avant d'apercevoir le glacier, qui a perdu environ 2 km », écrit l'auteur. La suite est un réquisitoire : « Le retrait des glaciers depuis le début du XX^e siècle est lié à l'élévation des températures particulièrement marquée depuis les années 1970, tandis qu'aucune tendance claire sur le rôle des précipitations n'est identifiable. » Au terme de ce récit, il me semble difficile de pouvoir soutenir que ce retrait des glaciers, dont nous avons tous pu constater la spectaculaire évolution sur les sommets enneigés des Alpes valaisannes, ne serait dû qu'à des évolutions conjoncturelles. Si les glaciers ont perdu la moitié de leur superficie depuis le Petit Âge Glaciaire, le mouvement s'accélère aujourd'hui du fait du réchauffement climatique – et ne me dites pas que nous n'y pouvons rien. Ce voyage aura sans doute permis aux plus résistants d'entre nous d'en prendre davantage conscience et aux autres d'identifier quelques réponses possibles... Bonne route à tous !

Pierre Gras

Crédits photos :

Gilles Durel et Michel Villemin

Visite de la vieille ville de SION : remerciements à J.-C. MORET

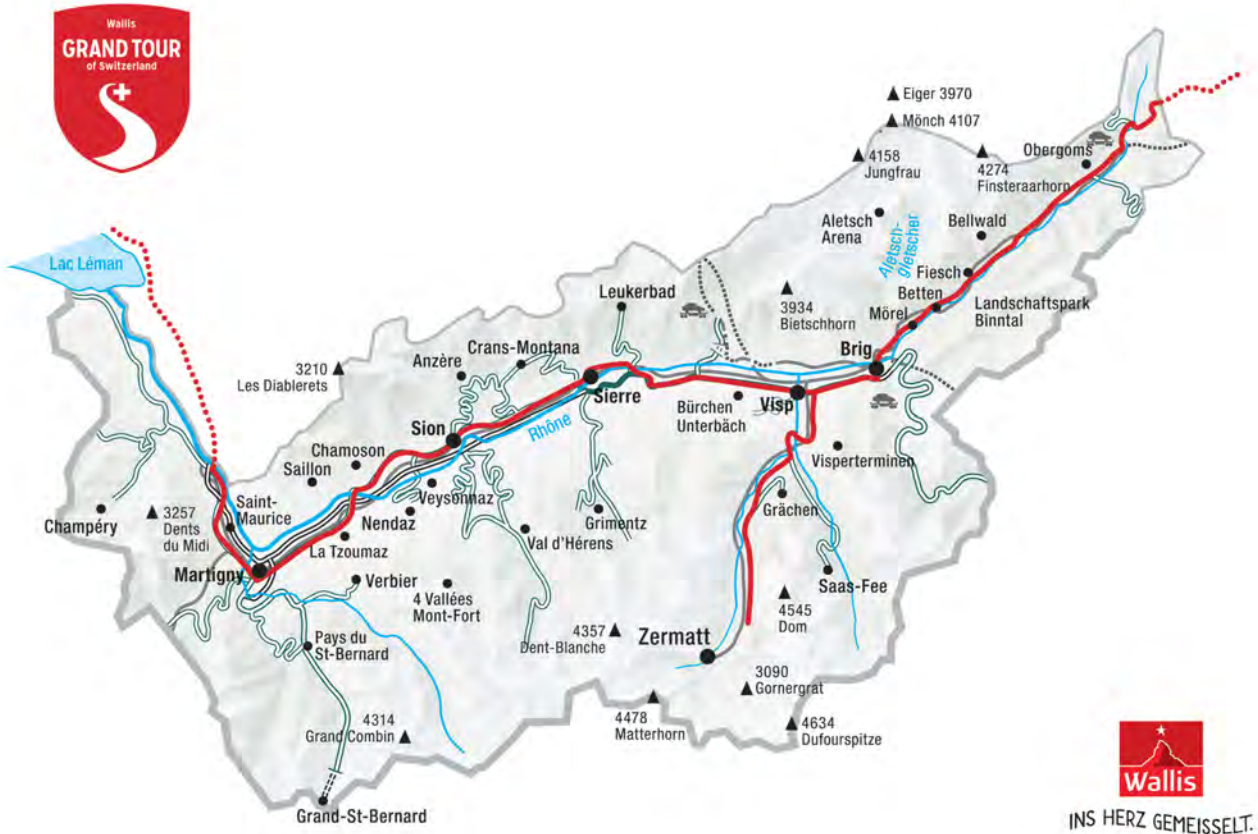
Sion – Place de la Planta - Autrefois le Valais

[Sion, Maison Supersaxo - Wikimedia Commons](#)

Saint-Gingolph : musée des barques

Mise en page des photos : Gilles Durel

⁸ Article de Marie Gardent, docteur en géomorphologie, tiré du magazine du Club alpin français *Montagne & Alpinisme*, 4-2014, p. 22-25





**Voyage d'étude
avec l'Alliance des Rhodaniens :
DU LEMAN AUX SOURCES DU RHONE
du 19 au 23 juin 2018**

Un vrai succès !

Merci aux organisateurs...



et au Pirate !



*Merci aux participants au voyage dont les membres de
l'association « Courant 812 »*