

Racines et repères pour construire un fleuve durable, à partir de l'exemple rhodanien

Roots and cultural references to construct a sustainable river: the example of the Rhône

Michel RAFFIN

Président de l'Alliance des Rhodaniens
1bis rue de DOLE 69007 LYON
www.alliance-des-rhodaniens.com

RÉSUMÉ

Autour des fleuves, racines, repères culturels, valeurs d'échanges, d'adaptation, d'innovation, d'entreprise, se conjuguent pour différencier les territoires dans le jeu de la mondialisation

Parmi plusieurs exemples, le cas rhodanien est révélateur, laboratoire fluvial du fait de ses contraintes naturelles auxquelles il a fallu s'adapter depuis le Néolithique. Innovations dans la construction fluviale, innovation sociale dans l'organisation du halage humain puis des trains d'équipage de chevaux, fleuve européen de l'innovation dans la machine à vapeur, fleuve des capitaines d'industrie et des ingénieurs de la CNR, des constructeurs de ponts et de bateaux, aujourd'hui encore.

La dynamique apportée par le fleuve marqua longtemps la vallée : toute son économie en dépendait. Le Rhône a révélé et magnifié les savoir-faire des hommes. Mais ces ferments d'innovation et de civilisation accumulés au cours des siècles sur le Rhône, demeurés souvent à l'état de témoins, ne sont pas valorisés à bon niveau. Nombre d'entrepreneurs pourraient s'emparer de ses valeurs d'entreprise et de créativité. Et les acteurs publics également pour donner du sens à leur action à travers un projet de territoire Rhône-Saône franco-suisse mobilisant les populations.

Du socle de pratiques accumulées au fil des siècles sur l'axe rhodanien de civilisation, une vraie ambition doit gagner les acteurs économiques et politiques, au service des générations futures.

ABSTRACT

Around our rivers, roots and cultural references combine with values of exchange, adaptation, innovation and enterprise to individualise their territories in our globalised world.

Among a number of examples, the Rhône is particularly revealing as a laboratory of experimentation, due to its natural challenges to which people have had to adapt since Neolithic times. It has brought innovations in the construction of the river itself, social innovation in the organisation of towing by humans first, and then by packs of horses. It has driven European innovation in the steam engine and been the river of the industrialists and engineers of the CNR, of bridge and shipbuilders, and still is today. These dynamics driven by the river made their mark on the valley for a long time: its entire economy relied on them. The Rhône has revealed and magnified human know-how, but these seeds of innovation and civilisation that have accumulated over the centuries along the Rhône often remain only as vestiges and are not exploited as they should be. Entrepreneurs could take up these values of enterprise and creativity. Public stakeholders could also give meaning to their action through a Franco-Swiss project for the Rhône-Saône region calling upon the involvement of the population.

Building on the corpus of practices built up over the centuries in the civilisation of the Rhône axis, economic and political stakeholders must show genuine ambition at the service of future generations.

MOTS CLES

Culture du fleuve, Innovation, Plan Rhône, Projet de territoire, Rhône

1 S'APPROPRIER OU SE REAPPROPRIER LA TRAME DE RACINES OU DE REPERES CULTURELS AUTOUR DES FLEUVES S'IMPOSE

Tisser cette trame, c'est consolider voire reconstruire un socle portant l'avenir des générations futures, et pas seulement dans la cité lyonnaise fille de la soierie.

Ceci n'est pas cultiver la nostalgie. C'est au contraire se tourner vers l'avenir en faisant fructifier un capital de valeurs d'échanges, d'innovation, d'entreprise, essentielles pour s'inscrire dans la mondialisation qui ne nous attend pas. Alors que la révolution numérique nous immerge dans l'instantané, l'éphémère, le « zapping » permanent, c'est de fondamentaux inscrits dans le temps long et de capacités de différenciation au sein du vaste monde dont nous avons besoin.

Les fleuves, par leurs apports et par la rudesse de leurs caractéristiques hydrologiques sont inscrits avec l'homme depuis toujours dans le champ d'une grande complexité de relations attractivité/répulsion voire amour/haine. Ce sont des lieux privilégiés de l'effort des générations successives pour en tirer parti, des lieux de l'adaptation, de l'ingéniosité souvent pour naviguer, traverser, longer, drainer, irriguer, cultiver, vivre avec la crue, produire de l'énergie... En bref, en faire des axes de civilisation.

De cet acquis, il reste dans nos vallées fluviales de nombreux témoins, parfois des pratiques d'avant-garde propagées dans le monde, souvent des souvenirs enfouis dans la mémoire collective. Il revient aux scientifiques, gestionnaires, usagers du fleuve tels que ceux rassemblés à la faveur d'I.S.RIVERS, par leurs retours d'expériences, leurs dialogues, à toutes les échelles de réflexion ou d'action, de ranimer les braises, de revenir aux sources et à la longue histoire de notre créativité vis-à-vis du fleuve.

De cette compréhension de pratiques accumulées au fil des siècles, c'est une vraie ambition qui doit ressortir chez les acteurs économiques et politiques : il faut retrouver et transmettre aux générations futures les clés pour un nouveau souffle afin d'innover encore, s'adapter toujours, et activer les ressorts du mouvement et de la vie.

2 LES EXEMPLES D'ADAPTATIONS AUX CONTRAINTES FLUVIALES NE MANQUENT PAS

Sur la Loire de l'Ancien Régime, malgré un enfoncement inférieur à 50 cm 112 jours par an et malgré la crue 108 jours par an, on naviguait à l'aval de Roanne, à tel point que Vauban qualifiait cette voie d'eau de « meilleure partie du commerce de France » avec des trafics de tous types de marchandises, sans oublier les voyageurs. Et pour réaliser la « route de Loire en Seine » vers Paris, c'est avec le canal de Briare qu'on ouvrit en 1642 le premier canal français à bief de partage.

Le Rhin, malgré ses sautes d'humeur, fut également navigué et traversé, en toutes saisons. L'homme en fit le nerf du Saint Empire romain germanique, avec ses princes électeurs dont les principaux sont tous rhénans : les archevêques de Mayence, de Trèves, de Cologne, et le comte palatin du Rhin, tirant tous leur richesse de péages incessants sur un trafic tout aussi incessant dans des passages encore parfois difficiles aujourd'hui, dans la trouée héroïque du massif schisteux rhénan. Ce trafic stimula un bouillonnement économique, intellectuel et artistique. Strasbourg dut sa fortune à son pont d'une longueur variant entre 700 et 1400m à partir de 1388, ouvrage d'art sans équivalent en aval jusqu'au 19^e siècle.

3 LE RHONE, DU FAIT DE SON PROFIL EN LONG A FORTE PENTE ET DE SON REGIME TRES IRREGULIER A L'ETAT NATUREL, FUT UN VRAI LABORATOIRE FLUVIAL

Ceci a permis de faire de ce fleuve un instrument majeur de développement économique et social au sein du continent européen.

Dès le Néolithique le Rhône fut, comme le Danube, une voie pénétrante du peuplement. Les Celtes, les Grecs, puis les Romains suivirent ; la corporation des Nautes du Rhône étant la plus riche et donnant lieu parfois à la désignation de consuls en son sein. Les techniques de construction fluviale révèlent une modernité très grande, comme en attestent les bateaux découverts à LYON St Georges ou l'Arles Rhône III extrait et présenté intégralement au musée de l'Arles antique. Innovations dans le calfatage, innovation sociale dans l'organisation du halage humain puis des trains d'équipage de chevaux marquent la période préindustrielle.

De fait, la dynamique apportée par le fleuve est telle que toute l'économie de la vallée en dépend, avec des polarités urbaines organisées autour des ports et des carrefours. Les atouts du fleuve prévalent : sûreté, capacité d'emport, coût et même rapidité au temps du roulage si hasardeux. Toutes les marchandises et tous les voyageurs y convergent. Les bateliers, pourtant originaires de contrées très différentes, forment une culture rhodanienne commune.

Au 19^e, par suite des difficultés auxquelles il a fallu se frotter, le Rhône fut le fleuve européen de l'innovation dans la machine à vapeur tant en matière de propulsion (expansion multiple, chaudière tubulaire) que d'architecture fluviale (porteurs, grappins, toueurs, remorqueurs). Les aménagements à courant libre portés par l'ingénieur Girardon firent école sur le continent européen. Et les ponts Seguin sont les ancêtres des plus grands ponts suspendus de la planète. Tout ceci est permis par des capitaines d'industrie qui placent dans le fleuve aussi bien leurs capitaux que leur créativité.

Cette tradition d'innovation a perduré aujourd'hui avec la Compagnie Nationale du Rhône, connue partout pour son ingénierie (ex doublement du canal de Panama), avec des pousseurs économes en énergie, des barges ballastables informatisées aptes au transport de masses lourdes, tels que les deux derniers ponts lyonnais ou un convoi pour ITER Cadarache, et un des plus performants simulateurs de pilotage fluvial.

4 POUR UNE VISION ET UNE ADHESION

Mais ces ferments d'innovation et de civilisation accumulés au cours des siècles sur le Rhône ne sont pas valorisés au niveau de leur potentiel. Ils sont connus de quelques initiés, mais fort peu du grand public. Ils portent des valeurs d'entreprise et de créativité dont nombre d'entrepreneurs pourraient s'emparer.

Le concept d'économie mauve liée à la culture est né. Il pourrait se superposer à l'économie bleue, qui ne manque pas de ressort sur le plan touristique, à en juger par les 26 paquebots de croisière qui sillonnent Rhône-Saône -un record sur un fleuve européen- ou par la voie verte Viarhona de Genève à la mer qu'il convient d'articuler avec la véloroute suisse et avec une « ViaSauconna » à créer.

De même on a ouvert un musée des confluences où le confluent -assez unique au plan mondial pour un centre urbain- n'est pas évoqué. Il est vrai qu'on y pense désormais. Faisons vite.

Le reste du monde n'attend pas les Rhodaniens ; le centre de gravité de l'Europe s'est déplacé vers l'Est et le cœur du monde vers les rivages asiatiques.

Le plan Rhône, devenu Rhône Saône, a été conçu en 2005 comme un projet global de territoire, qui se décline aujourd'hui en différents contrats pluriannuels portés par les Régions du Sud Est, l'Etat et les grands acteurs publics du bassin fluvial. Pour la période 2014-2020, son axe III ouvre un chantier prometteur consacré aux dynamiques et innovations territoriales et sociales.

C'est l'occasion pour les élus, les techniciens et les riverains de poser les fondations d'un projet de territoire poursuivant plusieurs ambitions :

- mettre en dynamique des acteurs qui s'ignorent ou se querellent dans des conflits d'usage, à des échelles larges mais différenciées et emboîtées, à savoir l'échelle de la réflexion sur l'ensemble de l'espace rhodanien francosuisse, et des échelles d'action plus restreintes et directement opérationnelles pour procéder à des choix de priorités ;
- faire adhérer l'ensemble des populations par la force d'un récit qui doit capter l'attention de tous sur leurs racines et leurs repères, à l'image des 45 km du Rhin de la trouée héroïque, autour d'un axe fluvial Rhône-Saône qui coule souvent en étranger dans son environnement humain alors qu'il a révélé et magnifié les savoir-faire des hommes.

BIBLIOGRAPHIE

Conseil Economique, social et environnemental régional Rhône-Alpes, Culture du fleuve Rhône : un intérêt local, interrégional et européen, 25 septembre 2012.

Conseils Economiques, sociaux et environnementaux régionaux Bourgogne, Franche Comté, Languedoc Roussillon, Provence Alpes Côte d'Azur, Rhône-Alpes, Plan Rhône au-delà de 2013 Propositions des CESER du Sud Est, octobre 2012.

Via Rhôna Magazine n°2, Le Dauphiné, Hors série Printemps 2014.