

La production du fleuve Rhône reconsidérée au prisme des imaginaires

Louis Durey

Université Jean Monnet – Saint Etienne. Laboratoire Environnement Ville Société (EVS).
louisdurey@wanadoo.fr

POINTS-CLE DE LA RECHERCHE

- La **sociohistoire** du fleuve Rhône permet de remettre en perspective les préoccupations quant à son actualité et son devenir en apportant un nouvel éclairage sur sa spatialité.
- Considérer cette dernière comme la combinaison d'éléments matériels en interrelation avec des pratiques informées par des **représentations** permet de dégager un système explicatif des transformations du fleuve au cours des deux derniers siècles.
- Cette lecture pose la question de la capacité de l'action publique à reconstruire un projet politique **cohérent autour du fleuve Rhône**.

UNE METHODE EMPRUNTEE AUX SCIENCES SOCIALES



Constitution d'un corpus d'archives (municipales, départementales, fonds privés)

Construction de l'objet d'analyse à partir du concept d'imaginaire à partir de Roncayolo (2014)

Entretiens semi-dirigés (et observation participante, élus, techniciens, cadres de la fonction publique, riverains)



1- La maturation d'un imaginaire productif du fleuve au XIXème siècle

La construction d'un imaginaire productif du fleuve Rhône se fait originellement autour du thème de la navigation à vapeur. Ce nouveau mode de transport commercial est expérimenté par de nombreuses sociétés à capitaux menées par des entrepreneurs de la région lyonnaise de 1820 à 1855. Ces projets inspirent les acteurs économiques dominants (Chambre de Commerce de Lyon, Municipalités, industriels) lesquels y voient l'avenir de la diffusion des échanges et de l'épanouissement du capitalisme libéral.

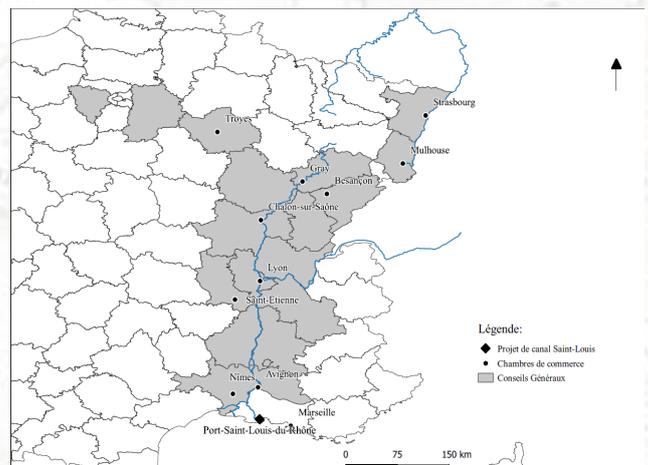


Illustration: cartographie des revendications des acteurs économiques (source: élaboration personnelle à partir d'archives sur Gallica. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9206565/f3.item.r=canal%20saint%20louis.zoom>)

L'imaginaire productif du fleuve s'observe à travers les revendications de la part de nombreux acteurs économiques de l'époque (cartographiés ci-contre) pour améliorer la navigation à l'embouchure du fleuve par la construction du canal Saint-Louis.

2- Le XXème siècle: Institution et expression de l'imaginaire productif

A la construction de l'imaginaire productif du fleuve succède le temps de son expression. Cette expression s'opère avec la montée en puissance de l'Etat comme figure dominante de l'aménagement. L'Etat s'intéresse au fleuve Rhône à partir du développement des techniques de captation des forces motrices comme le montre le cas de l'usine hydroélectrique de Jonage (amont de Lyon) au tournant du XIXème siècle. Cette dernière fait l'objet d'un cahier des charges et d'une concession mettant une partie des bénéfices de la production d'électricité au service de l'amélioration de la navigation.

Cette institution d'une régulation du fleuve par l'Etat passe de l'échelle du tronçon limité de Jonage à celle du fleuve tout entier avec la loi de 1921. S'ensuit une séquence où les transformations du fleuve (aménagements de barrages, canaux de dérivation, autoroutes, complexes nucléaires, zones industrialo-portuaires) répondent aux logiques globales (changeantes) de la planification.

3- Un éclatement de l'imaginaire global dans le local

Après avoir imprimé le fleuve de ses logiques globales, le retrait de l'Etat de l'action publique et le délaissement de son rôle d'aménageur obligent les territoires locaux à formuler eux-mêmes leur propre politique fluviale. Devant les nécessités d'affirmation des territoires locaux face à la mondialisation économique, les espaces du fleuve sont divisés entre le reniement et la réappropriation des infrastructures fluviales dont ils héritent, comme l'illustre la zone industrialoportuaire de Salaise-Sablons (Isère).

