

Le Rhône Amont

par Jean-Paul Bravard, Directeur de l'Institut de Recherches Géographiques de Lyon



Rhône-Amont - îles de Miribel

Un des fleurons du paysage lyonnais est l'ensemble formé par les îles de Miribel-Jonage et par les rives du Rhône à l'amont de Jons. Vaste espace combinant des fonctions de transport, de production d'eau, de loisirs sociaux dans un cadre réputé écologique, il étonne par sa taille et son caractère relativement sauvage aux portes de la deuxième agglomération de France et revendique l'honneur d'être le plus grand parc péri-urbain d'Europe. L'histoire explique cette richesse. Lyon est une grande ville fluviale située sur le fleuve le plus turbulent de France ; ce fut un atout indéniable dans l'histoire économique de cette ville, mais aussi une lourde contrainte. Le paysage et le fonctionnement de la plaine située entre le confluent de l'Ain et l'entrée dans Lyon sont marqués par les fonctions que l'histoire lui a conférées. Les menaces de crues pesant sur la ville ont durablement conféré à la plaine alluviale une fonction essentielle, celle de vase d'expansion des eaux débordantes. Par ailleurs, la logique de développement des villes sollicite fréquemment les cours d'eau qui les traversent pour la satisfaction d'un besoin primaire, la fourniture d'une eau de bonne qualité destinée à la consommation humaine alors que l'aval connaît au contraire le déversement des eaux usées. On a pu parler, à ce propos et pour d'autres choses, du métabolisme de la ville, assimilée à un gigantesque corps humain. L'agglomération lyonnaise fournit un exemple remarquable de ce principe de fonctionnement, qui a dévolu au Rhône amont la protection de la ville et

la satisfaction de ses besoins en eau potable. Espace essentiel pour la ville de Lyon et les communes du Grand Lyon, le Rhône amont a une histoire qui conditionne le présent et le futur. On peut dire, sans simplifier de manière excessive, que le respect des caractères naturels de cet espace, tout imparfait qu'il se soit révélé, l'oppose fortement au Rhône aval qui est, depuis le milieu du XIXe siècle, le territoire consacré au développement industriel de l'agglomération lyonnaise.

Un relatif respect de l'environnement fluvial dicté par le souci de protéger la ville

Pour comprendre le paysage de l'entrée amont de Lyon, il est nécessaire de faire une plongée dans une histoire relativement ancienne, du moins à l'échelle de la ville. Au Moyen-âge, le Rhône était bien différent de ce qu'il fut à l'époque moderne. Loin de présenter, comme le dépeint l'iconographie du XVIIIe et XIXe siècles un paysage formé de chenaux multiples, de bancs de galets, de brotteaux buissonnants, le Rhône déroulait paresseusement ses méandres entre Vaulx-en-Velin et la " balme " dauphinoise. Le Rhône passait même au XIIIe siècle dans le quartier rural de Charpenne à Villeurbanne, comme l'attestent des découvertes récentes. Ce n'est qu'au XIVe siècle qu'il est devenu le fleuve rapide et dangereux que l'on connaît, le transporteur de graviers, le destructeur de villages (Thil fut ruiné par les eaux au XVIe siècle et reconstruit sur son site actuel). La raison en est le changement climatique connu sous l'expression de Petit-âge Glaciaire depuis les travaux de l'historien E.Leroy-Ladurie (1968). Au XIXe siècle, le mauvais " passage " de Miribel était redouté par les mariniers qui s'échouaient sur les bancs de galets ; les habitants des deux rives du fleuve se disputaient la possession de ces terres incertaines, le bois de chauffage et les pâturages. Il subsiste de cette époque une forte représentation des terrains communaux, ce qui matérialise la difficulté de cadastrer durablement ces terres alluviales récentes et instables.

Le développement des techniques de génie civil

pendant la Révolution industrielle a permis de stabiliser un tracé dévolu à la navigation, celui du canal de Miribel (1848-1857) ; il emprunte le chenal qui était à l'époque le plus proche des villages, situés au pied de la côtière des Dombes. Conçu de manière modeste, il se révéla compatible avec les mesures réglementaires prises après la crue de mai 1856 qui ravagea la rive gauche du Rhône à Lyon. En effet, la loi de 1858, texte essentiel pour comprendre la genèse du paysage fluvial à l'amont de Lyon, interdit l'endiguement "insubmersible" des fleuves à l'amont des grandes villes françaises. Le principe de l'écrêtement naturel des débits de crue par l'épandage des eaux dans les plaines alluviales a été reconnu et s'impose dès lors. Il n'est plus question de protéger les terres agricoles et les villages à l'amont de Lyon. Le destin de la zone paraît scellé. De fait, la réalisation du grand aménagement hydroélectrique de Jonage-Cusset (1892-1899), le plus important ouvrage hydraulique à dérivation d'Europe lors de sa réalisation, respecte cette contrainte. Il empiète certes sur la plaine, mais il se plaque contre la terrasse au sud des îles et ne gêne pas les débordements issus du canal de Miribel qui empruntent les anciens bras du fleuve en cours de remblaiement.

Si la loi de 1858 est bien respectée, le fleuve, contre toute attente, réagit à l'aménagement du canal de Miribel. Lentement les eaux concentrées dans un canal assez rectiligne surcreusent de plusieurs mètres l'amont du canal et déposent les galets à l'entrée de Lyon. L'amont du secteur s'assèche alors que les crues s'aggravent sur la commune de Vaulx-en-Velin. La capture progressive du débit fluvial par le canal de Miribel aux dépens du canal de Jonage motive en 1937 la construction du barrage de retenue de Jons qui répartit les eaux : 650 m³/s au maximum pour le canal hydroélectrique et un débit " réservé " de 30 m³/s seulement pour le canal de Miribel abandonné par la navigation, sauf en temps de crue car le vieux canal est l'exutoire des débits excédentaires. Le Rhône vient d'enregistrer un important impact, mais la situation paraît durablement stabilisée à la fin des années 1950 (Bravard, 1987).

La ville aux champs ou le développement mal maîtrisé

Comme à l'aval de Lyon (voir infra), le début des années 1960 est une période de grands projets. L'agglomération lyonnaise élabore de grands projets et colonise ses axes fluviaux. Si le développement industriel est dévolu au Rhône aval,

l'amont doit accueillir une infrastructure noble qui sera le nouveau centre tertiaire de Lyon ; agrémenté du lac d'Argent, desservi par des autoroutes, il n'en conservera pas moins ses fonctions hydrauliques fermement réaffirmées par la puissance publique. En préparation à ces grands travaux planifiés par le Service de la Navigation, on remblaye une partie de la zone pour installer les infrastructures de transport, on drague le Rhône dans l'entrée de Lyon, on creuse les plans d'eau de Miribel pour produire le granulats dont a besoin l'agglomération et accueillir les débits de crue. Le SYMALIM (Syndicat mixte pour l'aménagement et la gestion du parc de loisirs et du lac de Miribel-Jonage), créé en 1968, installe les premiers équipements de loisirs. Les infrastructures de base sont donc mises en place dans les îles, mais le centre directionnel et l'habitat associé ne viennent pas : au début des années 70, Lyon vient de faire un autre choix ; le centre tertiaire sera à la Part-Dieu et non pas dans les îles de Miribel-Jonage.

Conséquence des aménagements réalisés depuis 20 ans à l'amont de Lyon, une deuxième vague d'impacts hydrauliques se révèle à la fin des années 80 : l'enfoncement du canal de Miribel a repris avec vigueur, la nappe phréatique a suivi le mouvement, la végétation alluviale souffre de l'assèchement du milieu, comme les îles en voie de remblaiement. Pour compenser partiellement cet impact, un seuil a été construit à l'aval de la passerelle de Miribel, pour relever la ligne d'eau et la nappe qui lui est liée. Fait plus inquiétant, des études hydrauliques démontrent que la capacité d'écrêtement naturel des crues s'est fortement réduite du fait de la modification des conditions faites à l'inondation dans les îles ; par ailleurs, le développement urbain du Rhône amont fait peser des menaces sur la qualité de l'eau potable pompée à l'aval du secteur. Depuis la fin des années 50, le Grand Lyon a en effet concentré les captages sur le site unique de Crépieux-Charmy (depuis un dispositif de secours a été installé dans le lac des Eaux Bleues afin de sécuriser l'approvisionnement en cas de crise).

Un site naturel inaltérable

Il devient patent que le Rhône amont ne peut accueillir des fonctions économiques incompatibles entre elles. La tendance est à la multiplication des équipements avec la réalisation du contournement autoroutier est (A 46) puis de la voie TGV, des projets d'hôtels et de campings ; il n'est pas certain que l'avenir de l'alimentation en eau potable soit

assuré ni la protection contre les crues. Des choix devaient être faits, même s'ils ne satisfont pas toutes les communes impliquées dans la gestion du secteur. En 1991 le Grand Lyon propose le classement de 1340 ha en " site naturel inaltérable " et manifeste ainsi son souhait de soustraire une partie du Rhône amont aux projets de développement ; ce classement est confirmé par le Schéma directeur Lyon 2010. La Charte adoptée en 1993 par le SYMALIM affirme avec netteté que les deux fonctions prioritaires du Rhône amont sont la fourniture d'une eau d'excellente qualité à l'agglomération et la protection des villes de Villeurbanne et Lyon contre les crues. Ce document propose en outre un zonage souple du territoire permettant d'associer la protection des milieux naturels et la satisfaction de loisirs sociaux.

Cette rapide mise en perspective historique montre que l'amont de Lyon n'a pas encore trouvé son équilibre. La dynamique des flux d'eau et de sédiments est plus complexe et mouvante qu'il n'y paraît. Le changement climatique, les modifications subies par le système fluvial dans le haut bassin, comme les aménagements réalisés dans le secteur proche de Lyon depuis 150 ans, font que le Rhône se "réajuste" lentement. La nouvelle politique mise en œuvre dans les îles a le mérite de freiner la tendance au "développement", en quelque sorte de renouer avec la tradition lyonnaise qui est la protection de l'amont au bénéfice de la grande ville. Il est certain qu'un nouvel équilibre

doit être trouvé ; pas seulement de nature hydraulique, il doit associer au projet toutes les communes riveraines du haut Rhône.



Canal de Miribel Jonage

Bibliographie :

- Bravard J.-P., 1987 : Le Rhône du Léman à Lyon. Lyon, la Manufacture, 451 p.
 Cazelles D., 1999 : Le Rhône et les " îles ", au fil du temps, au fil de l'eau. Lyon, Meditions, 110 p.
 Grange A., Michelot J.-L. Pillonel O., 1997 : Atlas de l'île de Miribel-Jonage. SYMALIM, Vaulx-en-Velin, 54 p.
 Le Roy Ladurie E., 1967 : Histoire du climat depuis l'An Mil. Paris, Flammarion



Les Monts d'Or et le Val de Saône