

Le Rhône à l'aval de Lyon

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

À l'aval des agglomérations urbaines, les voies d'eau ont de tout temps attiré de nombreuses fonctions vitales à l'économie moderne, comme le transport ou les rejets domestiques et industriels polluants. De la Mulatière au carrefour de Givors, au débouché de la vallée du Gier, le Rhône, grossi des eaux de la Saône, déroule un paysage industriel comme il en est peu le long des fleuves. Naguère inséré dans un paysage rural, le couloir rhodanien saturé est aujourd'hui enveloppé dans la tache d'huile de la croissance périurbaine. Il n'est dès lors pas étonnant que les collectivités riveraines tentent de restituer au fleuve une partie de ses attributs d'antan.

De la domestication du fleuve à l'essor du " couloir de la chimie "

En 1840, le Service de la Navigation a fixé le kilomètre 0 à la Mulatière, signe que le Rhône utile naît à Lyon. Vingt ans plus tard, les bateaux qui descendent le fleuve glissent silencieusement devant la darse des Ateliers du Chemin de Fer puis devant les fours à chaux construits dans la Saulée d'Oullins. C'est ensuite l'ancienne verrerie de Pierre-Bénite dissimulée dans les replis d'une lône ; à cette époque, elle est déjà devenue une usine de colorant, la fuchsine, signe de la conversion de la vallée à la chimie. La rive gauche est encore rurale puisque seule la vitriolerie (une usine d'acide sulfurique fondée par Claude Perret) est venue s'installer en 1853 en arrière de la digue de Saint-Fonds (sic). Entre 1838 et 1860, le Service de la Navigation a en effet commencé l'aménagement du Rhône, édifiant sur les berges concaves des digues hautes destinées à protéger la plaine contre les petites crues. Dans les années 1860, on resserre le courant entre des digues basses de manière à obtenir un chenal navigable profond de 1,60 m. Ce système est complété dans les années 1880 par des épis et des casiers conçus par le grand ingénieur du Rhône Henri Girardon. Le Rhône est dès lors fixé entre des berges enrochées, les lônes disparaissent progressivement, enfouies sous les limons (Poinsart et Salvador, 1993).

Le fleuve vient de débiter sa mue industrielle, même si les terres labourables et les prés occupent



Vallée de la chimie

encore en 1860 plus de 70 % de l'espace situé en arrière des brotteaux. L'industrie lourde est relancée par la grande guerre avec l'invention du phénol destiné à la fabrication des explosifs ; à la recherche de vastes terrains et d'une eau abondante, elle colonise ce qui devient le " couloir de la chimie ", avec de grandes firmes comme Rhodiaceta, Saint-Gobain, Rhône-Poulenc, Ciba, L'Air Liquide, la future usine Atochem. Longé par deux voies ferrées, le Rhône peine à devenir un grand axe de navigation malgré la création du port Edouard Herriot en 1933. Paysage de l'industrie, mité de friches, de remblais et de gravières, le Rhône est plus que jamais le grand collecteur des rejets industriels et urbains entre des rives où se développe la forêt alluviale.

Le paysage actuel est né au début des années 60 d'une vision intégrée de l'aménagement du territoire. Il est construit autour de l'ouvrage hydroélectrique de Pierre-Bénite, dont la réalisation est confiée à la Compagnie Nationale du Rhône. Un barrage de retenue et une usine, achevés en 1966, relèvent le plan d'eau à la cote 160 m, ce qui permet de supprimer le vieux barrage de la Mulatière et de mêler les batelleries de la Saône et du Rhône jusque là distinctes ; le port Edouard Herriot est relancé et étendu grâce à un mouillage constant. Cet aménagement est accompagné d'une reconfiguration de la vallée. Comment utiliser les 10 millions de mètres cubes de déblais extraits du très long (12 km) canal de fuite ? Ces matériaux sont cédés pour la réalisation d'une plate-forme de 600 ha qui accueille la raffinerie Elf-Aquitaine de Feyzin (1966) et l'Institut Français du Pétrole, la gare de triage de Sibelin et le premier tronçon de

l'autoroute de la vallée du Rhône. Deux stations d'épuration des eaux usées de l'agglomération sont établies à Pierre-Bénite (1972) et à Saint-Fons (1977) au débouché des collecteurs de rive droite et de rive gauche. Comme le soulignent M. Laferrère et al. (1990, p. 167), " le chantier de Pierre-Bénite mériterait de figurer dans les manuels à l'usage des planificateurs comme un bon exemple de politique d'entraînement". Les usines de chimie minérale puis de chimie organique sont interconnectées, formant un impressionnant complexe industriel dont la vocation est de raffiner, produire des colorants, des matières plastiques, des fibres synthétiques, etc... " S'il existe en France d'autres complexes d'industrie chimique, il n'en est pas un qui ait accumulé autant d'expérience humaine sur une aussi longue période que celui de Saint-Fons-Pierre-Bénite " (Laferrère et al., op. cit., p. 171).

Un environnement naturel oublié et dégradé

Il est indéniable que cet aménagement très intégré, qui répondait alors parfaitement aux canons du développement des infrastructures de transport et de l'industrie, a transformé le Rhône au service de l'expansion économique des Trente Glorieuses. La retenue de Pierre-Bénite a créé un vaste plan d'eau intra-urbain dont le remous fait sentir des effets aussi haut que le pont Morand, sur le Rhône, et l'Île Barbe sur la Saône. De niveau constant quelle que soit l'hydrologie, cette nappe d'eau participe au décor de la ville puisque l'automobiliste qui emprunte l'A 7 le longe sur plusieurs kilomètres. De fait, la silhouette du coteau de Fourvière se détache avec netteté lorsque l'on vient du Sud et la décoration réalisée par la C.N.R. donne une touche de gaieté aux installations du port métallurgique de la rive gauche. C'est le paysage fluvial de la ville elle-même qui a été magnifié par l'aménagement, celui-ci conférant au Rhône et à la Saône une ampleur qu'ils n'avaient pas naguère en saison d'étiage ; sans doute au détriment de la spécificité du Rhône que ses bancs de galets distinguaient de la Saône dont le bief calme était tenu par le barrage de La Mulatière. La manœuvre du barrage permet de réduire les hauteurs de crue dans la ville, ce qui ajoute à la régularisation des deux cours d'eau. Si l'esthétique du plan d'eau a ses mérites, la vie du fleuve en sort affaiblie à jamais.

Laissons la triste tranchée du canal de fuite et intéressons nous plutôt au " vieux Rhône ". Après la construction des ouvrages en 1966, il ne reçoit plus en temps normal qu'un débit réservé de 10 m³/s en

saison froide et 20 m³/s en saison chaude alors que le débit moyen du Rhône est de 1000 m³/s ; le vieux Rhône joue cependant un rôle essentiel dans l'évacuation des crues lorsque le débit d'équipement de l'usine de Pierre-Bénite est dépassé. Les villages d'Irigny et de Vernaison retrouvent pour quelques jours le paysage fluvial d'antan, même si la forêt a masqué les berges et fermé les accès au fleuve. Réchauffé et privé de ses frayères faute de débits suffisants sur les bancs de galets au printemps, le fleuve a perdu ses derniers salmonidés et une grande partie de sa diversité faunistique ; les aménagements réalisés à l'aval empêchent la remontée des migrateurs, aloses et les lamproies. Le Rhône de Bernard Clavel conserve cependant hotus, chevesnes, brèmes, poissons-chats, perches et brochets, mais avec de faibles densités qui ne sont pas réellement attractives pour les pêcheurs. Il est vrai que la qualité des eaux est dégradée, même si les rejets des stations d'épuration de Pierre-Bénite et de Saint-Fons (plus d'un million d'équivalents-habitants) sont effectués dans le canal. L'île de la Table Ronde, espace à demi-sauvage mais dont la flore est affectée par l'abaissement de la nappe phréatique, conserve une activité de chasse modeste et a vu échouer les projets de création de zones de loisirs. Cet oubli du Rhône ancien, devenu inutile, eut au moins le mérite de préserver une partie de son authenticité.



Rhône aval - île de la Table ronde, Vernaison

La reconquête du fleuve et de ses berges ?

Le destin du Rhône est-il scellé ? La question mérite d'être posée à la lumière d'initiatives et d'interrogations récentes qui s'inscrivent dans le processus contemporain de " retour au fleuve " dans les villes et de gestion environnementale des axes fluviaux. Le Plan Bleu, élaboré en 1991 par la Communauté urbaine de Lyon, présentait un ensemble de constats et de projets pour le Rhône aval, visant notamment à " revaloriser les îles et le vieux Rhône ". L'année suivante, il était suivi par une série de décisions innovantes prises à l'échelle du bassin du Rhône.

L'objectif le plus fort était la restauration du vieux Rhône, dans les limites des contraintes qu'imposait l'aménagement hydroélectrique de Pierre-Bénite. Le but premier n'était pas l'écologie en soi, mais la satisfaction des besoins de loisirs de la population lyonnaise ; comme le précise alors le Plan Bleu (p. 60), " l'inutilisation du capital très remarquable de tout le secteur est une gageure dans une agglomération qui manque, malgré Miribel-Jonage, d'espaces de loisirs en bordure des eaux ". À l'initiative de la commune de Vernaison, un syndicat intercommunal, le S.M.I.R.I.L. (Syndicat mixte intercommunal du Rhône, des îles et des îlons), est fondé en 1990 pour recréer " la symbiose terre et eau " qui caractérisait ce territoire jusqu'aux travaux de la CNR. Programme ambitieux mais qui a permis, sinon de retrouver le paysage d'antan, du moins un Rhône plus courant. La collaboration de la CNR et du syndicat, avec l'aide financière de l'Agence de l'Eau, a permis de relever le débit du fleuve à 100 m³/s, de recreuser des îlons, de traiter la forêt alluviale et d'ouvrir des sentiers de promenade dans un parc rustique. Cette opération, aujourd'hui achevée, était inscrite dans les priorités de restauration écologique prônées par le Plan d'action Rhône approuvé par le Comité de Bassin, et par la Charte de l'environnement de la CNR (1992). Il est certain qu'elle fera école dans la vallée du Rhône. On saisit, dans cette réalisation, le tournant qui a été pris dans les années 90 : il s'agit d'insérer les préoccupations environnementales

dans la gestion d'un grand fleuve. Comme le soulignait en 1992 Monsieur Pierre Savey, Directeur général de la CNR, " les objectifs qui nous ont été fixés par la Loi... sont orientés vers la satisfaction des besoins humains ; produire de l'énergie, naviguer, développer l'agriculture et non vers la protection de la nature considérée comme un objectif en soi " ; mais, ajoutait-il, " nous pensons devoir contribuer à une gestion plus environnementale " .

Conclusion

Cette présentation rapide des opérations de restauration écologique du vieux Rhône entre Pierre-Bénite et Vernaison a permis de constater la double logique qui anime la prise de décisions. D'une part, la ville pousse toujours plus loin le long du fleuve sa quête d'espaces de loisirs, sa démarche de domestication des berges fluviales, de " paysagement ", d'accueil d'un public en mal d'espaces verts. La réalisation du Parc du Confluent et diverses opérations de réhabilitation de berges montrent quel est le rôle de vitrine qui est dorénavant dévolu au fleuve inséré dans la ville. Se manifeste également le désir de reconquête d'espaces proprement urbains aux dépens des espaces industrialisés quelques décennies auparavant ; les réflexions sur le devenir du port Edouard Herriot, les questions que ne manque pas de poser la présence de sites classés " Seveso " dans la banlieue sud de Lyon au cœur d'un espace peuplé, sont une autre manifestation de cette tendance qui n'épargne pas l'agglomération lyonnaise.

Quant à elle, la volonté de recréer la nature ne peut donner lieu qu'à des initiatives marginales dans les secteurs où subsistent les reliques de l'ancien paysage fluvial. Elle s'est manifestée avec un relatif succès à Vernaison, ce qui l'a dotée d'une valeur d'exemplarité. La question reste néanmoins posée de la capacité qu'aura l'agglomération de restaurer la nature dans sa banlieue sud. Il ne semble pas exagérément pessimiste d'avancer que les choses paraissent jouées.

Bibliographie :

- Grand Lyon, 1991 : Le Plan Bleu, Schéma d'aménagement des berges de la Saône et du Rhône. Lyon, 77 p.
 Frugot J.-F., Michelot J.-L., 1997 : Dérives écologiques et gestion du milieu fluvial rhodanien. Revue de Géographie de Lyon, 72, 1, p. 35-48.
 Laferrère M., Debidour V.-H. et M., Régent B., 1990 : Lyon et ses environs. Arthaud, Paris, 216 p.
 Poinart D., Salvador P.-G., 1993 : Histoire de l'endiguement du Rhône à l'aval de Lyon. In Piquet F. (dir.) : Le fleuve et ses métamorphoses, Didier Erud., Paris, p. 299-313.
 Savey P., 1992 : La gestion environnementale du Rhône. Revue de Géographie de Lyon, 67,4, p. 285-292.



La Saône