

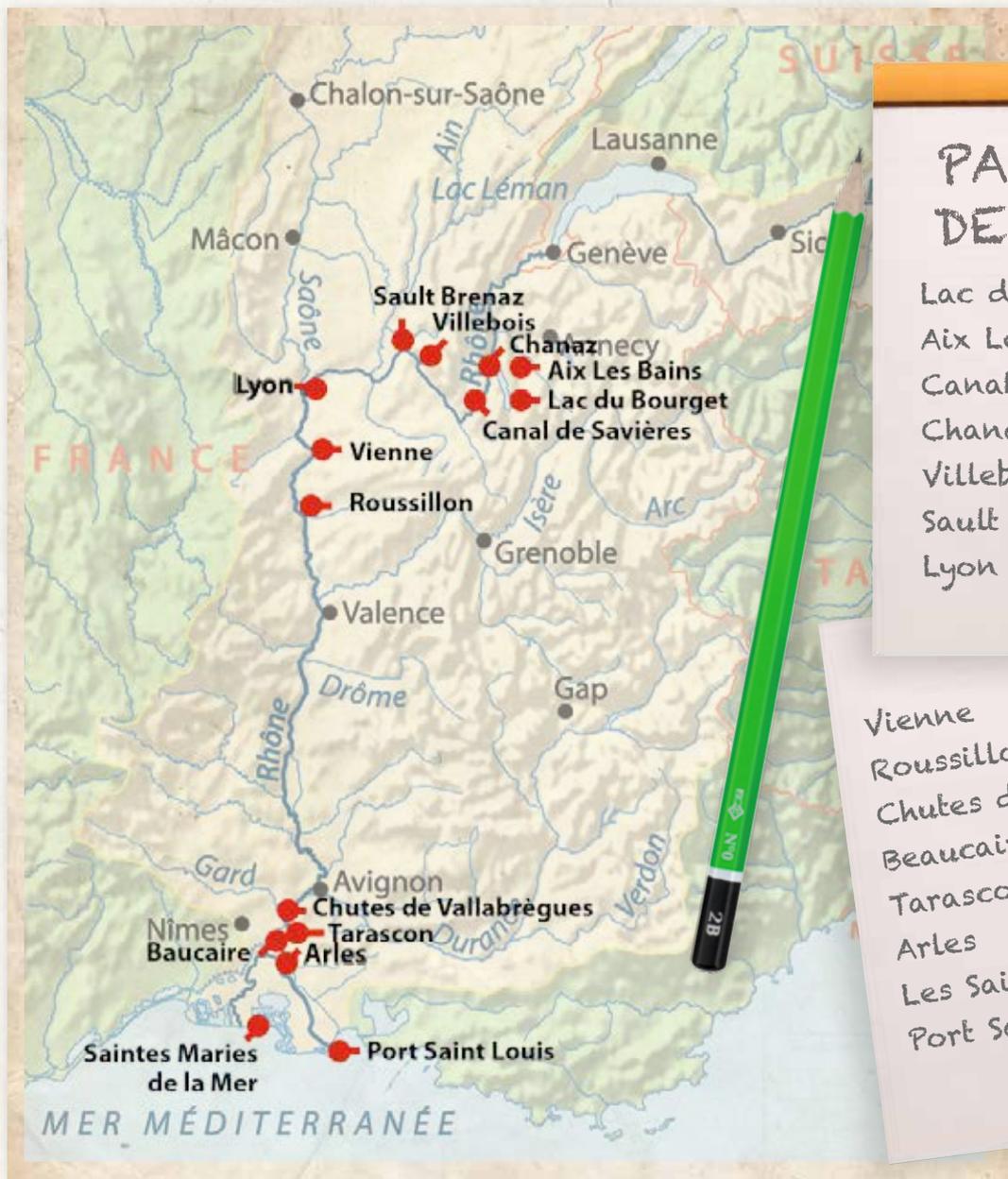


INITIATIVES POUR L'AVENIR
DES GRANDS FLEUVES
INITIATIVES FOR THE FUTURE
OF GREAT RIVERS



AU FIL DU RHÔNE

By air mail
Par avion



PARCOURS DE VISITE

Lac du Bourget
Aix Les Bains
Canal de Savières
Chanaz
Villebois
Sault Brenaz
Lyon

Vienne
Roussillon
Chutes de Vallabrègues
Beaucaire
Tarascon
Arles
Les Saintes Maries
Port Saint Louis

Tout fleuve est un double voyage, dans l'espace bien sûr, mais aussi dans le temps. Comme un archéologue enlevant une à une des couches de sable ou de terre pour mettre à jour le passé, le fleuve traverse les époques. Descendre le cours d'un fleuve, c'est remonter les siècles. Sans doute influencé par les présentations du Musée d'Arles, si riches et si parlantes mais sans doute un peu chauvines, je croyais le "Haut Rhône" moins riche en vestiges que sa partie provençale, proche de l'embouchure. La suite du petit reportage qui va suivre vous montrera la profondeur de mon erreur (et l'étendue de mon ignorance).

Commençons par un peu de vocabulaire. L'appellation "Haut Rhône" n'est pas pertinente. Il y a plus "haut" que le Haut Rhône. À commencer par le glacier de la Furka, dans le Valais suisse, source du fleuve. Et pour un fleuve, rien de plus haut que la source. Sauf à considérer, non sans raison, que le ciel et ses précipitations sont la véritable origine. Mais alors tous les fleuves auraient même père, même mère, ce que je ne suis pas loin de croire.

Avant de devenir "haut", le Rhône traverse aussi le Léman, s'invite en France et chute à Génissiat...

Il n'importe. Même si cette portion de fleuve ne mérite pas tout à fait ce qualificatif de "haut", l'exploration de l'amont de Lyon vous transporte dans un univers de montagne, d'une beauté qui coupe le souffle.

Premier rendez-vous : un souvenir de classe. Plus précisément un poème. De mon temps, on l'apprenait par cœur. On ne savait pas encore ce que c'était qu'un chagrin d'amour. Ça n'allait plus tarder.

"Ô lac ! L'année à peine a fini sa carrière
Et près des flots chéris qu'elle devait revoir

Regarde! Je viens seul m'asseoir sur cette pierre
Où tu la vis s'asseoir !"

Je me rappelle, j'avais levé la main pour demander où se trouvait ce lac. Je devais me dire qu'il pourrait bien me servir un jour. Tant qu'à souffrir, autant se glisser dans une souffrance célèbre. Et pourquoi pas celle de ce monsieur de Lamartine ?

La réponse du professeur m'avait intrigué : lac du Bourget. Drôle de nom d'aéroport, pour un lac. Et voici que, cinquante-cinq années plus tard, un bateau m'attendait pour me le faire découvrir.

La municipalité d'Aix-les-Bains qui nous accueille avait choisi la bonne lumière : sinistre. Ce jour-là de juin 2016, il pleuvait à verse. Idéale ambiance pour un chagrin d'amour. Peut-être que l'accueil des chagrinés d'amour est un argument touristique ?

Ce vague à l'âme ne dura pas. Elus, responsables d'associations, savants environnementalistes, représentants de fédération de pêche ou représentants d'activités économiques

directement liées au lac, beaucoup avaient embarqués sur un bateau pour m'expliquer le lac. Et rien ne m'égaie plus l'âme qu'un peu de savoir. Le savoir vous raconte des histoires vraies. Ça change des espérances déçues. Et puis c'est émouvant, cette passion de tous ces gens pour LEUR lac, chacun avec son point de vue, chacun avec sa compétence. Ils en sont responsables. Ils travaillent ENSEMBLE. Bouffée d'air, dans cette France déchirée ! Tous m'avaient rappelé que ce lac est le premier de France : 18 kilomètres de long ; 3,5 de large ; une superficie de 4500 hectares et un volume approchant les 4 milliards de mètres cube. Ils voulaient m'impressionner. Ils avaient réussi. Ils pouvaient maintenant passer aux mécanismes.

- On pense qu'un lac est un trou, il y a longtemps creusé par de la glace et depuis rempli d'eau. Quelle ignorance... Un lac est un être vivant. Et nous avons failli le tuer. Jusque dans les années 1970, la plupart des pollutions venues des villes et des usines riveraines y étaient déversées sans traitement. Grâce à l'action de tous et notamment de Michel Barnier (et Michel Dantin qui a la délicatesse de ne

nommer que son illustre compagnon de lutte), nos eaux sont propres et nos poissons reviennent. L'omble chevalier, bien sûr. Mais aussi le lavaret, ailleurs appelé corégone blanc... Autre chose, sur votre droite, le long de la rive Nord, vous voyez ce train qui passe ? C'est la ligne Paris-Rome. Pour les voyageurs, aucune menace. Mais pour les produits dangereux ? Ils passent aussi par là, juste le long de l'eau. Vous imaginez un de ces wagons se renversant et déversant dans le lac ses saloperies ? Pour l'instant, la SNCF n'envisage pas un autre trajet ...



*Douceur de vivre et mélancolie
dans le Haut Rhône*

Mes nouveaux amis se succèdent. Chacun veut m'apporter son information. J'enrage de ne faire que passer.

- Autrefois, le niveau des eaux montait et descendait, selon les années, selon les saisons. Les barrages ont régularisé tout ça. Avec une conséquence dramatique. Quand on veut changer, c'est à dire maîtriser le cours de la Nature, elle se venge. Des roselières bordaient partout le lac. Elles n'ont pas résisté à la violence des tempêtes frappant toujours aux mêmes endroits. Et les roselières sont les habitations de la vie. Alors, l'année prochaine, nous allons baisser le lac. Même si les compagnies de navigation grognent un peu : il faut que leurs bateaux puissent sortir des ports...

J'écoute, j'écoute et je note mais sans oublier de regarder ce formidable paysage. Comment choisir où porter les yeux ? Des montagnes nous dominent, on me nomme la Dent du Chat, les crêtes de la Charye. On me raconte l'histoire de cette sorte de château qui s'avance sur le lac. L'abbaye cistercienne de Hautecombe, dont les premières constructions remontent au XIIIe siècle.

C'est là que reposent les princes et princesses de la maison de Savoie, cette Savoie, porte des Alpes et le plus souvent italienne, rattachée à la France seulement en 1860 par le traité de Turin. Et dont quelques illuminés en contestent en ce mois de juin son rattachement comme nous le verrons en passant les écluses de Savières. À mes côtés, une dame s'énerve un peu. À l'évidence, mon intérêt pour cette histoire l'agace. Depuis quelque temps, elle veut détourner mon attention vers une autre partie du lac, droit devant notre bateau.

- Quel dommage de courir tout le temps ! Un jour il faudra revenir. Regardez cette petite ville.



Tous sur le pont !

Le Haut Rhône

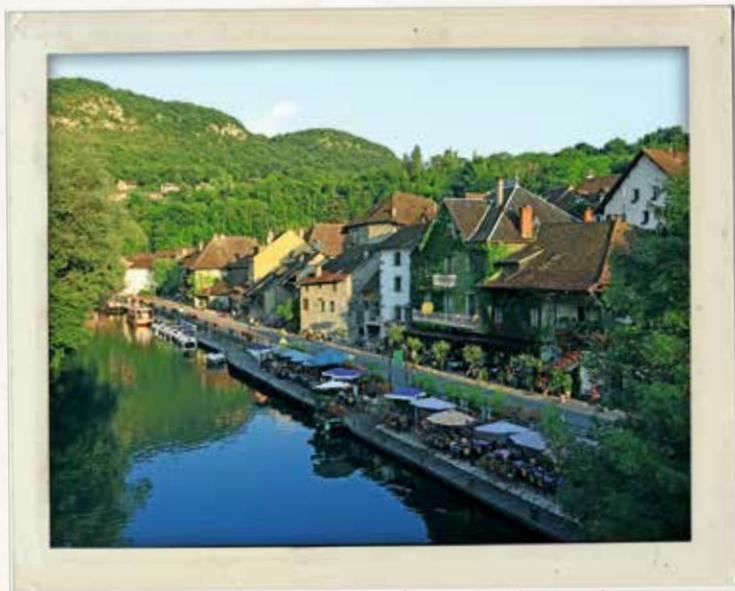
C'est Châtillon. J'en suis la maire.

Je connais beaucoup d'élus. Tous aiment d'amour la portion d'espace dont ils ont la responsabilité. Mais cet attachement semble ici plus fort qu'ailleurs. Comment ne pas s'émerveiller devant ce mélange de grandiose et de fraternel, ces hautes parois presque verticales interrompues soudain des échappées, des ouvertures, les formes plus rondes de collines qui descendent doucement vers l'eau. Cette dame et Lamartine ont raison. Ce lac du Bourget mérite un long séjour.

D'autant qu'une autre et véritable merveille m'attend. Cette fois, je vais remonter dans le

temps, bien avant l'âge des chagrins d'amour. On doit passer dix fois devant l'entrée sans la remarquer. Le bateau s'engage résolument DANS la végétation, qui finit par s'écarter et nous nous retrouvons dans une rivière enchantée, semblable à celle qui me ravissait tellement dans le jardin d'acclimatation, paradis parisien perdu à l'orée du bois de Boulogne. Bienvenue dans le royaume de Dame Tartine. Bien mieux que Disneyland car la Nature et la poésie y sont, ô combien, présentes. Un univers pour les enfants : des maisons qui semblent rapetissées par quelque bon génie ; des cabanes sur pilotis pour jouer les Robinson ;

des clairières mystérieuses à souhait mais quand même fraîchement tondues pour le confort des pique-niques ; des vaches pour le lait du goûter, sans doute aussi des renards pour ne pas oublier la touche de sauvagerie ; des barques prêtes pour des pêches forcément miraculeuses ; une écluse qui semble un jouet ... Et ce chemin d'eau qui serpente sous les arbres... Tel est le canal de Savières qui, en quatre kilomètres, relie le lac au Rhône. Parlons bas, pour ne pas éveiller la jalousie de ses confrères mais le maire de Chanaz règne sur un conte de fées. Il paraît

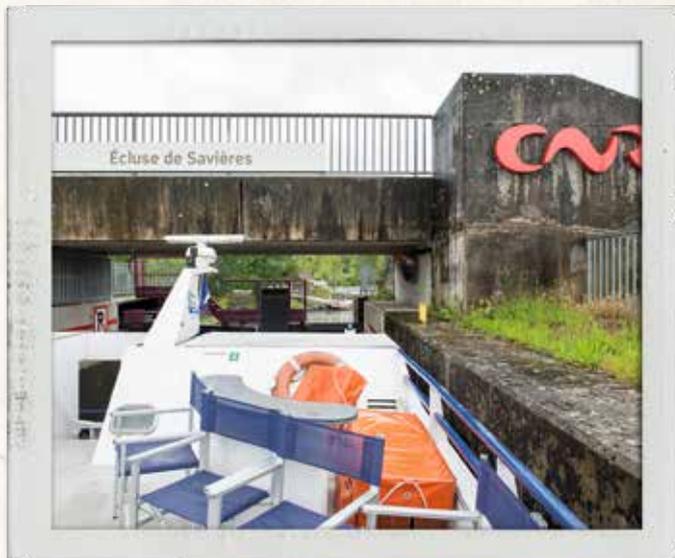


Le canal de Savières

que cette "rivière" coule tantôt dans un sens et tantôt dans un autre. Sont-ce les pouvoirs magiques de monsieur le maire qui le rend capable de ce miracle ?

Au débouché de l'écluse, un choix s'offre à vous : le "vrai" Rhône, encombré d'îlots et de bancs de sable et ralenti par des méandres qu'on peut juger "inutiles". Ou le Canal, un authentique canal celui-là, une tranchée dans le sol, rectiligne et bétonnée. On y a emprisonné cette bête qu'est le fleuve, parfois furieuse et volontiers débordante. Dès ce moment, vous comprenez l'histoire et la géographie du Rhône. Jusqu'à son embouchure, les hommes ont voulu le "domestiquer". Partout, jusqu'à l'embouchure, la vallée portera la marque de ces travaux pharaoniques. Depuis près de deux siècles, ils n'ont jamais cessé. Gageons qu'ils continueront toujours.

J'avoue que j'ignorais le sens du joli mot de dinanderie. Je sais maintenant, grâce au Rhône, qu'il s'agit d'un art médiéval de la fonte du laiton puis de fil en aiguille d'une usine où l'on travaille le cuivre. À Lavours, au



Arrivée à l'écluse

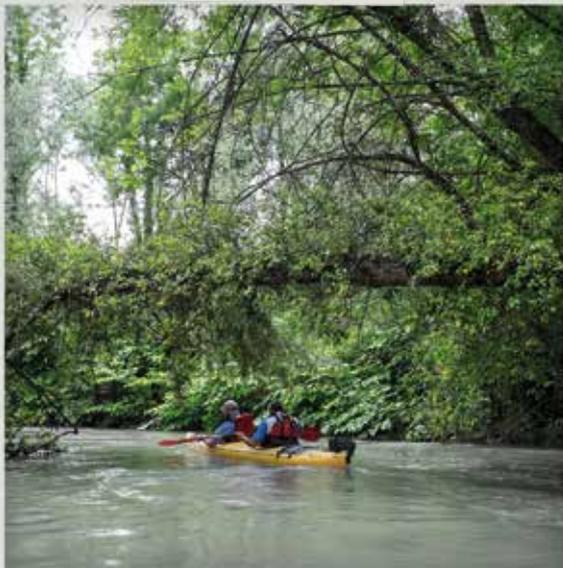
nord de Belley, plusieurs générations se sont succédées pour exercer cette activité jadis très profitable. Un artisan perpétue cette tradition et peut vous expliquer les secrets de son métier. Ainsi, au fil de l'eau, on longe d'innombrables sites industriels, la plupart abandonnés mais certains encore bien vivaces. Un fleuve n'est pas qu'une artère commerciale.

Après ma découverte du canal de Savières, je croyais avoir reçu mon compte d'émerveillements. Malgré mon appétit de bonheurs et quelques savoirs en vocabulaire,

je n'avais jamais, comme pour "dinanderie", entendu le mot de lône, substantif féminin, et, par voie de conséquence, n'imaginais pas quelle réalité rare il désignait.

Avant d'être à la manœuvre pour la mise en œuvre des partenariats au sein de la CNR, Yves Masson fut sportif de (très) haut niveau, deux fois champion du monde de kayak, et trois fois vainqueur du Raid Gauloises !

Quand un tel homme vous propose une expédition, vous donnez à l'instant votre accord, en confiance et d'enthousiasme. Mince est mon expérience de la pagaie, seulement quelques excursions le long de ma Bretagne Nord et deux jours en Alaska pour observer le jeu des loutres de mer. Le fort courant du Rhône ne peut donc qu'impressionner un débutant, même s'il a la bienveillance de mouvoir pour vous le long bateau. Pour un peu je me serais senti un athlète lorsque le champion me pria de bien vouloir obliquer vers la gauche. Comme pour le canal de Savières, la végétation de la rive s'entrouvrait. Un peu du flot profitait du passage. Il suffisait de le suivre pour se retrouver... quelque part en Amazonie ou sur l'un des innombrables



*Déambulation à travers
une nature préservée*

affluents de l'Ogoué gabonais. Soudain vous avancez dans un tunnel de végétation qui rappelle notre dernière mission en Guyane. Au-dessus de vous, les arbres forment une voûte sous laquelle, parfois, il vous faut passer en courbant la tête car un tronc s'est couché et vous barrerait volontiers le passage. De chaque côté, un rempart vert, où dominent les larges feuilles de l'espèce invasive renouée, frustre votre

curiosité. Impossible de surprendre la vie des sous-bois. Et pourtant, peu à peu, votre regard s'aiguise. Sous la végétation, vous distinguez des trouées et de longues marques sur les berges de terre humide : des passages de castors. L'eau, jusque-là boueuse, s'est brusquement éclaircie. C'est l'occasion ! Penchez-vous doucement pour ne pas mettre en péril l'équilibre de votre kayak. Sous vos yeux, s'étend, à moins d'un mètre de profondeur, un lit de gravier. Une frayère ! Barbeau, truite ou ombre pour les lômes lotiques (avec écoulements rapides), carpe, brème bouvière ou même brochet pour les lômes lenticules (faibles écoulements), autant de sortes de poissons qui viennent y perpétuer leur espèce. Des oiseaux comme le martin pêcheur, le harle bièvre chantent avec insistance. Sans doute pour nous prier de ne pas déranger les poissons. Dans le secteur de la Réserve Naturelle Nationale des Iles du Haut Rhône que nous avons traversée, on trouve près de 170 espèces d'oiseaux ! Derrière moi, Yves me raconte les petits matins sur les lômes, quand des biches viennent y boire. Ou les jours d'automne quand un brouillard recouvre la surface de l'eau. Vous glissez sans bruit dans

un monde irréel. Comment imaginer qu'à deux pas, large et "civilisé" coule LE Rhône, juste de l'autre côté de cette plantation de peupliers ? Première rencontre humaine depuis deux heures : un personnage plus tout jeune. Il rame. Sa barque disparaît sous des cages de fer. Bon sang mais c'est bien sûr, ce sont des nasses. Nous le saluons et j'ose la question imbécile sur son métier. Il me toise et répond fièrement :

- Moi, monsieur ? Mais je pêche aux engins !

Il y a peu d'années, ces lônes méritaient parfaitement leur définition de bras "morts" du Rhône. Morts ils étaient ! Personne ne s'y aventurerait car personne n'avait jugé bon d'en prendre soin. De toute manière, un inextricable entrelacs de troncs et de branches interdisait tout passage. Il a été décidé que redonner vie à ces "morts" était une des missions d'intérêt général de la Compagnie Nationale du Rhône. Il restait à définir une méthode. Comment rouvrir sans dénaturer ? Jusqu'où aller dans l'élagage, dans l'essartage, dans le dragage du lit ? Cette réhabilitation ne pouvait se faire sans une collaboration étroite et confiante entre les équipes de la CNR et les associations visant

à la protection environnementale. Le résultat force l'admiration. Et la gratitude. Merci !

Du glorieux passé de la petite ville de Villebois, ancien site Romain très important, il reste un théâtre, un amphithéâtre que des archéologues ont fait resurgir de la terre. Mais on remarque aussi d'étranges clôtures, vestiges d'une autre belle époque, plus récente. Au lieu d'utiliser des



Le pêcheur aux engins

fils de fer ou des rondins de bois ou des barrières en ciment, certains champs sont ici délimités par des tranches d'une belle pierre claire, oui de véritables tranches qui peuvent atteindre deux mètres de haut pour deux à cinq centimètres d'épaisseur. Et sur la place de la mairie un monument monte vers le ciel. Il célèbre le centenaire de la révolution française. L'office du tourisme vous précise fièrement que c'est la plus lourde pierre (42 tonnes) extraite d'une carrière française. Cette activité s'est

développée dès le milieu du XVII^e siècle, avec une apogée vers le milieu du XIX^eme. En ce temps-là, plus de mille deux cents tailleurs travaillaient à villebois. Les pierres étaient chargées sur des barges qui descendaient le Rhône sans éviter toujours de terribles naufrages, notamment au franchissement des rapides de la ville voisine,

Sault Brenaz, qui n'était pas une commune à l'époque, au sens administratif du terme. Dans ce lieu aussi, la pierre était l'occupation principale : un tiers de tailleurs de pierres, un tiers de transporteurs de pierres et le dernier

tiers de viticulteurs. Le mot "sault" est assez évocateur pour qu'il soit besoin de l'expliquer. Ces pierres, très appréciées, servirent à construire de nombreux bâtiments de prestige, dont une partie de la mairie de Lyon. Il paraît qu'elles ont été exportées jusqu'à



Vieille écluse de Sault Brenaz

New York. Les barges revenaient à vide, tirées par des chevaux ou par des hommes sur le chemin de halage dont on voit encore des traces. À partir de 1930, les carrières ont fermé les unes après les autres, ruinées par l'invention du ciment puis du béton.

Le fleuve, source ancienne de richesse mais

aussi de noyades, est devenu depuis peu lieu de sports et de loisirs.

À Sault Brenaz, une rivière artificielle est ouverte en 1986, en dérivant un (tout petit) peu du Rhône. Longue de 600 mètres, elle est aménagée pour y pratiquer le kayak. C'est à dire que sa pente est raide, son courant fort, son cheminement entravé d'énormes cailloux (pour accroître la difficulté c'est à dire le plaisir). D'ailleurs un réseau de fils de fer surplombe le parcours : y pendent des portes de slalom que les entraîneurs peuvent bouger à leur guise (sadiques !). Un camping peut accueillir

180 personnes. Ouverte de février jusqu'à fin novembre, la base accueille chaque année plus de 45000 personnes dont une grande proportion d'étrangers (Allemands, Hollandais, Anglais). Des touristes amateurs de sensation mais aussi des confrères de mon ami Yves, des sportifs de très haut niveau. Les équipes de nombreux pays viennent partager l'eau très vive de cette rivière avec les scolaires. Pour animer une telle base, où tous les âges et toutes les attentes se mêlent dans une ambiance qui, la bière aidant, peut devenir chaude, il faut une personnalité généreuse et forte. Au premier coup d'œil vous savez que Fabienne appartient à cette espèce rare.



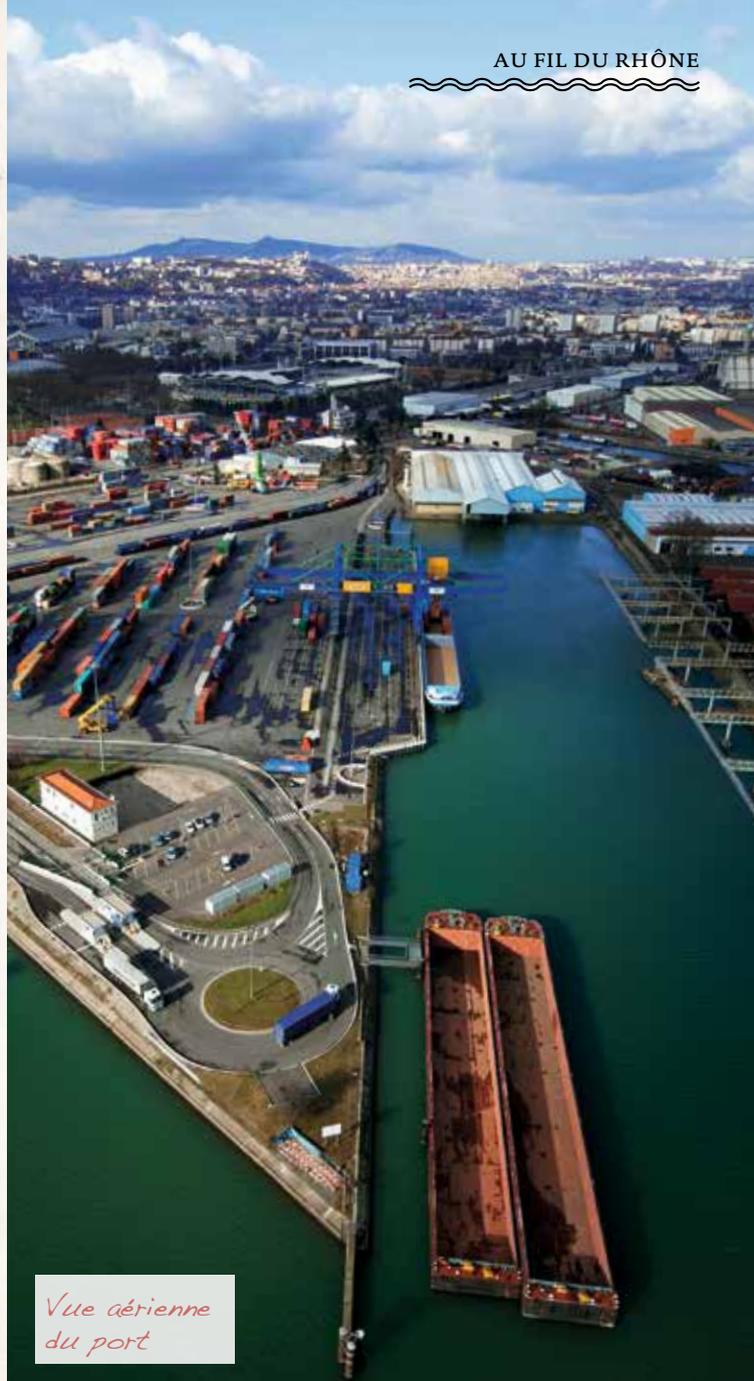
*La rivière de Sault Brenaz.
45 000 personnes chaque année*

Au revoir le Bugey, que si peu de gens connaissent et dont personne ne sait qu'il prolonge vers le Sud le formidable Jura, mon autre découverte récente, grâce à mon livre sur Louis Pasteur, citoyen d'Arbois. Décidément, notre France regorge de trésors. Le Bucopa, syndicat mixte du Bugey Côtier Plaine de l'Ain

est bien décidé à défendre celui-là. Il se trouve que j'ai présidé jadis l'Ecole Nationale Supérieure du Paysage. Alors vous imaginez que je suis comme eux un militant pour défendre les sites remarquables. Au revoir le Bugey, et promesse de revenir vite. Il faudra bientôt se perdre dans les vallées étroites qui remontent vers la Suisse.



Continuons de descendre au fil de l'eau. Change le paysage. Les champs ont laissé place aux entrepôts. Une énergie nouvelle flotte dans l'air. L'entrée dans la métropole se ressent physiquement. Bientôt des immeubles s'élèvent. Voici La ville, la très grande ville. Et voici, après les aménagements écologiques et sportifs, un tout autre domaine d'action de la CNR : le PLEH, ou si l'on préfère un peu plus de clarté le Port de Lyon Édouard Herriot. Il s'étend sur 184 hectares, dont 110 de terrains. Cet espace, qui peut sembler important, est d'autant plus modeste, au regard des besoins croissants, qu'il ne peut plus s'étendre : il est situé au cœur de la ville. Cet avantage en termes de proximité logistique se paie par un emprisonnement : le port doit se contenter d'occuper au mieux les mètres carrés dont il dispose. Aucune chance pour lui d'entrer en concurrence victorieuse avec la gourmandise des promoteurs qui guettent la moindre possibilité d'aménager, dans un quartier de plus en plus recherché, ces terrains en bordure de l'eau. Autre contrepartie de cette situation centrale : les risques. Un port accueille des activités dangereuses, menées dans des



*Vue aérienne
du port*

installations classées pour beaucoup "Seveso haut". Risque de souffle, risque d'incendie, risque d'écoulements de produits toxiques, à deux pas d'habitations.

Autant dire que la mission de la Compagnie n'est pas simple. Car c'est elle qui a reçu pour mission de gérer ce port en direct. Toutes ces activités sont rassemblées au sein d'une structure baptisée MEDLINK. Pour les autres ports du Rhône, la CNR a cédé ses concessions aux Chambres de Commerce et d'Industrie locales. Ainsi pour Arles, pour Porte-lès-Valence, pour Salaise... Et c'est VNF, Voies Navigables de France, qui, comme son nom l'indique, garde

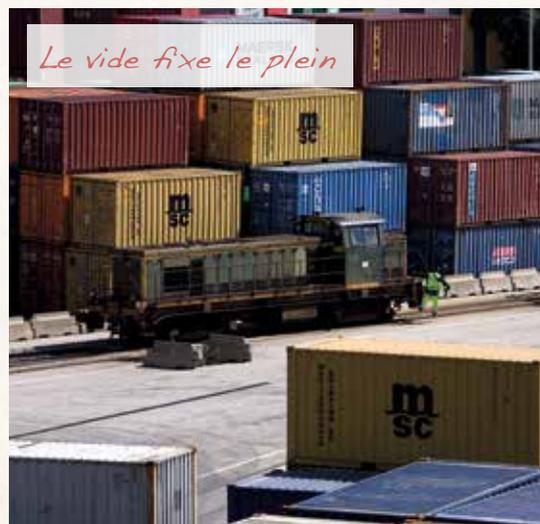
la charge de toutes ces voies.

Il faut savoir que plus de 1300 personnes travaillent DIRECTEMENT pour le port.

De Julien Langendorf, le tout jeune directeur, je reçois mes premières leçons de port, assorties de vérités dont la profonde sagesse, quasi asiatique, n'échappera à personne. Par exemple cette maxime : "c'est le vide qui fixe le plein". Je traduis. Seule une gestion efficace des boîtes vides permet d'accueillir des boîtes pleines. C'est la condition première pour bâtir un "hub", un véritable port de containers. Mais dans un environnement si contraint, n'est-ce pas un gâchis de voir tant de surface occupée par... Rien !



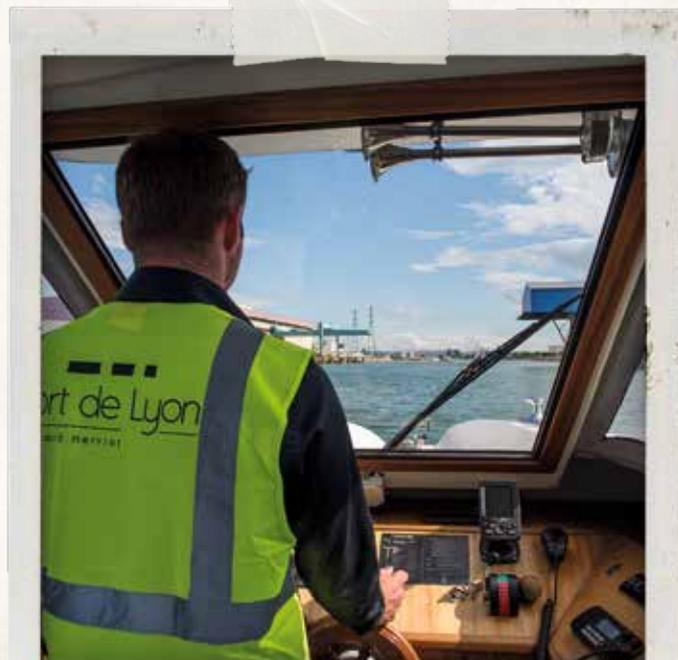
Fond de darse



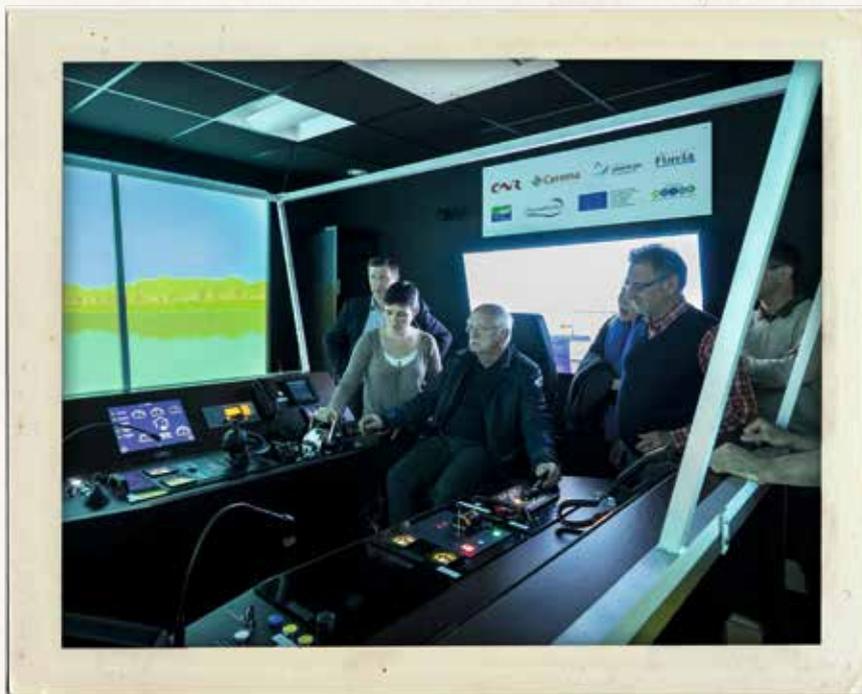
Le vide fixe le plein

Autres casse-tête : comment combiner au mieux les différents moyens de transports (le fleuve, la route, le rail, les pipe-lignes) et les diverses façons de transporter (le vrac ou les boîtes) ? Comment ouvrir l'accès au port sans grignoter la ville, sans engendrer la protestation de ses habitants ? En d'autres termes, comment sortir de cette contradiction, partout constatée, notamment à Montréal : le port est un moteur vital pour la ville ; mais qui, en ville, accepte vraiment le port, le port et ses nuisances sonores, visuelles, olfactives, sécuritaires ... ? Et dans le périmètre du port, comment gérer la circulation, le croisement des trains, des camions, des grues... ? Comment suggérer (plus ou moins délicatement) aux responsables d'une usine d'incinération ou d'une plateforme de stockage ? Bon sens, diplomatie, obstination, culture du résultat (au lieu de s'en tenir à la paresseuse "obligation de moyens")... Il en faut des qualités pour diriger un port ! Un jour, un premier ministre français, Lionel Jospin, a cru bon de tuer le projet de canal qui devait relier le Rhône au Rhin. Les écologistes, étrangement alliés dans l'affaire aux deux lobbys de la route

et du fer, avaient, pour sauver trois grenouilles, fait de cet abandon la condition de leur participation à une majorité "plurielle". Depuis, le port de Lyon a beau faire, il reste orphelin de son débouché naturel. D'autant qu'à Marseille, l'irresponsabilité de certains dockers ne donne pas envie aux armateurs de venir y faire escale.



*À bord du Noémie,
bateau électro-solaire*



Aux commandes du simulateur chez Promofluvia

Certains ont ainsi beau jeu de dire que "le Rhône commence par un verrou (Marseille) et finit par un cul de sac (Lyon)". À titre de comparaison, sachez que le port de Strasbourg accueille DEUX fois plus de trafic que Lyon, et occupe DIX fois plus de superficie foncière.

Un rêve vous tient, celui de devenir pilote ? Vous vous verriez bien seul maître après

Dieu d'un de ces paquebots pour touristes ? D'un de ces très longs pétroliers ou cargos fluviaux qui descendent vers Port Saint Louis et La Méditerranée ? Venez vous former chez Promofluvia, un centre financé par la CNR, Cerema, VNF, le comité des armateurs et les fonds européens Feder. Vous y prendrez la barre d'un simulateur vertigineux de vérité. Le fleuve y est reconstitué en trois dimensions, le fleuve et ses pièges. Le fleuve et ses vents violents. Le fleuve et ses arches. Le fleuve et ses méandres qui seraient simples à négocier si vous n'aviez pas la responsabilité d'un

navire de... 135 mètres de long. Une masse qui ne daigne réagir à vos commandes qu'après de longues, très longues et angoissantes dizaines secondes d'inertie. J'ai essayé. Le début s'est bien passé. Mais à proximité de Fourvière, avouons que ma barge s'est affrontée au quai. Dans la vraie vie, j'aurais coulé, avec tout mon chargement.

Heureusement Vienne m'attendait. Et les réconforts divers dont cette ville est prodigue. C'est d'ailleurs dans une cuisine que je suis reçu, celle que le tout nouveau tout beau Pavillon du Tourisme a choisi de placer en son cœur. Le ton est donné ; confirmé par les mots d'accueil (chaleureux autant que surprenants) du maire Thierry Kovacs :

"Bienvenue chez vous !".



L'œil rieur, il m'apprend que l'Académie française possède sur le territoire de sa commune le domaine de Colombier : six hectares sur lesquels on produit chaque année 120 tonnes de poires, dont 100 sont réservées pour la fabrication d'alcool. Comment

ai-je pu ignorer si longtemps cette production de ma chère vieille maison ? Pourtant, ancien chroniqueur gastronomique pour le magazine Gault & Millau, je connaissais la haute tradition culinaire locale. Combien de fois avais-je rencontré un élève de Fernand Point, le premier chef à obtenir de Michelin la récompense suprême des trois étoiles, dès...1933 ? Paul Bocuse, le père Bise, Alain Chapel, les frères Troisgros ... Le monde entier venait se régaler dans son restaurant La Pyramide. Aujourd'hui, Patrick Henrion a repris vaillamment le flambeau. Plus tard, je n'aurai garde de manquer mon rendez-vous rituel avec, juste de l'autre côté du fleuve, sur les communes d'Ampuis, de Saint Cyr et de Tupin et Semons, les collines de la Côte Rôtie, la brune et la blonde. 290 hectares escarpés, chacun valant aujourd'hui plus d'un million d'euros. De cette appellation magnifique (cette Côte est Rôtie par... le soleil), de ce cépage magique (la Syrah) Étienne Guigal fut le Fernand Point, un visionnaire en même temps qu'un organisateur. Dès 1946, il créa un domaine qui depuis s'étend sans cesse pour offrir ces autres cadeaux du Rhône,

Rhône du Nord ou Rhône du Sud : Condrieu, Hermitage Rouge et Blanc, Châteauneuf du Pape, Saint-Joseph lui aussi bicolore rouge et blanc, jusqu'aux Gigondas... Ce jour-là, c'est un vigneron moins légendaire mais tout aussi talentueux, Yves Lafoy, qui me promènera sur ces terrasses caillouteuses (les chayets). Une fois de plus, je saluerai le travail de ces hommes creusant dans les pentes des surfaces planes où planter. Une fois de plus, j'admirerai le dessin que font, entre le vert des vignes, ces murs de pierres brunies par la patine (les cheys). Après l'expédition, pour se remettre de l'effort, il sera l'heure de déboucher quelques flacons. Plutôt que des informations malveillantes vous parviennent de sources méchantes, autant vous apprendre moi-même qu'une autre Académie que la Française a bien voulu m'accueillir en son sein, celle du vin de France. Créée par Curnonsky en 1933, cette chaleureuse institution a reçu pour mission "La défense des vins de France et l'éducation



à leur connaissance, la lutte contre les fraudes, les tromperies et même l'ignorance ..."

Comme beaucoup d'autres localités du bord du Rhône, Vienne a dû, suite à l'effondrement du textile, trouver d'autres ressorts : l'industrie reste vivante, grâce à la production de papier,

à la société Béal, leader mondial de

la corde d'escalade en dépit de sa taille modeste (moins de 50 salariés), mais aussi les services, par exemple Ingerop (bureau d'études, ingénierie dans le bâtiment et les infrastructures).

Mais la culture reste une priorité.

La culture comme moteur du dynamisme local, la culture aussi pour séduire les touristes. Les vestiges gallo-romains ont leurs amateurs. Même si la plus belle réussite est musicale. Le festival Jazz À Vienne attire chaque début d'été plus de 200 000 passionnés ! Je crois bien que le Rhône ralentit pour entendre Ibrahim Maalouf, Pink Martini ou Diana Krall. Ce même Rhône qui ne doit pas pouvoir

s'empêcher de ricaner quand il voit, le long de ses eaux libres et courantes, tant de voitures bloquées, tant de camions à l'arrêt ! Il paraît que dans quatre années un nouvel échangeur divertira un peu du trafic (100 000 véhicules jours !), soulageant d'autant la pauvre Vienne. Cet heureux moment venu, et si les promesses de l'Etat sont respectées, le Rhône applaudira. Pour le moment, il continue de couler, qui est sa manière de s'amuser et de douter de l'intelligence humaine.

Nous pouvions croire en avoir fini avec la Chimie, si présente dans la banlieue sud de Lyon : Pierre Bénite, Saint-Fons, La Mulatière, Feysin, Solaize. Voici qu'elle se re pointe à Roussillon, 20 kilomètres après Vienne. Déjà bien occupée par ses divers métiers, la CNR n'a pas été mandatée pour gérer la plateforme Osiris qui regroupe les activités de certains des plus grands industriels du secteur : Adisseo, Novacyl, Bluestar...

Non, en fait, il faut traverser un bras du Rhône et gagner l'île de La Platière pour retrouver un nouvel exemple de son action en faveur de l'environnement. En mars 1986, une Réserve Naturelle est créée après des années de débat entre toutes les parties prenantes, principalement les industriels et les agriculteurs : comment répartir les usages de la terre ? Combien d'eau peut-on prélever dans le fleuve et au bénéfice de qui ? Sept ans plus tard, la grande crue de 1993 mobilise les défenseurs de la Nature.

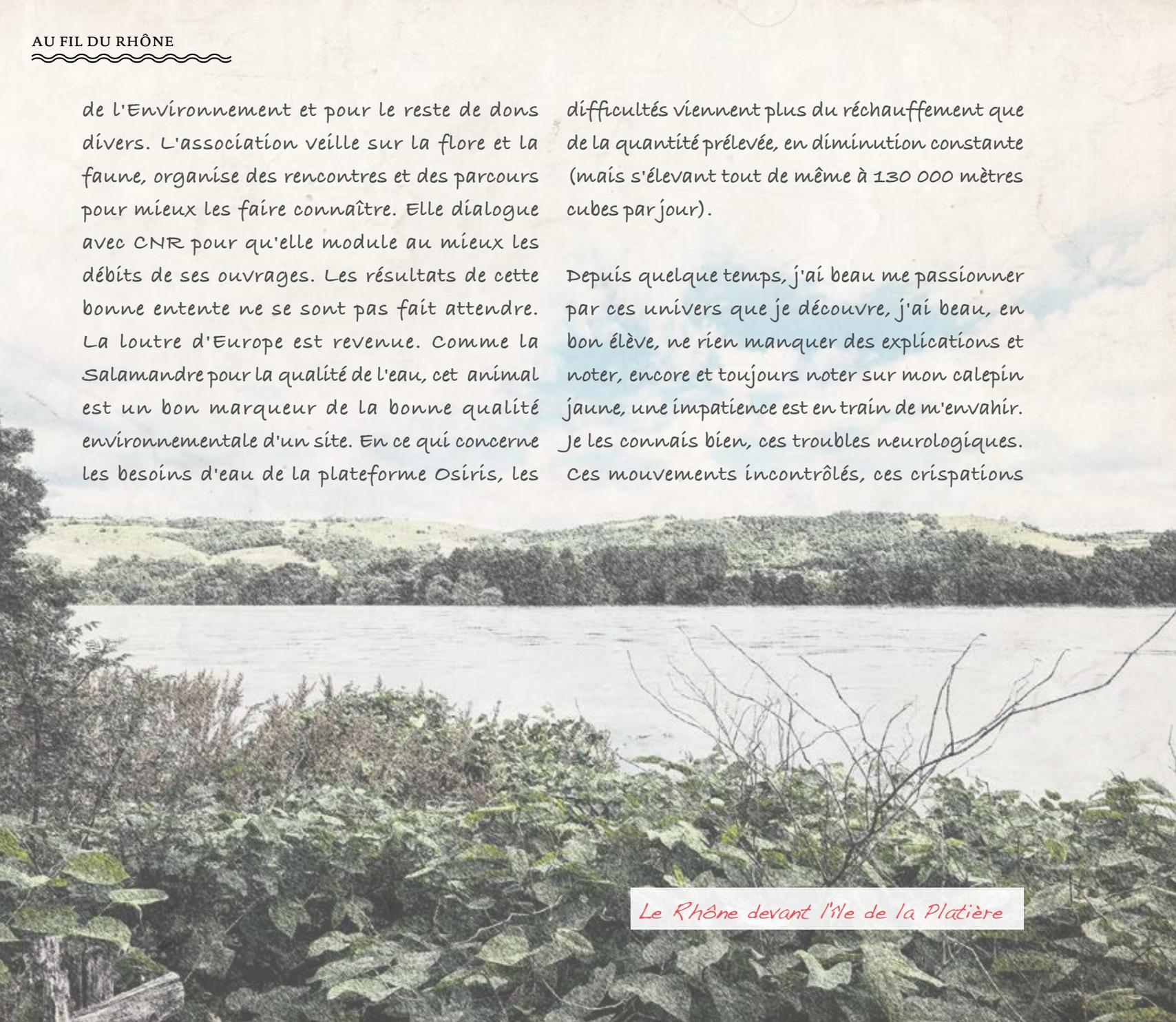
Pour gérer cette réserve de 500 hectares, il est créé une association qui emploie neuf personnes. Son budget de quatre cent mille euros lui vient pour un quart du ministère



de l'Environnement et pour le reste de dons divers. L'association veille sur la flore et la faune, organise des rencontres et des parcours pour mieux les faire connaître. Elle dialogue avec CNR pour qu'elle module au mieux les débits de ses ouvrages. Les résultats de cette bonne entente ne se sont pas fait attendre. La loutre d'Europe est revenue. Comme la Salamandre pour la qualité de l'eau, cet animal est un bon marqueur de la bonne qualité environnementale d'un site. En ce qui concerne les besoins d'eau de la plateforme Osiris, les

difficultés viennent plus du réchauffement que de la quantité prélevée, en diminution constante (mais s'élevant tout de même à 130 000 mètres cubes par jour).

Depuis quelque temps, j'ai beau me passionner par ces univers que je découvre, j'ai beau, en bon élève, ne rien manquer des explications et noter, encore et toujours noter sur mon calepin jaune, une impatience est en train de m'envahir. Je les connais bien, ces troubles neurologiques. Ces mouvements incontrôlés, ces crispations



Le Rhône devant l'île de la Platière

de tous les muscles, ces vibrations des ailes du nez me viennent lorsque la mer approche. Je la sens, là, je la devine, non loin vers le Sud. Serge, mon guide (et par ailleurs Directeur délégué Développement durable CNR pour la région d'Avignon) parvient à me calmer en me montrant le paysage. Il faut dire que je suis privilégié. Imaginez : je me trouve présentement au beau milieu du Rhône, pour être plus précis sur le toit de la centrale de Beaucaire (mise en service en 1970, dotée de six groupes bulbe pour une puissance installée de 210MW, adossée à une écluse de grand gabarit 195mx12m,

mais aussi des travaux de terrassement ayant movimentés 50 millions de mètres cube, et sa construction mobilisant 500 000 mètres cube de béton).

Devant moi coule le grand fleuve que remonte lentement un long paquebot de touristes (135 mètres, 150 passagers). Il va rejoindre l'appontement tout neuf. Je ne verrais pas les anguilles emprunter la magnifique passe qui leur a été consacrée ! Il paraît qu'elles étaient plus de 400 000 à se présenter ces derniers temps !

À droite, surplombant une colline boisée le château de Beaucaire. À gauche, le sommet



La centrale de Beaucaire



crénelé du château de Tarascon. J'ai encore devant les yeux la grande carte de la salle de conférence présentant, à partir d'Avignon et de l'arrivée de la Durance, l'ensemble des "Aménagements de la chute de Vallabrègues". Une fois de plus, l'ampleur de l'œuvre humaine impressionne, ces centaines de kilomètres de digues, ces creusements, ces rehaussements, ces milliards de mètres cubes transportés, ces milliards d'heures de labeur, ces accidents inévitables, ces morts qu'on aurait pu éviter. Une fois de plus se trouve vérifiée cette évidence : la géographie n'est pas qu'une donnée ; c'est aussi une volonté. La Camargue nous en apportera une autre preuve éclatante. Mieux je connais la vallée du Rhône, et plus grandit mon respect pour le travail de toutes ces générations

acharnées à dompter la fureur de ce fleuve.

Tarascon, centre-ville.

Sur la place du Colonel Berrurier, six places de parking réservées aux voitures électriques. Devant elles, deux hautes boîtes rouges et blanches : à première vue, des pompes à essence comme le prouvent ces tuyaux sagement enroulés de chaque côté. Regardons un peu mieux. Trois mots anglais d'abord vous frappent : MOVE IN PURE. Il doit donc s'agir d'énergie "pure". Pourquoi parler anglais, au cœur de cette Provence où se pressent les étrangers justement parce qu'elle est l'un des cœurs de la France ? Quand les "experts" du "marketing" comprendront-ils que rien n'est plus désolant, inefficace et surtout ringard qu'employer la langue globale pour désigner des réalités locales ? Calmons notre colère pour saluer une initiative qui mérite tous les éloges. Sur ce que je croyais une pompe et qui est en fait une borne électrique, une carte géographique explique l'ambition. On sait que le premier frein à la multiplication des véhicules électriques est l'angoisse des automobilistes de se trouver soudain immobiles, faute d'avoir pu recharger à temps leurs

batteries. La bonne idée est alors venue à la CNR de créer un CORRIDOR ÉLECTRIQUE. Il s'agit d'installer tout le long du Rhône, du Léman à la Méditerranée, un réseau de ces bornes, jamais séparées par plus de trente kilomètres. Finie la crainte de se trouver en rade ! Deuxième avantage de MOVE IN PURE : la garantie que l'électricité ainsi fournie sera d'origine 100 % renouvelable. Troisième intérêt de l'installation : la possibilité d'une recharge rapide, trente minutes, à proximité de commerces ou de cafés au lieu de n'avoir comme seule ressource, pour tuer ce temps, que de faire les cents pas dans la station-service ou lire la presse devant son volant... J'applaudissais sincèrement à ce projet, lorsque je remarquai, plus ou moins fondu dans les décibels de la circulation tarasconnaise, un vrombissement continu. Il me semblait bien qu'il venait des bornes.

Serge Barrère, un peu gêné, m'expliqua que les moteurs, comme tous les moteurs, ceux des bornes comme ceux des voitures, avaient besoin de se ventiler. Au risque de blesser son enthousiasme (justifié) pour ce Corridor, je lui demandai si les riverains ne se plaignaient

pas de ce ronronnement. Avec cette langue chantante et inventive de son Sud-Ouest, (pourquoi, mais pourquoi MOVE IN PURE ?), il me répondit par cette formule d'anthologie, digne du meilleur Audiard :

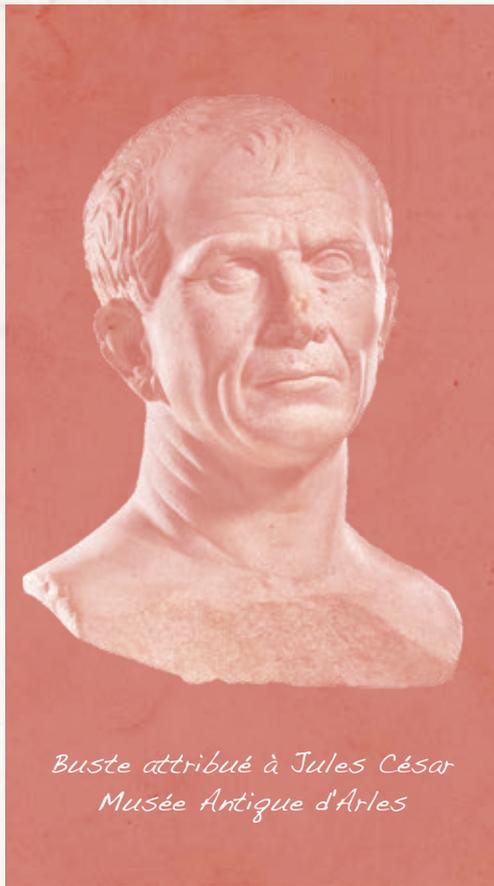
- Moi, je ne dirais pas que c'est bruyant. Je dirais plutôt que ce n'est pas inaudible.



Un jour, Michel Laclotte, directeur du Musée du Louvre, m'a fait l'honneur de me demander de bien vouloir présenter chez lui le palmarès de mes musées préférés. Je ne connaissais pas

encore Arles Antique. Il aurait forcément rejoint ma liste, aux tout premiers rangs. Bien sûr pour la richesse de ses collections de mosaïque, de sarcophages et de sculptures, dont celle, admirable, de Jules César. Bien sûr pour cet incroyable chaland, long de 31 mètres et sorti intact des boues du Rhône. Bien sûr pour tous ces objets qui évoquent tellement la vie quotidienne, des bijoux aux amphores, des matériaux recyclés aux ancres des bateaux. Bien sûr pour ces canalisations de plomb qui prouvent à quel point l'administration romaine était avancée dans la distribution de l'eau. Mais aussi pour l'intelligence et la clarté, géographique, de sa pédagogie. Voilà un musée qui fait comprendre que l'Histoire et la Géographie ont PARTIE LIÉE ! Merci à lui ! Dès l'entrée une carte vous indique

les réseaux de routes construits par les romains, et l'importance centrale de la ville d'Arles, son rôle de "hub" dirait-on aujourd'hui. Et tout au



*Buste attribué à Jules César
Musée Antique d'Arles*

long du parcours, d'autres cartes vous expliqueront, en un coup d'œil, l'incroyable tissu commercial actif aux différentes époques de l'Antiquité. En ces temps-là, l'Empire allait de l'Angleterre à Palmyre, et de la Perse au Maroc. Avec toujours le rôle du Rhône pour artère de première importance. Voilà pourquoi on trouve tant de trésors dans son lit. Dans son approche spatiale, Jules César et l'Empire Romain sont les ancêtres de la multi-modalité, du libre-échange et de la mondialisation avec ce réseau de routes, de canaux... Un tel musée n'aurait pu naître sans des soutiens privés considérables. Le partenariat avec la CNR prouve l'efficacité d'un mécénat de confiance et de long terme.



Camargue !

Deux fois fille du Rhône !

Par les sédiments qu'il draine et dont elle est constituée.

Par l'eau qu'il apporte et qui donne la vie aux plantes.

Camargue, deux fois riche !

La première lorsque, pour guérir du parasite de la vigne qui s'appelait phylloxera, on ne trouva rien de mieux que de submerger les pieds. Les viticulteurs vinrent de partout pour tenter de se refaire sur ces nouveaux terrains facilement inondables.

La seconde fois lorsque l'idée vint d'utiliser toute cette eau pour cultiver le riz. Et pourquoi ne pas employer pour cette culture ceux qui en connaissaient les secrets, c'est à dire des "supplétifs" indochinois, en d'autres termes des travailleurs forcés, venus de nos colonies asiatiques. Curieuse histoire que cette utilisation d'une main d'œuvre bon marché. En 1940, Pétain lance la riziculture pour nourrir la population française exsangue. On utilise ces malheureux en échange du

versement d'une solde pour travaux d'intérêt général. Sauf que le montant de cette solde est versé à l'armée, charge pour elle de la reverser aux bénéficiaires. Ils attendront longtemps, et attendent toujours... 20 000 sont venus, et 2000 seulement sont restés après le développement de la riziculture. Aujourd'hui, les descendants ne sont pas nombreux !

Camargue, deux fois menacée par l'eau !

Par l'eau douce du Rhône, celle-là même qui donne la vie mais qui peut ravager lors des inondations, comme celle de 1856 qui reste dans les mémoires horribles, dites de référence,

mais aussi, plus près de nous, celle de 1993 qui rompit les digues.

Camargue aussi menacée, comme tous les deltas, par la montée de la mer et par le tassement des sédiments en même temps que par leur moindre abondance du fait des pompages multipliés dans le fleuve et par suite du moindre débit. Les chiffres donnent le vertige : on pompe 3 litres par seconde pour la culture du riz ; on prélève 40 mètres cube par seconde pour irriguer la Camargue. Au total, ce sont 400 millions de mètres cubes prélevés chaque année pour l'agriculture quand on pompe 20 millions de mètres cube d'eau salée pour la saliculture...



Camargue !

Il faut lire (avec délices) le livre de référence, *L'espace et le temps en Camargue*, de Bernard Picon.

Il faut écouter son Histoire vraie raconté par Régis Vianet, directeur du Parc Naturel Régional de Camargue, dont la superficie atteint les 100 000 hectares. Il faut l'entendre nous expliquer, notamment, le trajet du "courant ligure" qui ronge la côte malgré toutes les roches amassées. Il faut plonger dans l'univers camarguais en visitant le musée dirigée par sa directrice passionnée, Estelle Rouquette

(par ailleurs cinéphile, comme je vais bientôt vous le prouver).

Camargue, terre d'amoureux de la Camargue !

Camargue terre de vaillance, d'adversités renouvelées et sans cesse surmontées !

Camargue, leçon d'écologie véritable où depuis des générations l'homme et la Nature se partagent le droit de vivre, unis non par une idéologie de "protection" mais par l'obligation de résultat qu'impose un destin commun !



Camargue, terre de héros, dont le premier est le Gardian, sorte de centaure prenant soin des taureaux et le second est le Gitan, nomade, religieux, musicien, séducteur tel Manitas de Plata, pour lequel, dit-on, Brigitte Bardot eut, le temps d'un été, certaines faiblesses !

Camargue, terre de légende dont celle de Sara la Gitane accueillant les Saintes Maries !

Camargue, studio de plein air, site apprécié des photographes (dont Lucien Clergue, qui prouve ainsi qu'il ne s'intéressa pas qu'aux femmes nues) et des cinéastes ! Savez-vous que plus de Soixante-dix films y ont été tournés, dont, pour la seule année 1952, La Caraque Blonde de Jacqueline Audry, scénario de l'industriel Paul Ricard, Le salaire de la peur (Henri Georges Clouzot) et Crin Blanc d'Albert Lamorisse ? Je n'aurais gardé d'oublier le western provençal de Noël Howard - D'où viens-tu Johnny - avec pour vedette notre chanteur national. Pour tout apprendre de cette épopée cinématographique, la lecture du livre d'Estelle Rouquette et de Sam Stourdze s'impose.

Naviguant sur le Rhône et voulant gagner la mer, s'ouvrent à vous quatre voies, dont une est interdite. Dommage, c'est la plus directe, celle qui prolonge le Grand Rhône. Mais trop de bancs de sable vous attendent, trop de hauts fonds, trop mouvants, trop traîtres, trop propices aux échouements vite changés en naufrage par la violence des courants et des vents. Dans sa précautionneuse sagesse, l'Administration a donc prohibé cette sortie vers la Méditerranée, ne l'autorisant qu'aux pêcheurs professionnels qui savent s'y retrouver dans ces dédales qu'affectionnent les poissons.

Deuxième chemin, le Petit Rhône qui se sépare du Grand à hauteur d'Arles et s'en va tout seul, tribord du flot principal, traverser la Camargue. Pour emprunter ce parcours magique, il vous faut choisir un bateau de taille raisonnable, encore que ce bras-là du fleuve est large de quelques dizaines de mètres dans sa plus grande largeur. Grâce au prestige et aux réseaux de notre Champion du monde, le club de Kayak du Grau du Roi nous avait invités sur... une pirogue polynésienne à balancier.

Six places, donc la possibilité, quand vous êtes académicien, donc frêle et âgé, de pagayer moins fort que vos compagnons athlètes sans que votre tricherie ne se remarque trop. Je vous recommande ce moyen de transport, hélas trop peu utilisé par les Rhodaniens. La promenade vous offrira de la solitude en seule compagnie des oiseaux, à commencer par les aigrettes gazette et la gamme entière des hérons. De temps à autres, protégé par l'eau qui vous en sépare, vous entrerez sans peur dans l'intimité des taureaux qui aiment venir prendre le frais

sur l'une des innombrables plages fluviales. Vous croiserez un improbable promène touristes, le Tiki, réplique très Disneyland d'un navire à aubes du Mississipi. Vous longerez des villages de cabanons dont les habitants, en plein petit déjeuner, vous salueront, en brandissant leurs verres de rosé, de très surprenants "Salut, les Tabarly !". Sagement, vous éviterez de leur demander leur droit d'avoir bâti là. Ne le répétez pas au préfet, surtout venant d'un conseiller d'Etat (honoraire) mais l'illégal a son charme et le cabanon sa noblesse.



En pirogue, bel équipage !



Le Tiki



Salut, les Tabarly !



L'écluse de Port Saint Louis

Et puis soudain, après un long, très long, presque épuisant méandre, les rives s'écartent, ce doit être la Méditerranée. En avançant, on voit mieux qu'une ligne de vagues nous attend. Nous la franchirons vaillamment. Merci les architectes navals polynésiens ! Merci ce balancier salvateur ! Et c'est ainsi, par la mer, tels d'autres Jacobé, d'autres Salomé, que nous atteindrons la ville mythique des gitans, leur rituel rendez-vous de mai, les Saintes Maries.

Il faut avouer que les autres voies vers la mer sont beaucoup moins exotiques mais beaucoup plus

fréquentées. Si votre bateau a pour objet social le commerce, et donc la taille appropriée, il pourra embouquer sur bâbord le canal qui rejoint directement le golfe de Fos. Il commence à hauteur du bac de Barcarin et son parcours se suit aisément : il est bordé de blanches éoliennes.

Les bateaux de plaisance ont pour seule possibilité d'emprunter l'écluse de Port Saint Louis, ouverte aussi au commerce. Cette écluse a été ouverte dès... 1873.



Le pont levant de Port Saint Louis

Aujourd'hui, comme toutes les écluses du Rhône, elle est gérée directement depuis le centre de gestion de la navigation à Châteauneuf du Rhône. Mais une équipe de quatre agents en assure la surveillance, et la maintenance, vingt-quatre heures sur vingt-quatre. La nécessité de cette présence s'est vérifiée notamment le jour où un navire maladroit est rentré dans la porte aval de l'écluse bloquant ainsi le pont pour relier les deux parties de la ville de Port Saint Louis. On imagine l'inconfort et la colère des

habitants qui ne pouvaient rejoindre qui son domicile, qui son lieu de travail. Depuis, une passerelle est prête, le long de l'écluse. Sitôt l'alerte donnée, une grue peut l'installer pour que le trafic routier reprenne.

Chaque année, on compte ici près de 10 000 éclusages, chacun pouvant accueillir plusieurs petits bateaux.

Je ne peux m'empêcher d'interroger sur l'utilité d'une telle installation. Après tout, on passe sans écluse du Grand Rhône à la mer via le Petit Rhône (voir plus haut, notre expédition polynésienne).

Le responsable veut bien me préciser, avec un sourire gentil, qu'à cette embouchure la Méditerranée est, en moyenne, quarante centimètres plus basse que le fleuve.

- Et quarante centimètres, ce n'est pas rien !
Comment contester cette vérité de bon sens ?

