

**Zeitschrift:** Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

**Band:** 36 (1964)

**Heft:** 5

**Artikel:** L'aménagement de la chute de Bourg-lès-Valence : nouveau maillon dans la liaison fluviale mer du Nord-Méditerranée

**Autor:** Tournier, Gilbert

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-125596>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 22.11.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# L'aménagement de la chute de Bourg-lès-Valence

*nouveau maillon dans la liaison fluviale mer du Nord-Méditerranée*

*par Gilbert Tournier, directeur de la Compagnie nationale du Rhône*

42

Depuis les temps les plus reculés, par portage, charriage, roulage, les hommes sont passés du Rhône au Rhin, fleuves tous deux ouverts à la navigation. Peu à peu, la technique a gagné sur l'effort. Au XIX<sup>e</sup> siècle, des canaux ont permis un franchissement plus aisé des seuils des Vosges, mais ces canaux sont aujourd'hui fort démodés et c'est pourquoi il est question de les refaire pour assurer une liaison valable entre les deux bassins.

Entre-temps, sur les voies navigables, les bateaux à moteur ont fait leur apparition; c'est alors que les destins du Rhône et du Rhin ont profondément divergé.

Ces bateaux, en effet, enfonçaient sous le poids de leur mécanique, plus que les larges barques à fond plat des convois halés et, comme le Rhône présentait à l'époque de nombreux hauts fonds, les charges utiles étaient réduites et les chômages importants. En même temps, s'ouvrait l'ère industrielle; mal pourvus en houille, en fer, en main-d'œuvre technique, les pays du Rhône entraient en sommeil. Enfin survenait le chemin de fer, plus régulier, plus rapide. En dix ans, le trafic sur le Rhône était réduit des deux tiers et tombait à 200 000 tonnes par an. La navigation rhodanienne faillit être supprimée. Les travaux de régularisation du chenal, entrepris en 1878, diminuèrent les hauts fonds et le trafic reprit jusqu'à 1 500 000 tonnes. Or, parallèlement, le Rhin voyait sans cesse croître son trafic aval de Strasbourg jusqu'à la centaine de millions de tonnes.

Pourquoi cette différence? Les pentes du Rhin sont moins fortes, son chenal est meilleur, le chemin de fer le concurrence moins efficacement, enfin, et surtout, sa vallée a pris, au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, à cause de la houille et du fer tout proches, une énorme importance industrielle.

Mais, de ces handicaps, le Rhône est désormais relevé pour quatre raisons:

a) La première, c'est que le XX<sup>e</sup> siècle a découvert de nouvelles sources d'énergie: la houille blanche, dont le Rhône est la plus belle mine européenne; l'énergie atomique, dont la mise au point industrielle a commencé, en France, sur les bords mêmes de notre fleuve, à Marcoule; enfin, les hydrocarbures liquides ou gazeux venus du Proche-Orient ou du Sahara et qui remontent ou remonteront la voie traditionnelle des trésors méridionaux et orientaux.

b) Le second facteur favorable à la résurrection économique du sillon rhodanien, est la facilité de plus en plus grande qu'il offre aux communications par le fer, par la

route, par les pipe-lines et par la voie d'eau. Tous ces moyens empruntent au mieux une large vallée peu accidentée. Le partage du trafic entre ces moyens est certes variable en fonction de l'évolution économique comme de celle des techniques, mais il s'adapte à des besoins eux-mêmes changeants.

Le fleuve n'est plus le chemin des pionniers en provenance des régions surpeuplées, ni des étoffes, ni des épices, ni peut-être des liquides, mais reste celui des matières premières solides et lourdes intéressant notamment l'industrie chimique, reine du bassin du Rhône, celui des matériaux de construction et des produits métallurgiques. Ces derniers, depuis de longues années, ont peu compté dans le trafic du Rhône, mais il en sera tout autrement quand ils pourront descendre du nord-est sur notre fleuve ou remonter par lui en provenance d'aciéries électriques rhodaniennes ou d'une métallurgie portuaire qui s'implanterait à Marseille.

Un problème délicat, certes, se pose à propos de la voie navigable. Je veux parler de la concurrence que lui font les pipe-lines de produits pétroliers, bruts ou finis et dont le trafic représente, aujourd'hui, un tiers du trafic total du Rhône.

Mais les courants d'échanges se modifient, le trafic qu'on perd peut être remplacé, quelques années après, par un autre. Celui qui intéresse la vallée elle-même et des villes intermédiaires comme Valence, Montélimar, Avignon, doit, lorsque le fleuve sera plus abordable, se développer. Le chemin de fer est saturé par des transports rapides extra-régionaux, tandis que les bords du Rhône offrent de bons espaces pour les accostages futurs. Le fleuve aménagé reste la chance spéciale des régions qu'il baigne.

c) Troisième raison de développement pour la vallée du Rhône, les progrès du machinisme, qui permettent à la main-d'œuvre autochtone, peut-être physiquement plus nonchalante, mais fort bien pourvue en matière grise, de s'adonner à l'industrie, et notamment aux industries mécaniques et chimiques, avec les plus grandes chances de succès.

d) Quatrième raison, enfin, l'existence préalable d'une agriculture fort bien douée, tant par la qualité de ses sols, notamment dans les plaines alluvionnaires, que par un climat miraculeux qui n'attend, pour faire prospérer toutes les cultures et non seulement la vigne, que les irrigations à demander au bassin d'un fleuve abondant.

Ces raisons se sont inscrites dans les faits par cet amé-

## L'évolution de la construction en France

45

nagement du Rhône dont il n'est peut-être pas inutile de rappeler qu'il fut entrepris contre vents et marées, après dix-neuf ans de discussions et d'oppositions.

Et pourtant, il était non seulement rentable, mais urgent – on l'a bien vu lors des coupures de courant d'après-guerre qui ne cessèrent que le jour où le premier groupe de Génissiat fut enfin mis en marche.

Le moment est venu maintenant de rappeler que la réalisation de ce projet rentable et urgent n'était, aux yeux de son initiateur, Léon Perrier, qu'une préface.

Cet aménagement des chutes du Rhône, dont on lui contestait l'entreprise parce qu'elle allait créer une surproduction d'électricité (mais oui, c'étaient les préoccupations de l'époque!) lui ne l'envisageait que comme un moyen. Son but était la restauration d'une grande navigation rhodanienne et sa liaison avec celle du bassin rhénan. Il est émouvant de relire quelques phrases du rapport de Léon Perrier, en octobre 1919 :

«L'armistice et le retour de l'Alsace nous permettront de prolonger directement vers le Rhin la grande artère de la Saône, en élargissant tout de suite le canal du Rhône au Rhin, et d'atteindre ce dernier sans quitter les eaux et le sol français. Ainsi, la vallée de la Saône et la trouée des Vosges, prolongements naturels de la vallée du Rhône, reprennent, par la force des choses, leur rôle historique de principale voie de communication entre le bassin du Rhin et la Méditerranée.»

Léon Perrier, farouche agnostique, était, en politique, un homme de grande foi, plus que cela: un prophète. Et un prophète qui prépare, en action, ce qu'il annonce.

L'aménagement du Rhône, voulu, décidé, lancé par lui avec une inlassable ténacité, poursuivi dans son sillage, par les présidents Aubert, Bollaert et Gilbert Devaux, est, après Kembs, le premier acte (et le plus important) de la rénovation du sillon rhodano-rhénan qu'Elisée Reclus appelait «le grand chemin des nations» et qu'il nous suffit de désigner sous le nom de «voie méridienne» de l'Europe occidentale.

Cette «voie méridienne» comprend des tronçons inégalement aménagés par l'homme.

Sur le Rhin, sur la Moselle, sur le Rhône, de grands travaux sont en cours, à bonne cadence, tandis que l'amélioration des canaux de franchissement des seuils qui séparent les deux bassins est encore à l'étude.

*Le Moniteur.*

Grâce au système de primes annuelles au mètre carré construit et de prêts à longue durée et à faible taux d'intérêt, le nombre de logements sociaux (HLM) augmente rapidement en France, comme l'indique le tableau ci-dessous :

115 000 en 1953
162 000 en 1954
210 000 en 1955
238 000 en 1956
270 000 en 1957 et en 1958
320 000 en 1959 et les années suivantes.

D'autre part, un gros effort est accompli sur le plan technique par l'industrie du bâtiment; celle-ci cherche à abaisser le prix de revient par la mise au point et l'emploi de procédés industrialisés de production et de montage de grands éléments de construction sur le chantier même. Toutefois, comme la population continue à s'accroître et que la crise du logement reste aiguë dans les grandes agglomérations, les autorités ont décidé de porter très prochainement le nombre de logements chaque année en France à 400 000.

Dans un récent article paru dans la revue française *Urbanisme*, G. Dupont souligne que le volume de la construction est notamment conditionné par la solution à apporter au problème des terrains à bâtir. Les terrains situés en zone urbaine déjà équipée sont de plus en plus rares et de plus en plus chers.

Une loi votée en 1953, dite «loi foncière», donne aux collectivités publiques la possibilité d'exproprier les terrains nécessaires à la réalisation de zones d'habitations ou de zones industrielles et de mettre ces terrains à la disposition des constructeurs, après avoir procédé aux aménagements nécessaires. Les acquisitions de terrains, les études d'urbanisme, les travaux d'équipement sont effectués soit directement par l'Etat ou les collectivités locales, soit, en vertu d'un décret de 1954, par des établissements publics ou des sociétés d'économie mixte. Ceux-ci reçoivent des subventions de l'Etat ou des avances à moyen terme du Fonds national d'aménagement du territoire (4 milliards d'anciens francs engagés en 1955, 9 milliards en 1956, 15,3 milliards en 1957, 41 milliards en 1963).

Sur les terrains acquis de la sorte, les grands ensembles se sont multipliés; ils couvraient au 31 décembre 1962, 10 444 hectares permettant l'implantation de 420 000 logements.