



Recherche

INDEX

- Auteurs
- Mots-clés

RUBRIQUES ÉLECTRONIQUES

- GéoCarrefour | Florilège - 100 ans
- Comptes rendus
- Articles inédits
- Vis-à-vue

NUMÉROS EN TEXTE INTÉGRAL

- 2025**
99/1 | 99/2 | 99/3-4
- 2024**
98/1 | 98/2 | 98/3-4
- 2023**
97/4 | 97/3 | 97/2 | 97/1
- 2022**
96/1 | 96/2 | 96/3 | 96/4
- 2021**
95/4 | 95/1 | 95/3 | 95/2
- 2020**
94/4 | 94/1 | 94/2 | 94/3
- 2019**
93/4 | 93/1 | 93/2 | 93/3
- 2018**
92/3 | 92/1 | 92/4 | 92/2
- 2017**
91/4 | 91/1 | 91/2 | 91/3
- 2015**
90/1 | 90/2 | 90/3 | 90/4
- 2014**
89/1-2 | vol. 89/3 | vol. 89/4
- 2013**
vol. 88/1 | Vol. 88/2 | vol. 88/3 | vol. 88/4
- 2012**
Vol. 87/1 | Vol. 87/2 | Vol. 87/3-4
- 2011**
Vol. 86/1 | Vol. 86/2 | Vol. 86/3-4
- 2010**
Vol. 85/1 | Vol. 85/2 | Vol. 85/3 | Vol. 85/4
- 2009**
vol. 84/1-2 | Vol. 84/3 | Vol. 84/4
- 2008**
Vol. 83/1 | Vol. 83/3 | Vol. 83/2 | Vol. 83/4
- 2007**
vol. 82/1-2 | Vol. 82/3 | Vol. 82/4
- 2006**
vol. 81/1 | Vol. 81/2 | vol. 81/3 | vol. 81/4
- 2005**
Vol. 80/1 | vol. 80/2 | vol. 80/3 | vol. 80/4
- 2004**
Vol. 79/1 | vol. 79/2 | vol. 79/3 | Vol. 79/4
- 2003**
Vol. 78/1 | Vol. 78/2 | vol. 78/3 | Vol. 78/4

NUMÉROS SUR PERSÉE

- 2000 - ...
- 1990-1999
- 1980-1989
- 1970-1979
- 1960-1969
- 1951-1959
- 1940-1950
- 1930-1939
- 1926-1929

TOUS LES NUMÉROS →

APPELS À CONTRIBUTION

- Appels en cours
- Appels clos

LA REVUE

- La revue
- Soumettre un article
- Charte éthique de la revue *GéoCarrefour*

INFORMATIONS

- Crédits
- Contacts
- Politiques de publication

SUIVEZ-NOUS

LETTRES D'INFORMATION

- La Lettre d'OpenEdition

Comptes rendus

2026

Jean-Paul Bravard, *Le couloir Saône-Rhône. Géohistoire des liens entre des montagnes et un axe fluvial*

2025. Paris : L'Harmattan, coll. Géographies en liberté. 410 p.

André Buisson
<https://doi.org/10.4000/15g2a>

Référence(s) :
Jean-Paul Bravard, 2025. *Le couloir Saône-Rhône. Géohistoire des liens entre des montagnes et un axe fluvial*. Paris : L'Harmattan, coll. Géographies en liberté. 410 p.

Texte | Notes | Illustrations | Citation | Auteur

Texte intégral

PDF Freemium



Agrandir Original (jpeg, 188k)

« Il eut été préférable (...) et pour la commodité des choses (...) de dénommer Rhône l'organisme fluvial qui se suit des Vosges à la mer » ¹.

- 1 Professeur tour à tour aux universités de Lyon 3 - Jean Moulin, de Paris 4 - Sorbonne et de Lyon 2 - Lumière, membre sénior de l'Institut Universitaire de France, Jean-Paul Bravard ne cesse de chercher et d'écrire sur l'histoire et le cours du Rhône. Il a tracé dans ses précédents ouvrages le cadre de l'étude dont nous rendons compte ici. Le livre est structuré en 12 chapitres, un prologue et une conclusion générale.
- 2 Le prologue précise ses intentions, écrire une forme de géohistoire de l'axe fluvial Saône-Rhône qui inclut celle des marges et de « l'espace fonctionnel », de ce qu'Elisée Reclus avait dénommé « le grand chemin des nations ». L'auteur va chercher les éléments constitutifs de l'entité, voire de l'identité, du couloir Saône-Rhône jusqu'aux limites (et même au-delà) du bassin versant de cet ensemble fluvial, « qui ne se limite pas aux seuls cours d'eau, mais qui s'intéresse plutôt au vieil espace rural de la vallée du Rhône, celui des plateaux bordant le fleuve » (p. 11).
- 3 J.-P. Bravard souligne d'abord que son terrain d'étude relève d'un « domaine physique complexe ». « Le plus évident des couloirs terrestres qui permette de relier la Mer du Nord à la Méditerranée » (p. 19). Ce premier chapitre donne à l'auteur l'occasion de dérouler une description de tous les terroirs traversés entre la bordure méridionale des Vosges (Vioménil, source de la Saône) et la Camargue, dans un « bref voyage fluvial », entre plaines, plateaux, bassins et défilés épigéniques. Il n'oublie pas de rappeler que les fleuves aussi ont une histoire, une évolution perceptible depuis l'Antiquité, avec la mémoire des méandres et des crises hydrologiques d'époque gallo-romaine et des tresses du Petit Age Glaciaire.
- 4 Le plan retenu est chronologique : l'auteur passe d'abord en revue « les premières formes d'organisation territoriale du couloir », il étudie ensuite les « causes de la formation d'un réseau d'axes de transport ». Puis c'est le tour de « la naissance des industries et des espaces de production dans le couloir et sur ses marges (1780-1880) ». Ensuite, « la concentration de la grande industrie au bord du fleuve (après 1880) », et « l'invention de l'énergie moderne, des marges montagnardes au couloir fluvial (1880-2025) ».
- 5 Suivons donc l'auteur dans son enquête. Pour les archéologues, au temps des Celtes, l'axe était formé d'un réseau de voies terrestres, le fleuve présentant trop d'obstacles au transport de personnes ou de marchandises, et ces voies étaient le plus souvent éloignées du fleuve. Ce sont les Romains qui, en organisant une profession dédiée à la batellerie (les nautes, les naviculaires, les utriculaires), rendent le transport fluvial incontournable pour relier les provinces à Rome. La voie fluviale conserve son attractivité au Moyen-Âge, égrenant un chapelet de petites villes marchandes et portuaires, de bourgades agricoles et vigneronnes, l'axe sert aussi d'appui à la frontière entre royaume de France et Saint - Empire romain germanique. Les échanges s'organisent entre vallée et marges à travers le commerce du vin et la transhumance. Durant ces deux millénaires, une « structure bipolaire » s'est organisée, un doublet associant Lyon (capitale intérieure) et Marseille (capitale littorale).
- 6 La révolution industrielle va engendrer la maîtrise des eaux fluviales, déjà engagée au XVII^{ème} s. Une « politique unitaire de la Saône et du Rhône » s'élabore sous la Restauration (p. 67), parallèlement au développement de la marine à vapeur (du Lyonnais Jouffroy d'Abbans) sur la Saône dans un premier temps, jusqu'au déroctage du lit de la rivière dans la traversée de Lyon. Cependant, dès les années 1820, le chemin de fer vient concurrencer la voie d'eau, d'abord entre Saint-Etienne et Lyon, puis avec le PLM (Paris-Lyon-Méditerranée), et une « guerre commerciale » est lancée contre la voie d'eau (p. 77). Ainsi, à la fin des années 1930, si le nord de la France a bien réussi son aménagement commercial, c'est un quasi-échec pour l'axe Saône-Rhône.
- 7 Parallèlement, durant le XIX^{ème} s., les campagnes déjà riches d'activités artisanales (cuir, laine, soie, coton, métallurgie) voient se développer autour de leurs rivières une industrie autorisée par la présence de capitaux (ainsi, à Annonay, les tanneries et papeteries autour de la famille Montgolfier, la métallurgie autour de la personnalité de Marc Seguin...). Grâce à sa Fabrique ², Lyon a su tisser des relations fortes avec ses campagnes méridionales pour l'industrie de la soie. La métallurgie est elle aussi abondamment représentée, depuis le bassin du Creusot jusqu'à celui d'Alès, au profit du grand pôle métallurgique de Lyon-Saint-Etienne. Cet ensemble d'activités, après la désindustrialisation qui a frappé les bassins ruraux, forme aujourd'hui un patrimoine archéologique précieux.
- 8 Après 1880, la grande industrie se concentre rapidement au bord du fleuve. Le paysage urbain se transforme, les communes périphériques de Lyon accueillant les usines, la production électrique (Cusset), l'industrie automobile (Rochet-Schneider, Berliet). Le couloir de la chimie se façonne autour de Saint-Fons et de Pierre-Bénite, les textiles artificiels et la teinture trouvent à Lyon un terreau, grâce à J.-B. Guimet (le bleu) ou aux Gillet (le noir). La vallée du Rhône prend tout son « intérêt » avec la production d'énergie électrique. Des premiers aménagement (usine de Cusset) aux transformations du cours du Rhône par les travaux de la Compagnie Nationale du Rhône, puis avec l'installation des centrales nucléaires, du surgénérateur de Creys-Malville, et enfin de l'éolien et du solaire, la vallée est aujourd'hui présentée par la CNR comme « diversifiée et décarbonée » (p. 189).
- 9 On passe ensuite au bilan, avec les « mutations territoriales et [l']encombrement du couloir Saône-Rhône », « Les voies de transport. Les fragilités d'un couloir étranglé », « Les effets sur la santé publique d'un développement industriel insuffisamment maîtrisé » et « L'environnement du Rhône : une écologie hybride, entre impacts et dynamique résiduelle ».
- 10 Avec l'attractivité de l'axe, le couloir fluvial s'est progressivement densifié jusqu'à l'encombrement, alors que ses marges se sont vidées et peinent à regagner de l'habitat permanent et de l'activité. Voie fluviale, voie ferrée et route cohabitent tant bien que mal dans un couloir presque saturé. Le Rhône et la Saône ont été mis au gabarit européen, plusieurs « terminaux de transport combiné » ont été aménagés, mais on est loin du compte en matière de trafic fluvial des marchandises, notamment depuis l'abandon de la liaison Rhin-Rhône au grand gabarit en 1997. Pour la voie ferrée, le fret bute toujours sur l'épineux problème de la traversée de Lyon et celui de l'axe Lyon-Turin. Pour le trafic routier, l'axe rhodanien est encombré, en lien avec la victoire du transport routier des marchandises sur les deux autres modes, fluvial et ferré. Que faire pour éviter la « thrombose » (p. 265) ? Le développement industriel, la croissance exponentielle du trafic et l'activité humaine du couloir engendrent des pollutions diverses et variées : agricoles et industrielles (cancers chez les verriers de Givors, pollution au plomb et saturnisme autour de Gerland et d'Arnas, PCB, PFAS, POPs et autres « polluants éternels »).
- 11 La transformation du Rhône libre en un escalier de barrages unique au monde a engendré « une perte environnementale considérable et irremplaçable » (p. 295) avec les endiguements pour la navigation, l'extraction de sédiments et de matériaux de construction.
- 12 Sont évoquées enfin les perspectives, avec : « Quel tourisme, entre paysages naturels et paysages techniques » et « La ressource en eau au péril du changement climatique et des convoitises ».
- 13 Les paysages de l'axe et de ses marges sont dans une transformation permanente. Le Rhône subit depuis la fin du Petit Âge glaciaire une réduction de son débit, entraînant des pénuries saisonnières préjudiciables à la navigation tout comme à l'irrigation. Depuis les années 1880, on manipule les débits, grâce au Léman et aux retenues dans les lacs suisses. La consommation, quant à elle, provient de l'irrigation agricole et de l'alimentation en eau potable des populations du bassin. Plusieurs périodes de travaux en matière d'hydraulique ont été identifiées depuis la révolution industrielle.
- 14 En conclusion, l'auteur nous présente « Des marges appauvries et un couloir fluvial saturé ». Logiques transversales et échanges longitudinaux sont les deux axes de l'analyse conduite dans ce livre et, au cours des siècles, la dynamique longitudinale est « devenue dominante jusqu'à anéantir la transversalité » qui lui était antérieure. Pour reprendre les paroles de l'auteur, l'axe est saturé et les marges sont en perte de vitesse et en voie de dépeuplement. Lyon a été le moteur et le catalyseur de la révolution industrielle (p. 392), mais au détriment des marges hautes et basses.
- 15 Jean-Paul Bravard écrit ici des pages d'une analyse détaillée de géographie régionale. Il a rassemblé pour ce faire une quantité considérable de documents d'archives et, pour l'illustration, des cartes postales et photographies personnelles. Il montre que si le cadre géographique, les micro-terroirs, les bassins et les collines forment les lieux de cette étude, les hommes, leur génie et leur force de travail sont les artisans de cette composition, de ces recompositions successives, de cette incessante transformation/mutation de l'espace socio-économique jusqu'à nos jours. Cette réussite, ce sont des noms d'inventeurs... ce sont aussi tous les paysans/ouvriers anonymes des campagnes et les entrepreneurs, les fabriques des villes.
- 16 Le centre de la réflexion de l'auteur se situe au niveau de l'eau fluviale, de sa présence d'abord et de son organisation naturelle. Très tôt, l'homme a « pris en mains » ce don de la nature, l'a domestiqué, organisé, le transformant en un atout pour sa réussite : irrigation des terres agricoles, captage de l'énergie, navigation. Les « pôles » métallurgique, industriel, les « bassins » miniers, fluviaux et les « centres » industriels, miniers, urbains, tous sont les éléments du puzzle que l'auteur construit devant nos yeux. Cette construction aboutit à la concentration de la grande industrie, auparavant éparpillée dans une multitude de petits centres, le long du couloir fluvial ou de la chimie. Les périphéries sont ainsi « laissées pour compte », formule que l'auteur reprend à plusieurs reprises pour expliquer tout à la fois la réussite du couloir et la déprise de ses marges.
- 17 On reconnaît sans ambiguïté le style de Jean-Paul Bravard, soucieux de la précision et du détail, méticuleux dans son écriture. On lui reconnaît aussi la « fidélité » aux grands anciens (ce que les Romains nommaient *Pietas*), de Daniel Faucher à Maurice Pardé (dont il a par ailleurs assuré la réédition de l'œuvre complète) et, de manière plus générale, cette minutie dans la recherche bibliographique.

Notes

¹ Bethemont J. et Bravard J.-P., 2016, *Pour saluer le Rhône*, Lyon, éd. Libel, p. 25. Cf. André Buisson, « Pour saluer le Rhône », *GéoCarrefour* [En ligne], 90/3 | 2015, URL : <http://journals.openedition.org/geocarrefour/9923> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/15g2a>

² « La fabrique désigne un mode de production industriel dispersé, aussi appelé *domestic system*, où des donneurs d'ordres, les fabricants, distribuent le travail et les matières premières à des ateliers familiaux, comme dans la soierie lyonnaise (« la Fabrique ») ». <https://fr.wikipedia.org/wiki/Fabrique>

Table des illustrations

URL <http://journals.openedition.org/geocarrefour/docan-http://image/25770/img-1.jpg>
Fichier image/jpeg, 188k

Pour citer cet article

Référence électronique
André Buisson, « Jean-Paul Bravard, *Le couloir Saône-Rhône. Géohistoire des liens entre des montagnes et un axe fluvial* », *GéoCarrefour* [En ligne], mis en ligne le 04 janvier 2026, consulté le 04 mai 2026. URL : <http://journals.openedition.org/geocarrefour/25770> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/15g2a>

Auteur

- André Buisson**
- Articles du même auteur
- Laurent Turpin, Olivier Berlion, *Le petit maire* [Texte intégral]
2026. Paris : Les Arènes. 131 p.
Paru dans *GéoCarrefour*, Comptes rendus
- Quentin Borderie et Ferréol Salomon, *Urban geoarcheology* [Texte intégral]
2024. Paris : CNRS Éditions. 451 p.
Paru dans *GéoCarrefour*, Comptes rendus
- Collectif GéoXXI (coord.), *Géographies, un dictionnaire* [Texte intégral]
2026. Paris : CNRS Éditions. 635 p.
Paru dans *GéoCarrefour*, Comptes rendus
- Fabien Dufoulon, Pierre-Marie Barbe-Richard, Jérôme Mongreville, Aline Thomas, *Thermalisme et villégiature en Bourgogne Franche-Comté* [Texte intégral]
2025. Riotord : éditions Lieux-dits, Cahiers du Patrimoine n°125 (Inventaire général du patrimoine culturel), 384 p.
Paru dans *GéoCarrefour*, Comptes rendus
- Jean-Arnault Derens et Benoit Goffin (dir.), *Balkans* [Texte intégral]
2024. Lyon : ENS Éditions, coll. Odyssée, villes portraites. 160 p.
Paru dans *GéoCarrefour*, Comptes rendus
- Charles Altorfker, *Au nom de la Loire !* [Texte intégral]
2024. Lyon : éd. Libel. 171 p.
Paru dans *GéoCarrefour*, Comptes rendus
- Tous les textes...

Droits d'auteur

Le texte seul est utilisable sous licence **CC BY-SA 4.0**. Les autres éléments (illustrations, fichiers annexes importés) sont susceptibles d'être soumis à des autorisations d'usage spécifiques.