

Collectif (1989) *La ville et le fleuve*. Paris, CTHS, Actes du 112e Congrès national des Sociétés savantes, Lyon, 1987, 448 p.

Jean-Claude Lasserre

Volume 33, numéro 90, 1989

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/022063ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/022063ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Lasserre, J.-C. (1989). Compte rendu de [Collectif (1989) *La ville et le fleuve*. Paris, CTHS, Actes du 112e Congrès national des Sociétés savantes, Lyon, 1987, 448 p.] *Cahiers de géographie du Québec*, 33(90), 420–421.  
<https://doi.org/10.7202/022063ar>



COLLECTIF (1989) *La ville et le fleuve*. Paris, CTHS, Actes du 112<sup>e</sup> Congrès national des Sociétés savantes, Lyon, 1987, 448 p.

Il s'agit des actes d'un colloque tenu dans le cadre du 112<sup>e</sup> Congrès national des Sociétés savantes à Lyon, du 21 au 25 avril 1987. Le choix du thème était particulièrement heureux : il débouche sur une réflexion pluridisciplinaire très riche et il s'impose à Lyon, l'une des plus belles villes de confluence dans le monde, ce qui est souligné en couverture par une très belle vue aérienne verticale du centre de cette agglomération. Rien d'étonnant, par conséquent, si sur 32 communications publiées, on en trouve 8 sur la capitale des Gaules et 18 qui portent sur un secteur du bassin du Rhône et de la Saône. Mais beaucoup d'autres cas sont envisagés, dans le bassin de la Loire comme en Charente et dans la région parisienne, sans oublier les beaux exemples de Bordeaux, Anvers et Ottawa.

L'ouvrage est organisé en cinq chapitres. Le premier, qui reprend le titre du colloque, présente des réflexions générales ainsi que le cas de *Lyon, ville fluviale*. Le second est consacré à l'*écologie*, et plus exactement à la transformation des milieux fluviaux par l'action de l'homme (urbanisation et aménagement des cours d'eau). Le troisième chapitre est plus gros (12 communications) et il porte sur l'*histoire*. Le quatrième, sur les *grands aménagements*, rassemble huit interventions qui vont des conséquences des aménagements du Rhône et de la Loire aux cas déjà évoqués d'Anvers et d'Ottawa. Enfin, le dernier chapitre *Le droit et le fleuve*, est probablement le plus disparate puisqu'on y trouve à la fois plusieurs travaux sur les phénomènes juridiques liés à l'aménagement des berges fluviales en milieu urbain et d'autres études de caractère surtout historique, y compris le cas de Bordeaux au cours du dernier quart de siècle.

De la lecture de cet ouvrage se dégagent ainsi plusieurs grands thèmes qu'il est important d'évoquer. L'histoire tient effectivement une grande place, et cela est bien normal, particulièrement sur le Vieux continent. Deux communications portent sur l'archéologie fluviale et en révèlent tout l'intérêt, dans les cas de la Charente et du site gallo-romain de la Place Bellecour à Lyon. Ce sont surtout les problèmes de transport qui retiennent beaucoup l'attention des chercheurs : trois communications, par F. Braemer, R. Étienne et Y. Roman, étudient le rôle des villes et des fleuves dans l'organisation des transports dans l'Antiquité ; quatre autres, dont une placée dans le dernier chapitre, retracent le développement de la navigation et des trafics dans le bassin du Rhône et de la Saône et offrent ainsi d'excellents éléments de comparaison avec l'histoire de la navigation sur le Saint-Laurent. À cet égard, les Canadiens apprécieront particulièrement l'étude de G. Plaisance sur le commerce et le flottage du bois, intitulée *L'exploitation des bois de marine de Bourgogne et leur expédition par la Saône et le Rhône au XVIII<sup>e</sup> siècle*. Il en est de même pour deux communications sur le développement de la navigation à vapeur sur les mêmes cours d'eau, l'une par F. Mandy sur *La navigation saônnienne*, l'autre par Marc du Pouget sur *La surveillance administrative des bateaux à vapeur dans le Rhône dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle*. Enfin, une étude d'histoire

sociale sur les milieux liés à la voie d'eau peut offrir d'autres éléments de comparaison intéressants : celle de J.P. Dubourgeat intitulée : *Une rivière et des hommes : aperçus sur les gens de l'Isère aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles*. Par ailleurs, un autre thème développé à propos du Saint-Laurent, celui des ponts, trouve également un écho rhodanien, avec l'intervention de Michel Cotte sur *Le premier grand pont à suspensions de fil de fer construit par les frères Seguin à Tournon-Tain (1822-1825)*.

En dehors des problèmes de transport, deux autres thèmes apparaissent. Le premier est celui du développement urbain et industriel lié à l'énergie hydro-électrique à Bellegarde, avec l'étude de J. Lafoucrière sur *Le haut-Rhône, naissance et mutation d'un site de production énergétique*. Le second rend compte de préoccupations nouvelles quant au rôle du fleuve dans l'éclosion des loisirs urbains, avec l'analyse de P. Arnaud : *De l'eau vive à l'eau domestique : les usages sociaux de la natation et l'apparition de la natation sportive à Lyon au XIX<sup>e</sup> siècle*.

Si la géographie physique est bien présente dans le deuxième chapitre où les communications de J.L. Michelot, G. Pantou *et al*, et C. Cottureau offrent des beaux exemples d'études d'impact quant aux rôles de l'urbanisation et des grands aménagements sur l'évolution des milieux fluviaux, en même temps, les grands travaux en vue d'une maîtrise accrue de l'homme sur les cours d'eau ont donné lieu à plusieurs études : J.N. Degorce et J. Thiéry décrivent ces travaux pour la Loire, R. Pinatel pour le Rhône, tandis que M. Raffin et J.P. Rissoan analysent les effets de ces grands aménagements sur *L'outil portuaire lyonnais* et sur le développement de la navigation fluvio-maritime (*Lyon, port de mer*).

Trois études sont à placer à part, dans la mesure où elles envisagent trois cas fort intéressants et très différents les uns des autres : P. Guillaume souligne dans le cas de Bordeaux le poids du passé et d'un espace portuaire de moins en moins utilisé, J. Charlier montre qu'à Anvers le glissement des activités portuaires vers l'aval a distendu les liens entre la ville, le fleuve et le port, et il se demande si la métropole belge saura, du « fleuve perdu », retrouver les chemins qui mènent au « fleuve retrouvé ». De son côté, J. Pelletier analyse comment, à Ottawa, on est passé « de l'économie au ludique et au paysagement urbain », puisque les vieilles utilisations du cours d'eau pour la navigation et pour la force motrice ont fait place à l'aménagement d'un très bel espace pour les loisirs et le décor.

L'aménagement des berges fluviales en milieu urbain devient en effet une préoccupation croissante et plusieurs travaux soulignent cette évolution, en énonçant les problèmes juridiques que cela soulève (J.P. Martin), et en exposant les perspectives créées par la multiplication des logements et établissements flottants, à Lyon (V. Vardanega) et dans la région parisienne (F. Bouvier).

Comme toujours, les Actes d'un colloque ne peuvent donner sur le thème retenu qu'un tableau de style impressionniste. Mais la palette des couleurs est ici fort riche, et si les grandes perspectives comme les réflexions théoriques font un peu défaut, ces lacunes sont néanmoins en partie comblées par les apports précieux de deux géographes, J. Bethemont sur *Villes et deltas*, et J. Labasse, *Sur le couple ville-fleuve*, qui fournissent un ensemble de vues plus générales indispensables à la poursuite de la réflexion sur ce sujet particulièrement prometteur.

Jean-Claude LASSERRE  
Département de géographie  
Université Lumière Lyon 2