

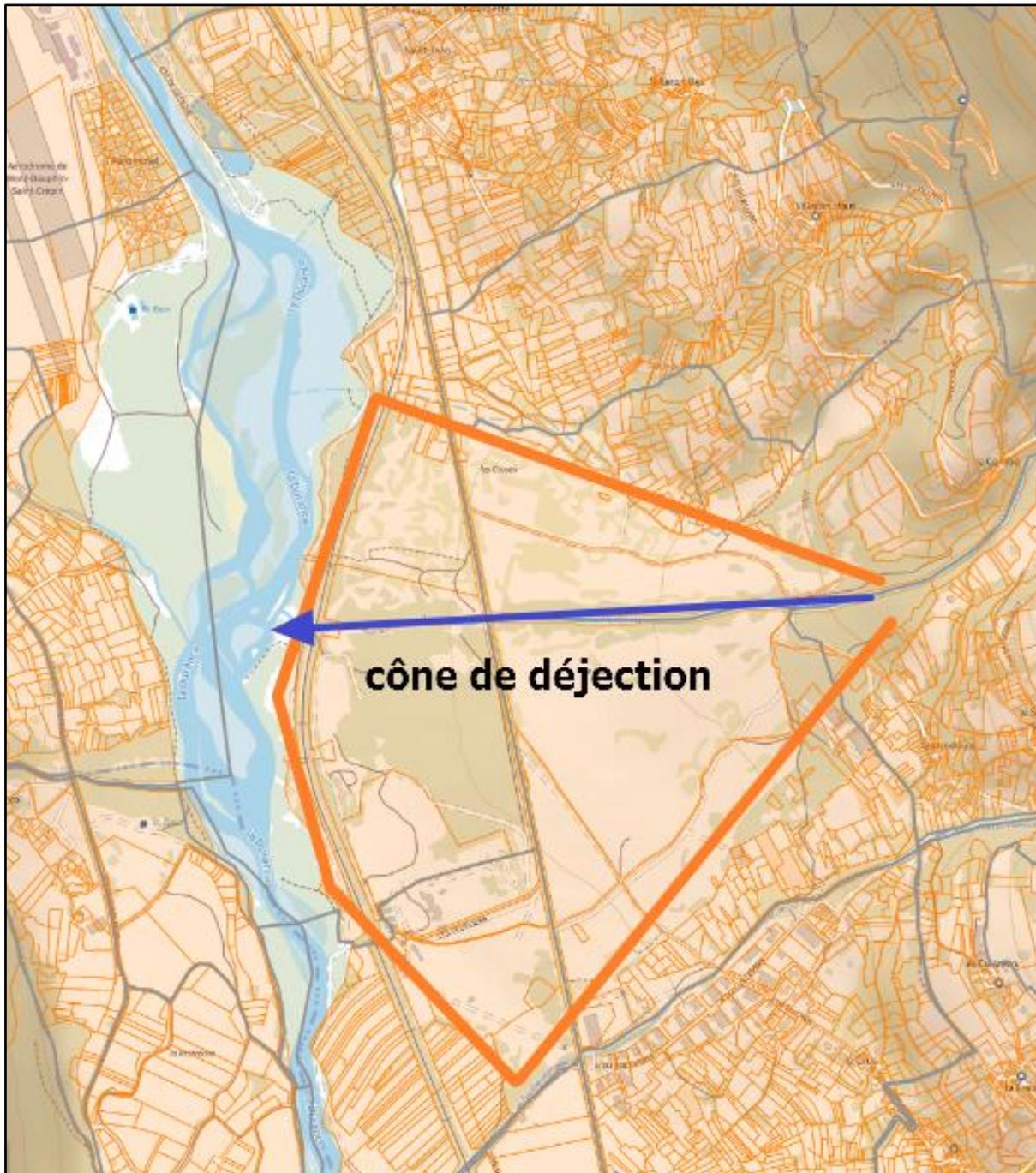
Capture d'écran du site geoportail.gouv.fr, onglet carte topographique.

J'ai surligné en bleu le cours du torrent, et en orangé les courbes de niveau (équidistance de 10 m). Le résultat, c'est un cône presque parfait, esthétique, aux pentes un peu plus fortes en amont mais très régulier dans son ensemble, ici dans son extension maximale. L'envergure nord / sud est de 2 km, ouest / est de 1,5 km.

Pour la petite histoire, il y a près de 150 m de dénivelé entre l'amont du cône et l'arrivée en Durance, dont il a repoussé le cours vers l'ouest.

Son homologue le torrent de Saint-Thomas ayant joué le même rôle à un degré moindre, cela a produit une sorte de goulet d'étranglement entre deux gênant le passage de la Durance, créant une zone d'accumulation d'alluvions plus en amont causant un élargissement et une plus grande planéité du lit majeur de la rivière où l'on a pu construire l'aérodrome de Saint-Crépin.

Image 2 : autre représentation actuelle du cône de déjection



Capture d'écran du site geoportail.gouv.fr, onglets plan IGN et parcelles cadastrales.

Toutes les parcelles cadastrales, publiques et privées, sont ici délimitées. Le cône se voit bien car il n'est pas constitué de petites parcelles privées, contrairement aux alentours.

Entrons dans l'histoire.

Image 3 : le Merdanel vers 1700



Capture d'écran du site gallica.bnf.fr, extrait de « *Carte des environs du Mont-Dauphin* » in « *Cartes des environs de plusieurs places [entre les Alpes et la Méditerranée et sur les côtes de la Méditerranée et de la Manche]* ».

Le Merdanel (orthographié Madarnel) est ici méconnaissable, quoique figuré entre Duranc à gauche et hauteurs montagneuses à droite. C'est une zone caillouteuse avec quelques broussailles au pied de vignes sur les coteaux, traversé par plusieurs chemins, l'intersection de deux itinéraires bénéficiant d'une croix rappelant la difficulté du passage. Bien sûr, il n'y a aucun pont.

Image 4 : le Merdanel vers 1750



Capture d'écran du site www2.culture.gouv.fr, Atlas de Trudaine, généralité de Grenoble, n°71.

Mal orthographié « Nordanel », d'amont en aval le torrent est d'abord représenté dans une gorge, puis dans une zone orangée sans végétation, formant deux branches parallèles, se jetant dans enfin dans la Durance en un seul chenal d'écoulement. Vignes l'encadrant en amont, broussailles au-delà du passage des crues. Obstacle certain pour les voies de communication.

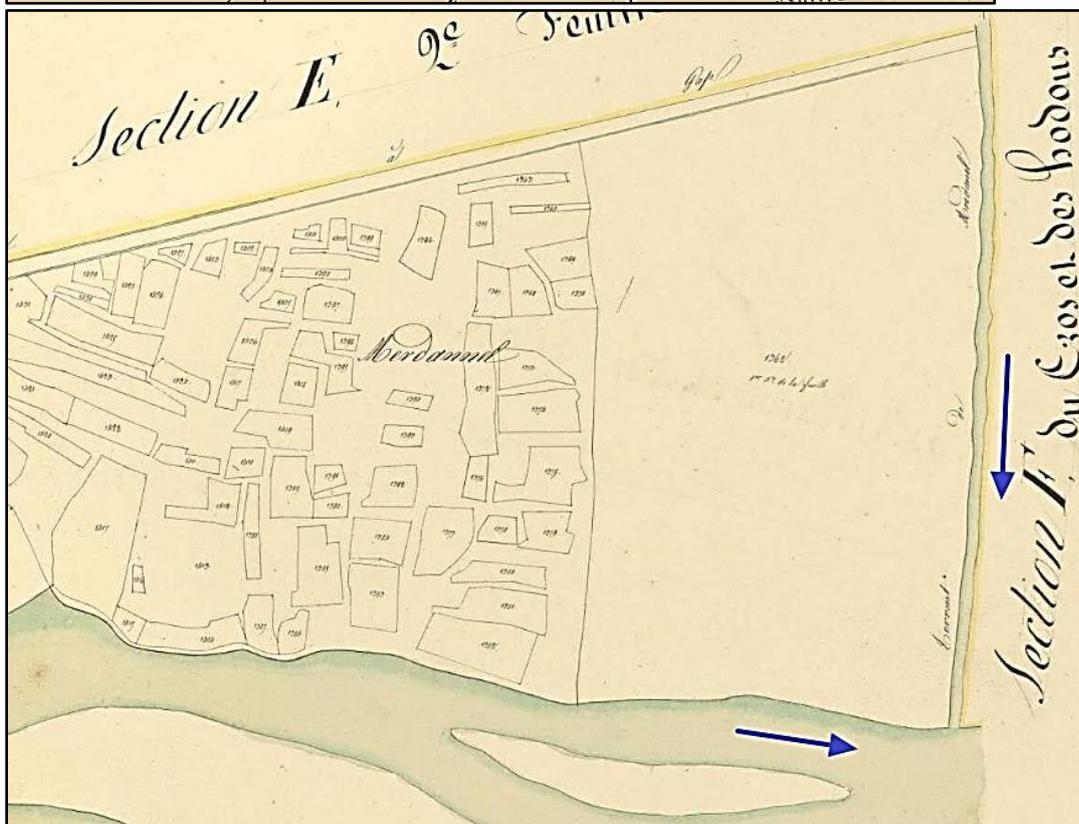
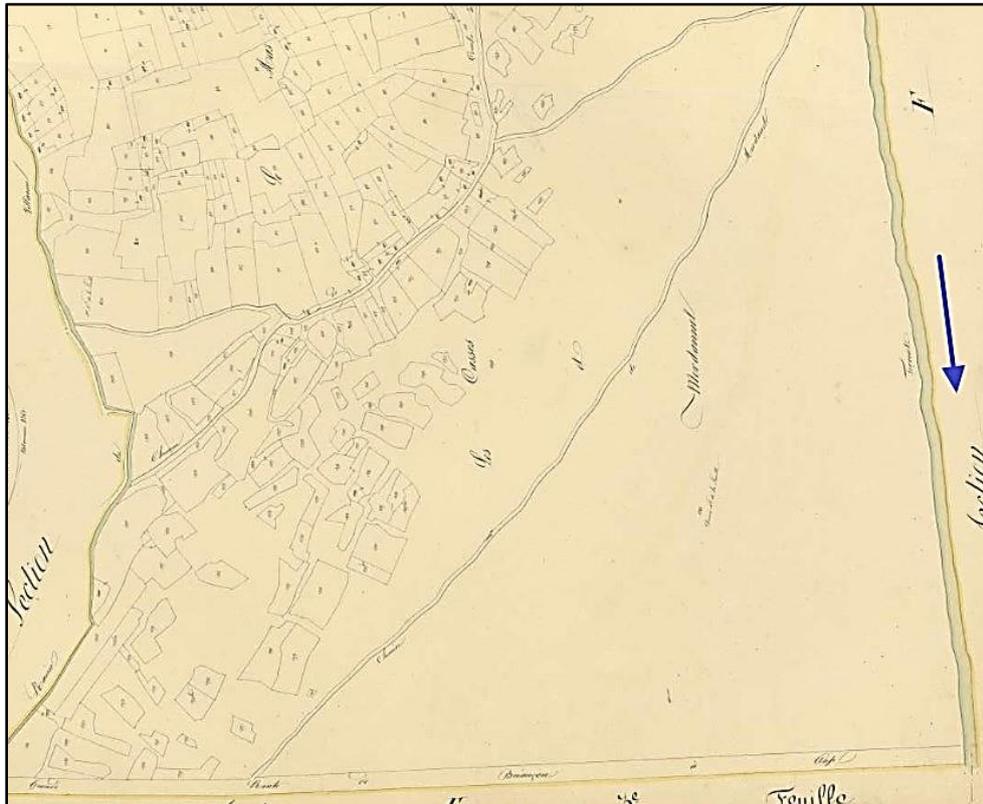
Image 5 : le Merdanel vers 1750



Capture d'écran du site bibliotheque-dauphinoise.com, « Carte géométrique du Haut-Dauphiné et de la frontière ultérieure », sous la direction de Mr. De Bourcet (1749-1754).

Extrait d'une carte de géographie militaire, entre Saint-Crépin et Mont-Dauphin. Le relief est dessiné, il y a la mention « R. et Combe de Mardanel ». La route a un tracé encore hésitant, le torrent se termine sous celle-ci par quatre ou cinq écoulements. Le hameau de la Combe, en bordure supérieure du cône, est relevé.

Image 7 : le Merdanel vers 1830 (nord)



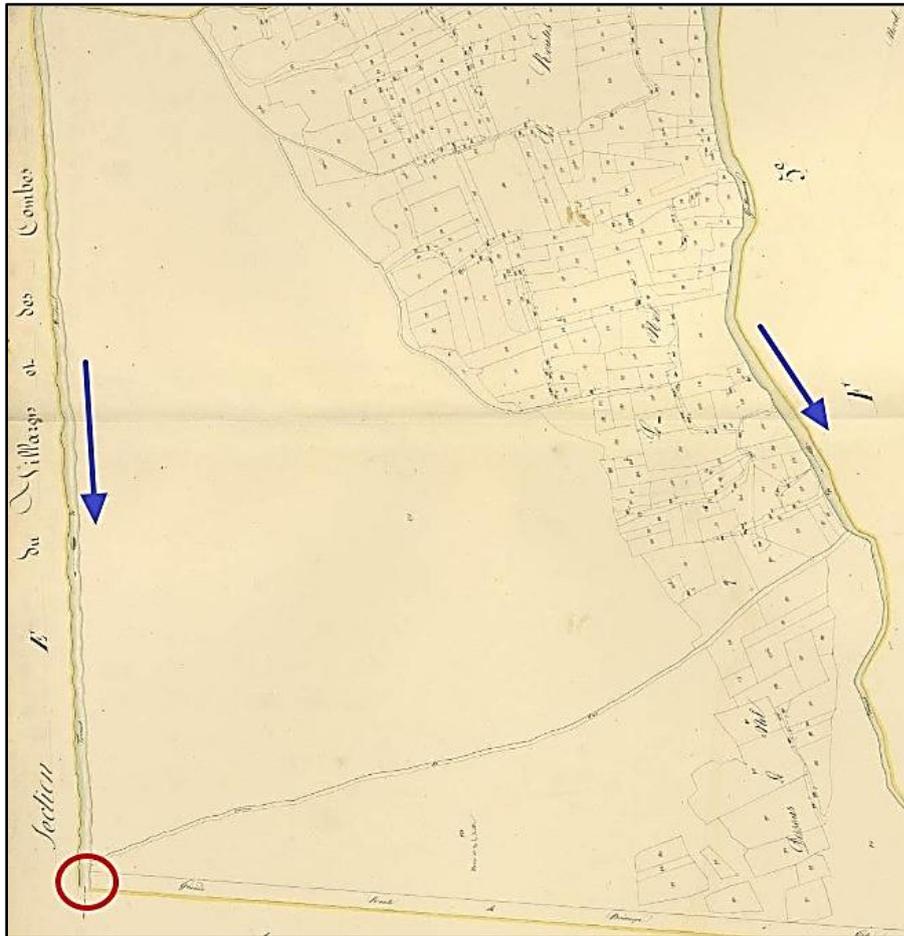
Capture d'écran du site archives.hautes-alpes.fr, onglet cadastre, comme la suivante.

Nous n'avons pas de représentation unique du cône de déjection sur une seule feuille cadastrale. J'ai tenté de joindre deux extraits de feuilles pour la partie nord du cône, partie nord c'est-à-dire côté Saint-Crépin.

Sur l'extrait du haut, au quartier du « Merdanel » ou « Merdannel », entre les deux voies on recense de petites propriétés privées, principalement des labours, quelques vignes et des friches (terrains abandonnés vu leur peu de rendement) ainsi qu'un four à chaux près de la grande route, au départ du chemin montant aux Hodouls. Ces parcelles sont englobées dans une « lande et gravier » communale de 7 ha. De l'autre côté du chemin, c'est également une « lande et gravier » cette fois-ci de 13 ha. Idem sur le second extrait. A gauche quelques maigres parcelles, à droite encore une « lande et gravier » communale de 12 ha.

Dans la dernière génération avant la Révolution, la grande route reliant les deux villes du département a été retracée, de manière la plus droite et directe possible, avec une plus grande largeur. La voie sert de limite aux feuilles cadastrales, et désormais un seul écoulement du torrent est figuré.

Image 8 : le Merdanel vers 1830 (sud)



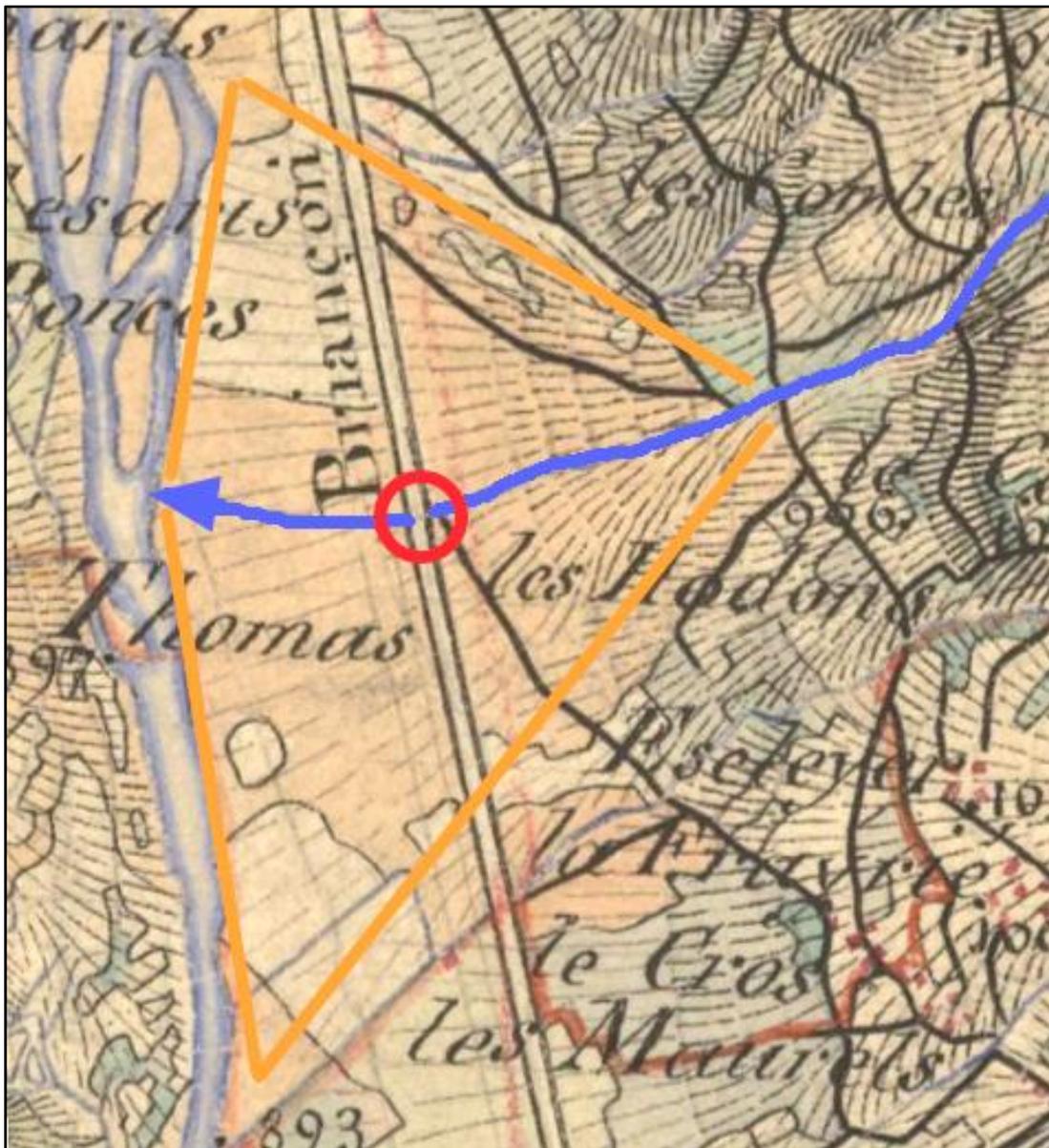
Même système de représentation pour la partie sud du cône de déjection regardant vers Eyglies : sur la feuille supérieure, on trouve en amont une « lande et

gravier » de 18 ha puis nombre de petites parcelles privées, et en aval du chemin du Cros la même définition sur 5 ha.

Sur la feuille du dessous, c'est sans surprise une « lande et gravier » de 27 ha descendant jusqu'à la Durance, ainsi qu'une « lande et bois taillis » de 3 ha, puis des parcelles privées en lanières dans cette zone de conquête agricole.

Les grandes parcelles incultes atteignent un total de 80 ha. Le cercle rouge montre qu'il n'y a pas de pont de franchissement du torrent sur la « grande route de Briançon à Gap », notons aussi l'absence de chemin dessiné dans l'axe du cône de déjection. On le traverse perpendiculairement et on n'y circule que sur les marges.

Image 9 : le Merdanel vers 1860



Capture d'écran du site geoportail.gouv.fr, onglet Carte de l'état-major.

Le torrent en bleu avec le cône de déjection reconnaissable au sens des hachures, façon d'indiquer le relief avant de le perfectionner avec les courbes de niveau. L'avantage de ce document est de retrouver une vision globale et de voir la présence d'un pont sur le torrent.

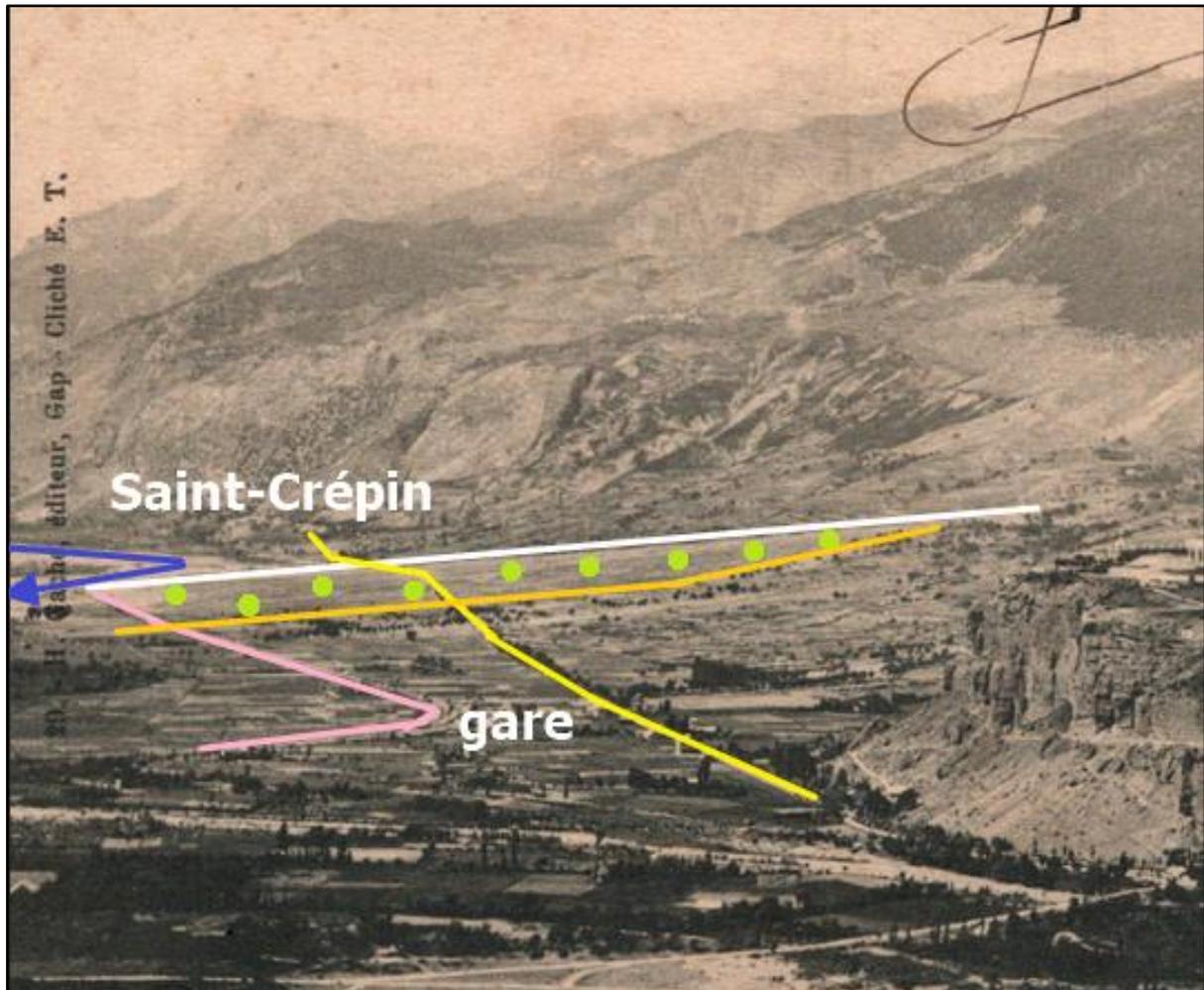
Image 10 : le Merdanel vers 1900



Capture d'écran du site Delcampe.net, comme la suivante.

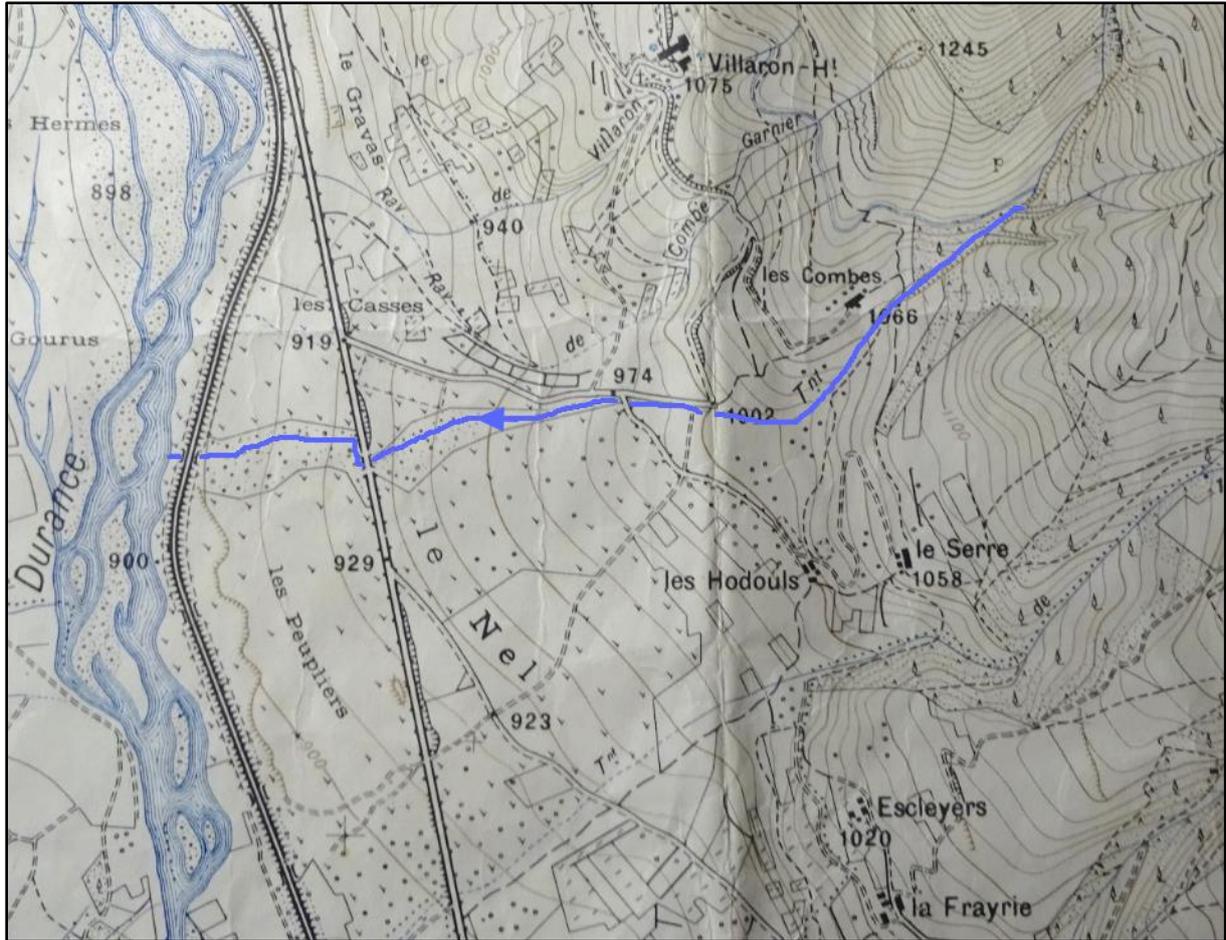
Extrait d'une carte postale du tout début du siècle. A droite le rocher de Mont-Dauphin et l'arsenal, au centre la longue descente très rectiligne du cône de déjection du Merdanel, franchie en bombement par la route nationale bordée de quelques arbres et contournée par la voie du chemin de fer. On voit bien ce grand espace nu et bombé du cône, ici sa partie méridionale regardant vers Mont-Dauphin.

Image 11 : le Merdanel vers 1900, interprétation



En bleu la Durance « bloquée » par le bas du cône de déjection, en rose la voie ferrée et en jaune la nationale, en blanc le sommet du cône sur toute sa longueur visible, enfin en orange la limite sud de la partie dénudée du cône regardant vers la place-forte (points verts), sans compter les arbres la bordant.

Image 12 : le Merdanel vers 1930



Extrait scanné de la carte au 1/20 000ème, collection personnelle.

Sur ce document de 1931-1932, la nouveauté cartographique c'est la présence de la voie ferrée –à deux voies- construite un demi-siècle auparavant. Le choix a été fait comme partout d'éviter la montée en contournant l'obstacle, c'est-à-dire en passant tout au pied du cône de déjection. On remarque quatre ponts anticipant les crues, mais aussi des excavations continues (en brun sous le toponyme les Peupliers) le long de la ligne. Y a-t-il eu prélèvement de matériaux au profit du PLM ?

Le réseau des chemins n'a pas changé, avec l'itinéraire de Saint-Crépin (croix au bord de la nationale 94) / hameau des Hodouls (mais aussi des Villarons et du Villard), et celui plus en aval de Saint-Crépin aux hameaux du Cros. En termes de végétation le cartographe a distingué l'espace en gravier le plus proche du torrent, des broussailles et des « brousses » du cône.

Image 13 : le Merdanel vers 1944



Capture d'écran du site remonterletemps.ign.fr, comme les suivantes.

C'est la première image exploitable prise d'avion.

On reconnaît bien la forme du cône de déjection, sa traversée par la nationale ainsi que son contournement par la voie SNCF. Et bien sûr, avec une teinte plus claire, le témoignage de la dernière crue en date, allant en s'élargissant jusqu'à la route qui a pu faire barrage, puis s'agrandissant à nouveau jusqu'aux tresses de la rivière.

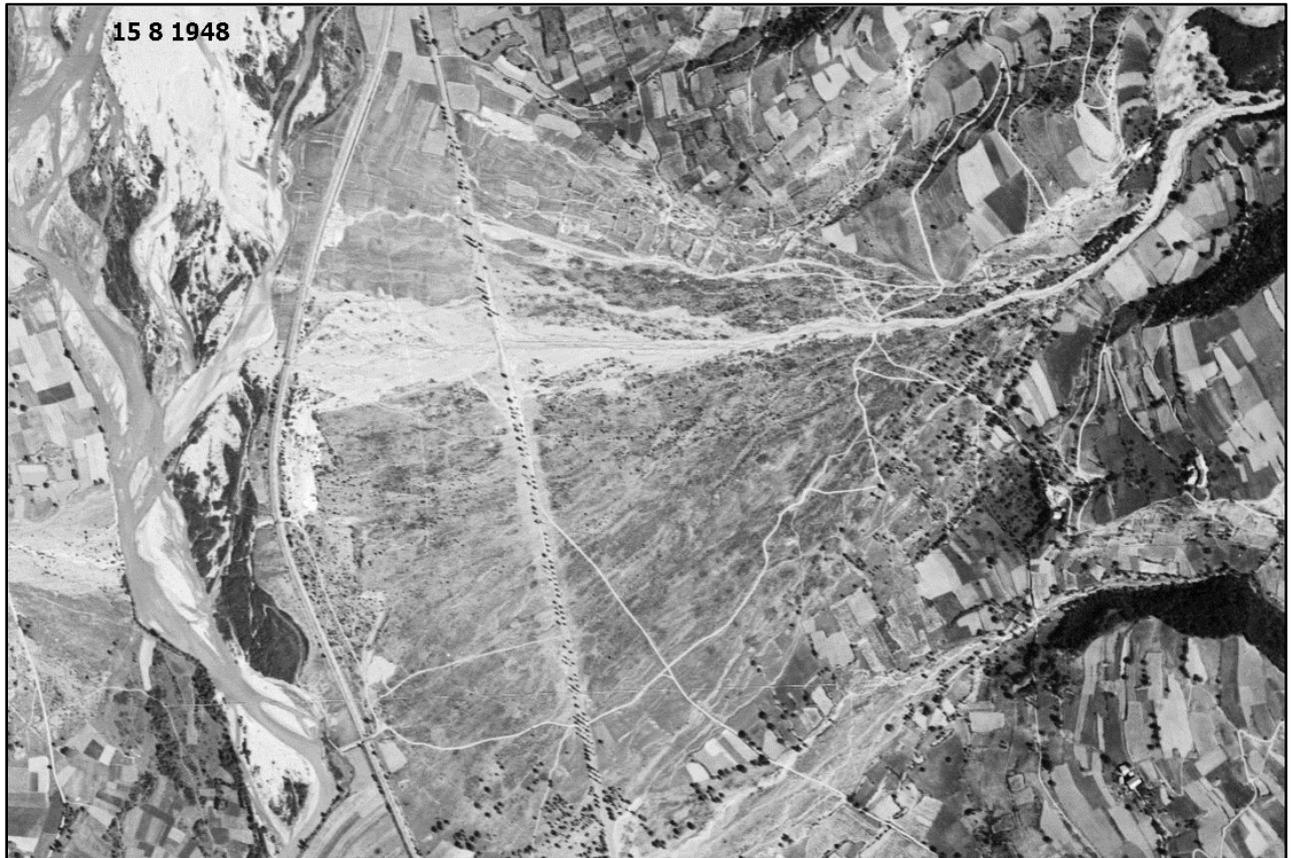
Image 14 : le Merdanel été 1945



Autre orientation, la route nationale est bordée d'arbres. Il semble y avoir eu un nouveau débordement, avec une zone d'accumulation de matériaux bloqués par la voie ferrée.

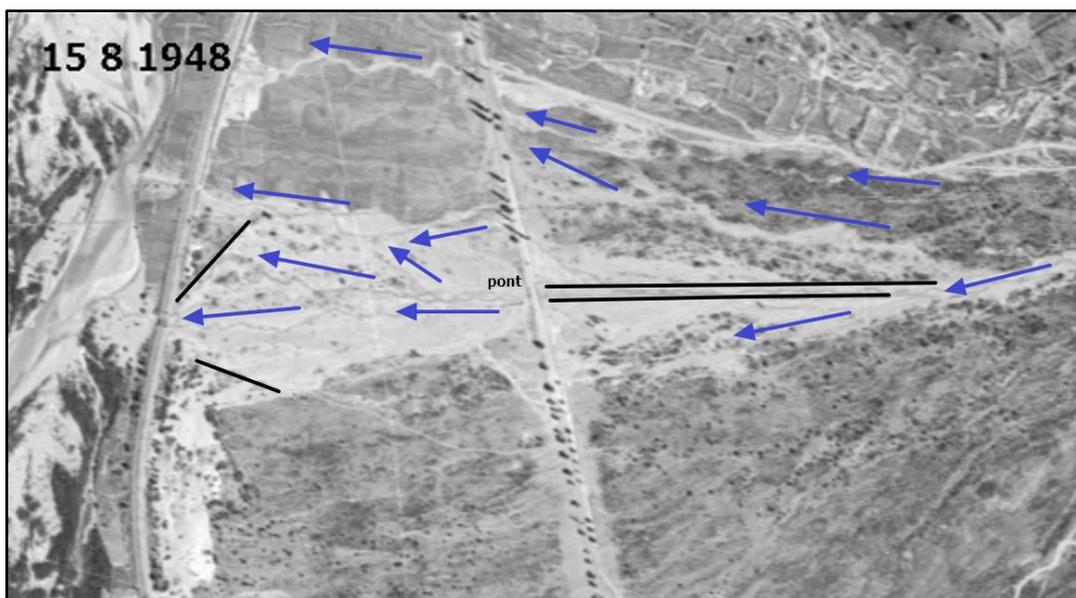
Ces clichés aériens présentent l'avantage de pouvoir suivre les périodes de crues et de répit du torrent.

Image 15 : le Merdanel été 1948



Une vision plus claire décrivant bien la forme du cône, et montrant l'opposition entre l'inculte et les champs périphériques.

Image 16 : zoom sur le Merdanel été 1948



J'ai mis en évidence les divers cheminements pris par l'eau du torrent, et les efforts faits par l'homme pour canaliser autant que possible pour éviter les divagations. Après-guerre, le Merdanel est un vrai problème pour la nationale et le chemin de fer, sans oublier les voies locales simplement empierrées.

Image 17 : le Merdanel été 1956



L'espace de divagation du torrent s'est réduit, mais il demeure encore bien visible. Il est quand même bien faible relativement à l'emprise de la Durance.

Image 18 : le Merdanel au milieu du siècle



Capture d'écran du site Delcampe.net, comme la suivante.

Extrait de carte postale prise d'avion. Opposition très nette entre l'espace agricole de la plaine d'Eygliers au premier plan, et de la zone inculte que constitue le cône du Merdanel.

Image 19 : le Merdanel vu depuis Saint-Crépin



Extrait de carte postale prise d'avion. Une image colorisée d'après-guerre (il n'y a plus qu'une seule voie sur la ligne SNCF). Le coloriste n'a pas teinté la partie haute du cône, mais a jauni la partie sous la route, soulignant ainsi les dépôts de gravier.

Image 20 : le Merdanel été 1957



Retour au site remonterletemps.ign.fr.

L'année des grandes inondations en Queyras et dans le Guillestrois. Pas de nouvelles divagations spectaculaires, le lit mineur du torrent est curé et encadré entre le pont routier et le pont SNCF.

En jaune, j'ai surligné une ligne brisée distinguant deux espaces. A droite, le cône classique, à gauche un terrain plus boisé et qui semble encaissé, découpé géométriquement. On retrouve là ce qu'on identifiait sur la carte des années 1930, probablement des prélèvements de gravier effectués au moment de la construction de la ligne PLM.

La partie nord de cet espace creux a été inondée dans les années 1940-1950.

Image 21 : le Merdanel début 1962

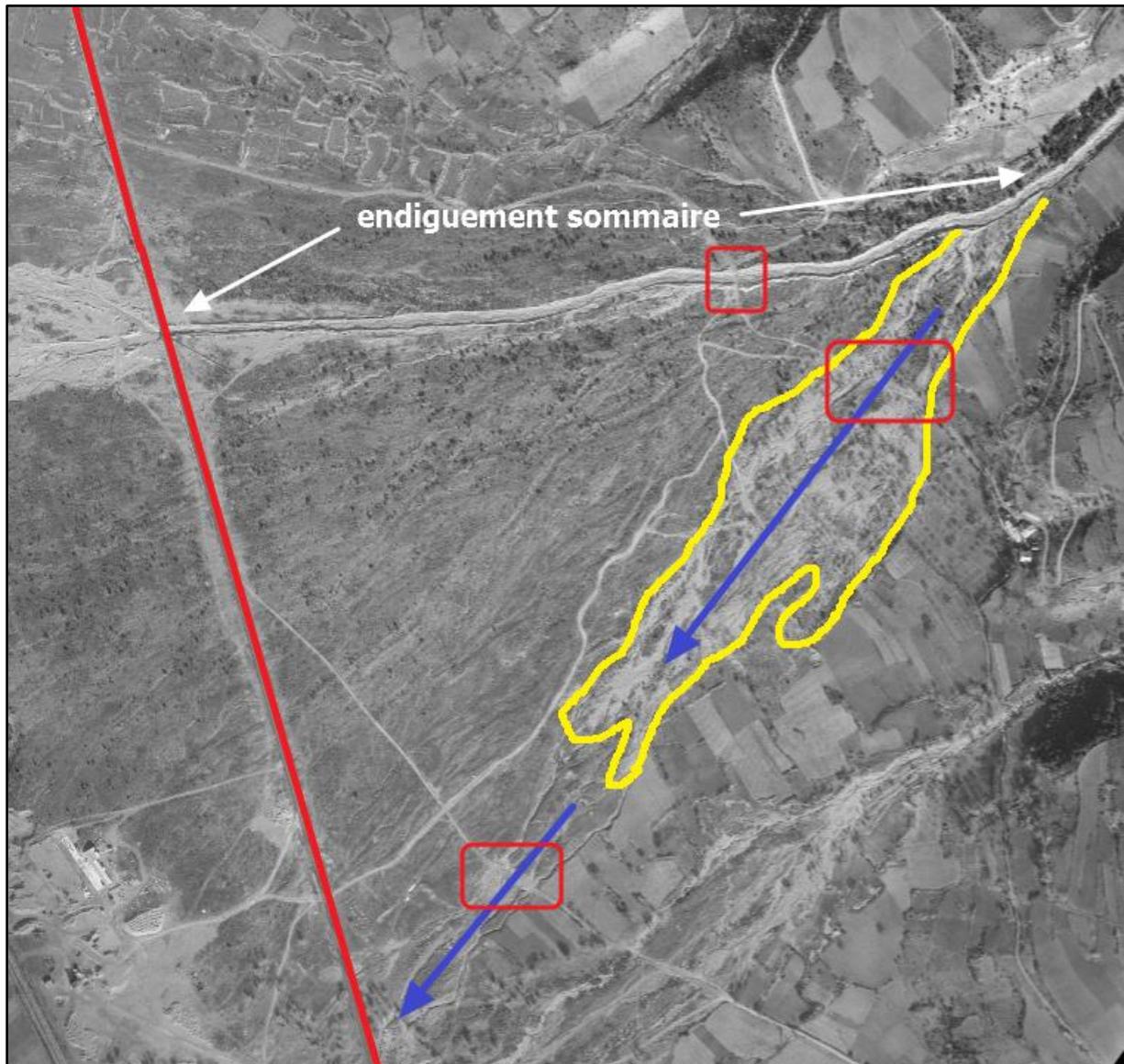


Un nouveau débordement a eu lieu au tout début des années 1960, cette fois-ci sur la face sud du cône de déjection, en partant de plus haut, de l'origine même du cône. Le chemin menant aux hameaux des Hodouls et du Serre des Hodouls a été endommagé.

En réponse, toute la partie en amont de la route nationale a été curée et endiguée avec du gravier. Mais sous le pont, il y a désormais deux cheminements d'eau.

Ces images des années 1960 sont les mieux définies et les plus précises qui soient. Elles méritent de nous y arrêter car le cône du Merdanel est à un tournant de son histoire.

Image 22 : petit zoom sur le Merdanel début 1962



J'ai délimité en jaune la zone qui a été impactée de manière la plus visible par les inondations. Le torrent qui sort de son lit se déleste des gravats qu'il a eu la force de transporter jusque-là. Ensuite demeure l'eau chargée de boue qui poursuit son cours dans le sens de la pente.

Image 23 : 1962, tour du propriétaire (1)



Cet agrandissement montre le haut du cône de déjection avec un torrent curé, quelques arbres épars et des chemins affectés par le torrent qui est sorti de son lit.

Image 24 : 1962, tour du propriétaire (2)



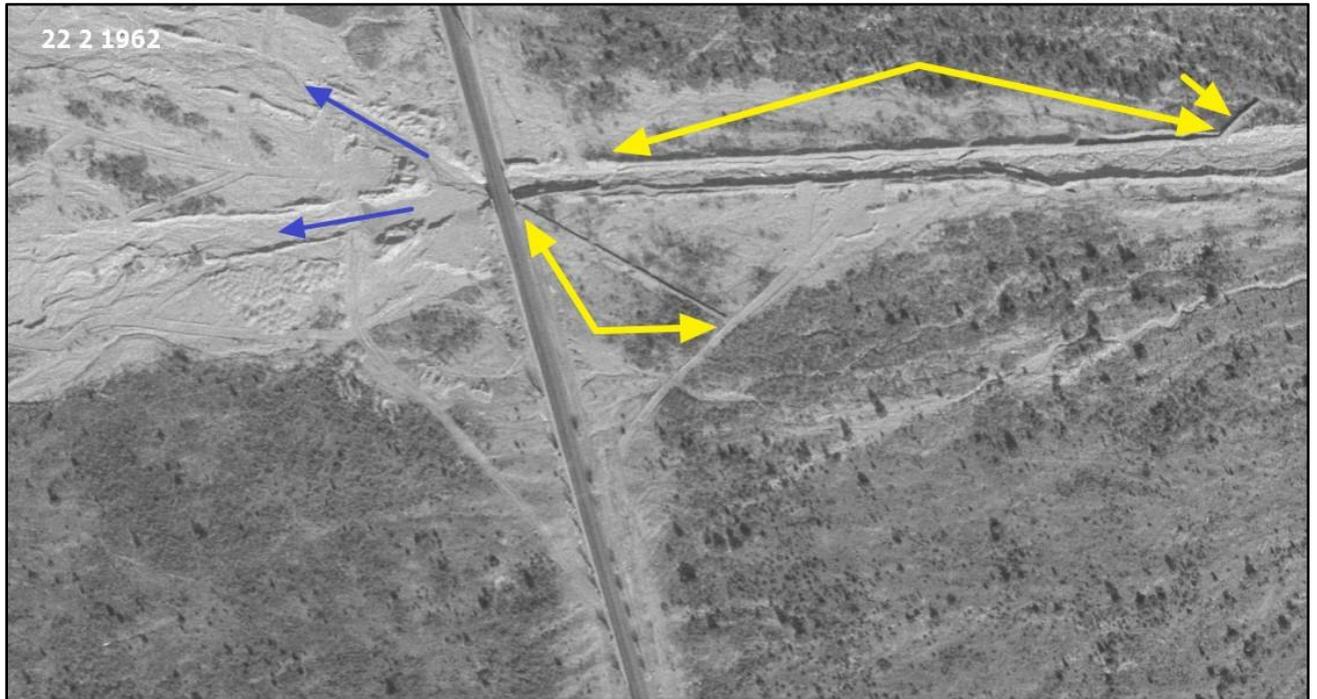
Cet agrandissement montre la largeur prise par le torrent sorti de son cours ordinaire, avec tout à droite le hameau des Hodouls. Mais aussi que de nouveaux passages ont été mécaniquement réalisés pour aller aux champs. Début de l'ère du bulldozer.

Image 25 : 1962, tour du propriétaire (3)



Juste en amont de la nationale. Pour faire voir les ravines importantes bordant les derniers champs, et les zones d'accumulation de gravier avec des camions qui ont benné.

Image 26 : 1962, tour du propriétaire (4)



Les deux chenaux sous le pont sont soulignés par des flèches bleues. Les flèches jaunes indiquent les principaux ouvrages réalisés pour éviter les débordements sur la route. Celui qui est en biais par rapport au torrent et qui ramène l'eau sous le pont routier, n'est autre que le gabion (originellement de 80 m) que j'ai photographié.

Image 27 : 1962, le patrimoine



En bordure nord du cône de déjection, deux espaces. En haut, le réseau des clapiers délimitant les champs ou plutôt les anciens champs, puis en bas la route locale refaite et de l'autre côté l'espace inculte. Une image qui appartient déjà au passé de la civilisation paysanne de montagne. Les clapiers délimitent des parcelles agricoles qui étaient celles du plan cadastral 130 ans auparavant, le chemin passant alors plus au large de cet espace conquis sur le Merdanel.

Accessoirement, dans l'angle en bas à gauche, juste sous la route, on voit une cabane. Pour les cantonniers ? Oui, pour les panneaux de signalisation de la nationale, affirme un témoin de l'époque.

Image 28 : 1962, début d'une modernité



Au tournant des années 1950 / 1960, une activité industrielle nouvelle s'est installée dans la partie inférieure du cône du Merdanel, l'extraction et le concassage de granulats tirés de la Durance. Bâtiments, convoyeurs, engins et camions, bruit et poussière en bordure de voie ferrée, c'est un changement de première importance pour le Merdanel, n'en parlons pas pour la Durance. Est-ce à mettre en lien avec les besoins de BTP issus des grandes inondations de 1957 ?

Image 29 : printemps 1962, un récapitulatif



Une nationale bien goudronnée. Sera-t-elle à l'abri de nouvelles inondations ?

Image 30 : 1967



Où nous retrouvons le même topo, avec trois dynamiques. Le double torrent sous le pont, l'extension de la zone dévolue à la carrière et en fait, en haut du cône, des cheminements d'engins allant à des zones blanchâtres de prélèvement de surface de matériaux.

Image 31 : 1969, zoom sous le pont



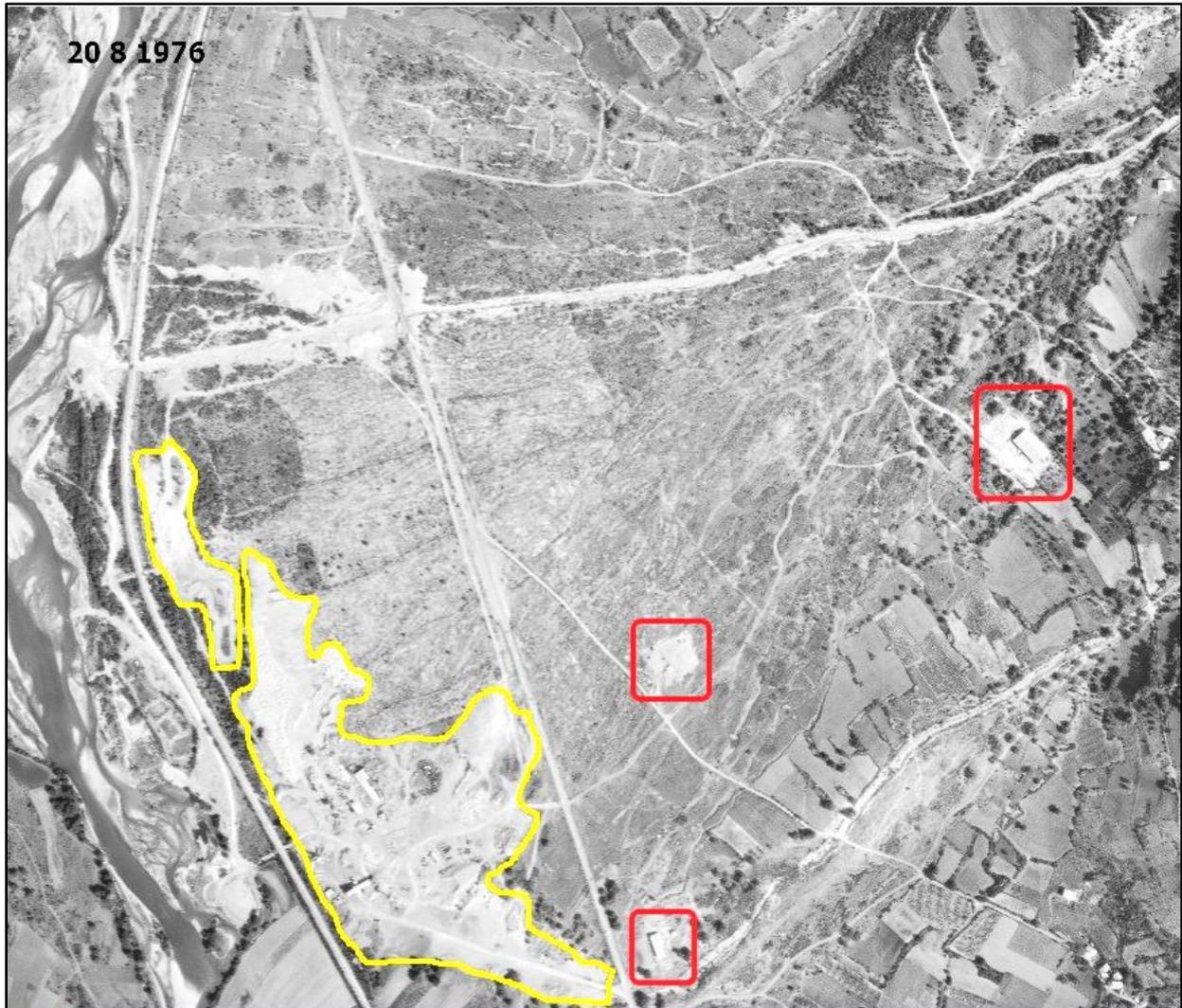
Les deux branches du torrent, mais aussi des accès pour engins de chantier.
Hors cadre, la route montant aux Hodouls depuis la nationale est goudronnée.

Image 32 : 1970, extension de la Drague



La zone de la Drague a pris de l'ampleur. Les besoins en matériaux de construction croissent-ils avec l'agrandissement des stations de sports d'hiver ? Un bâtiment est construit au bord de la nationale, dans l'angle en bas à droite. Pendant ce temps, en amont de la voie ferrée, les arbres sont devenus plus nombreux et se sont étoffés, formant maintenant un bois le long de la ligne ferroviaire.

Image 33 : 1976, extension de la Drague



Sur la photographie aérienne de 1974 on voit une zone en travaux au pied du hameau des Hodouls. Deux ans plus tard, un atelier occupe une surface plus vaste que le hameau lui-même. Plus en aval, un parking avec des véhicules au bord de la route d'accès.

J'ai délimité en jaune l'espace concerné par la Drague, avec en plus, près de la voie ferrée, un circuit automobile. Enfin on observe de part et d'autre de la nationale le débroussaillage de la partie centrale du cône de déjection.

Image 34 : zoom sur le circuit



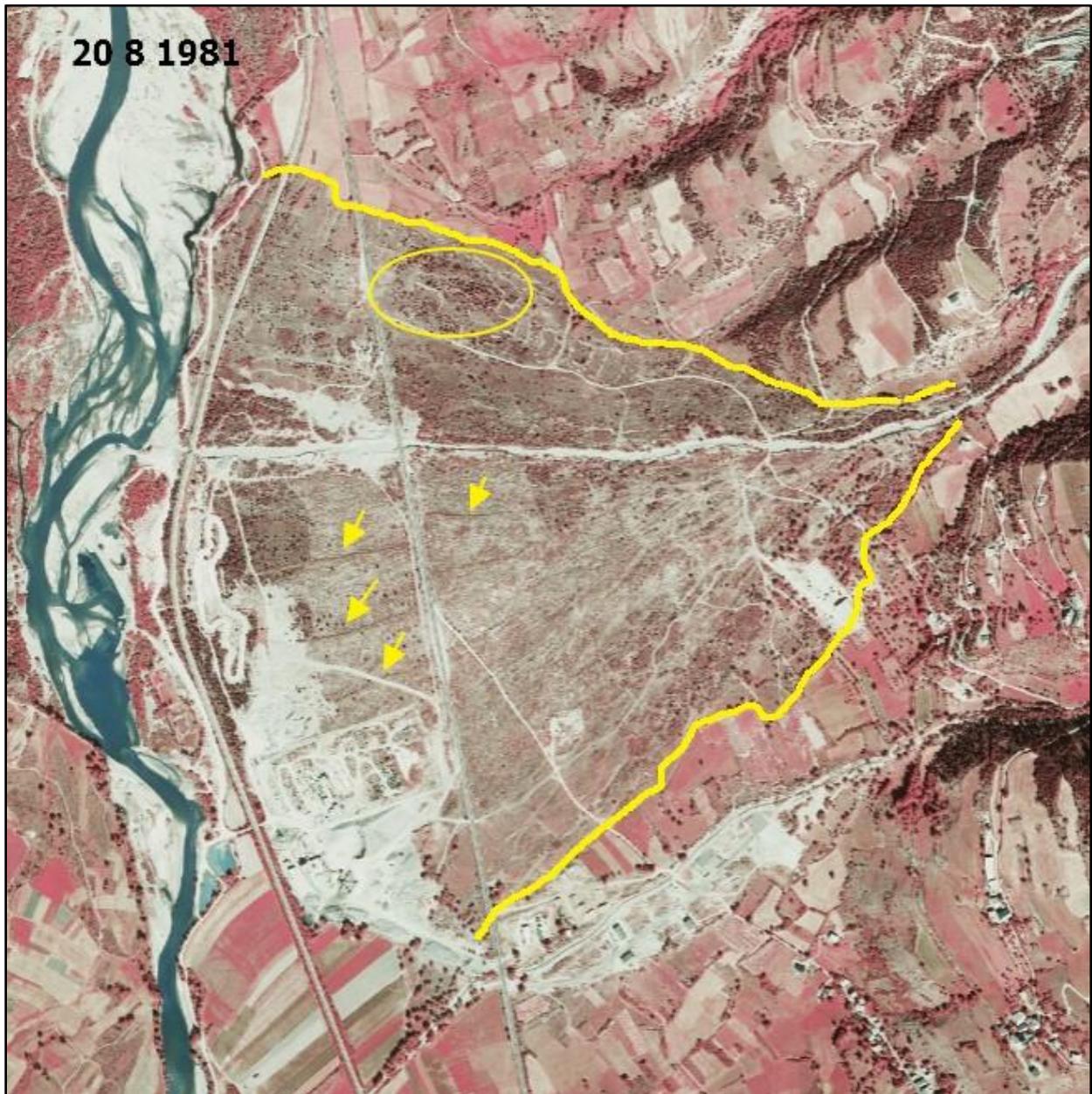
Un circuit à la place du bois, il fallait y penser. Voiture ou karting ?

Image 35 : 1980, extensions



Les entreprises s'étendent et gagnent du terrain sur le cône de déjection. Du côté de la Drague il semble bien y avoir un parc rectangulaire fermé.

Image 36 : le cône du Merdanel en fausses couleurs



Une vue aérienne en infrarouge, avec un beau contraste entre la Durance et l'espace agricole. Le cône de déjection plus brun que rouge, ressort bien. Il poursuit un lent boisement, en particulier tout au nord (ovale), alors qu'on discerne mieux le débroussaillage avec la réalisation de sortes de pseudo-fascines (flèches).

Image 37 : le cône du Merdanel en couleurs



Un second bâtiment sous les Hodouls, mais surtout le développement de la zone d'activités du Guillermin, en bordure sud du cône.

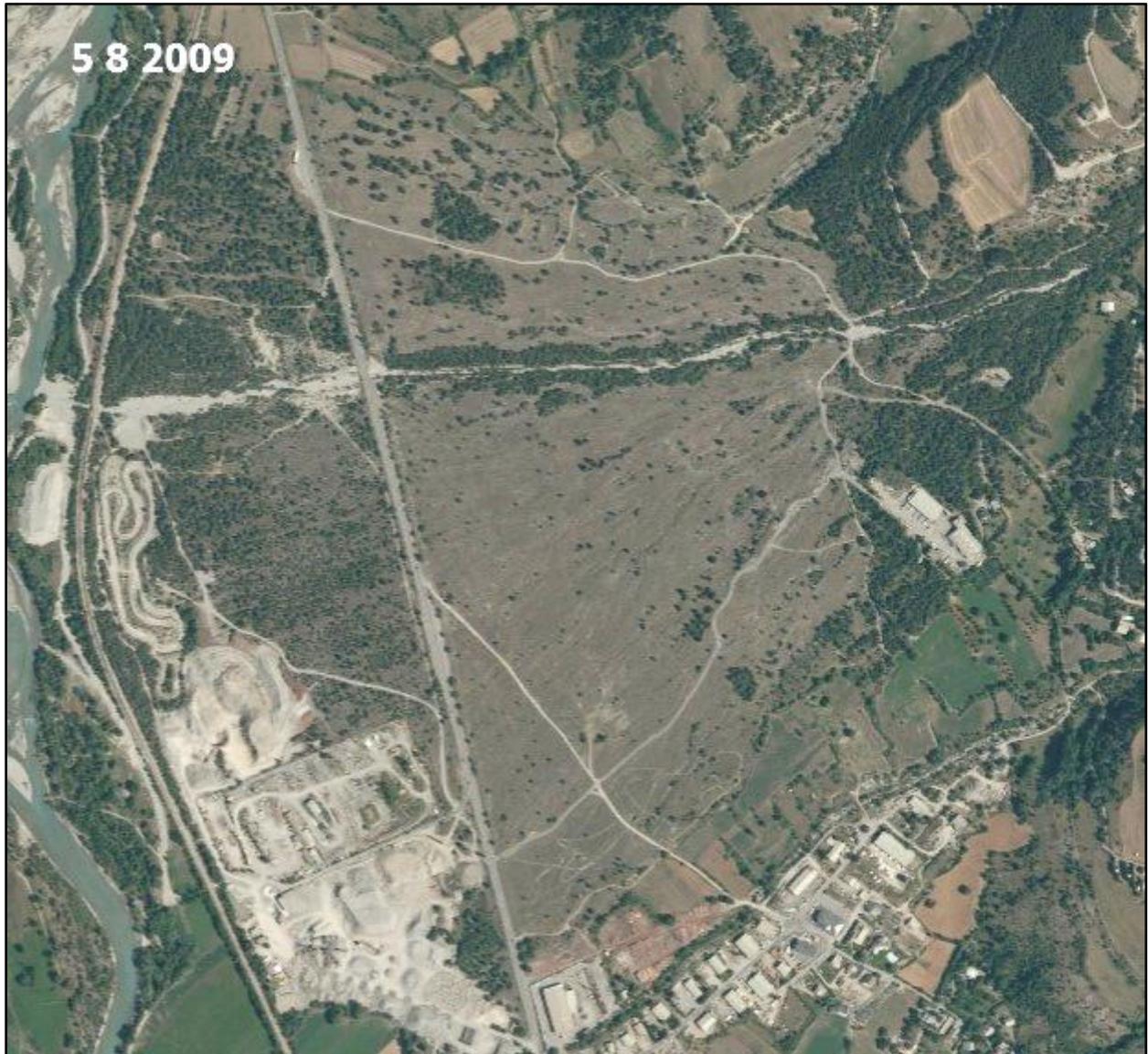
Image 38 : la sècheresse de 2003



Couleurs ternes de la végétation. Le circuit a été remodelé, mais surtout le boisement gagne de nombreux secteurs du cône de déjection, principalement sa rive nord.

Il n'y a plus qu'un seul écoulement d'eau en aval du pont.

Image 39 : la tonte du cône



Une image spectaculaire à comparer à la précédente. Cet espace public a été repris en mains (par qui ? pourquoi ?), le boisement a été stoppé par une déforestation sélective. Les pins sylvestres le long du torrent ont été conservés, probablement contre le risque torrentiel, ainsi que deux îlots côté nord et la partie la plus en amont. En contrebas de la route rien n'a été touché.

Image 40 : la tonte du cône (suite)



Le jeu des 7 erreurs.

La tonte a continué au début des années 2010, avec le côté nord : le haut du cône et surtout sous la route entre le torrent et la voie ferrée. Est-ce pour préserver le « steppique durancien » au nom de valeurs écologiques ? Effectivement.

« Le Merdanel est un torrent dont le cône de déjection a fait l'objet à partir de 2005 de lourds travaux mécaniques de réouverture dans le cadre d'un contrat Natura 2000. L'objectif de ce vaste chantier de débroussaillage sur 50 hectares était de ré-ouvrir le milieu pour augmenter sa richesse floristique et éviter la colonisation par les pins noirs et les pins sylvestres. Ces opérations ont duré jusqu'en 2009, date à laquelle le contrat Natura 2000 s'est poursuivi par des MAET.

En effet, les opérations mécaniques ont permis au Merdanel de retrouver ses fonctions pastorales en devenant une pelouse embroussaillée... Il s'agit maintenant d'entretenir et de gérer au mieux cette zone de parcours, d'ailleurs composée de pelouses sèches, milieu d'intérêt communautaire. Bien que le sol soit pauvre, ces pelouses présentent en effet une diversité végétale remarquable composée notamment de stipes capillaires et pennées... Deux types de mesures ont été contractualisés par deux agriculteurs différents sur le parcours du Merdanel. Elles visent à maintenir l'ouverture des milieux » (site hautes-alpes.n2000.fr, accès par le mot-clé Merdanel).

Image 41 : l'actualité (enfin presque)



Capture d'écran du site geoportail.gouv.fr, onglet photographies aériennes, comme la suivante.

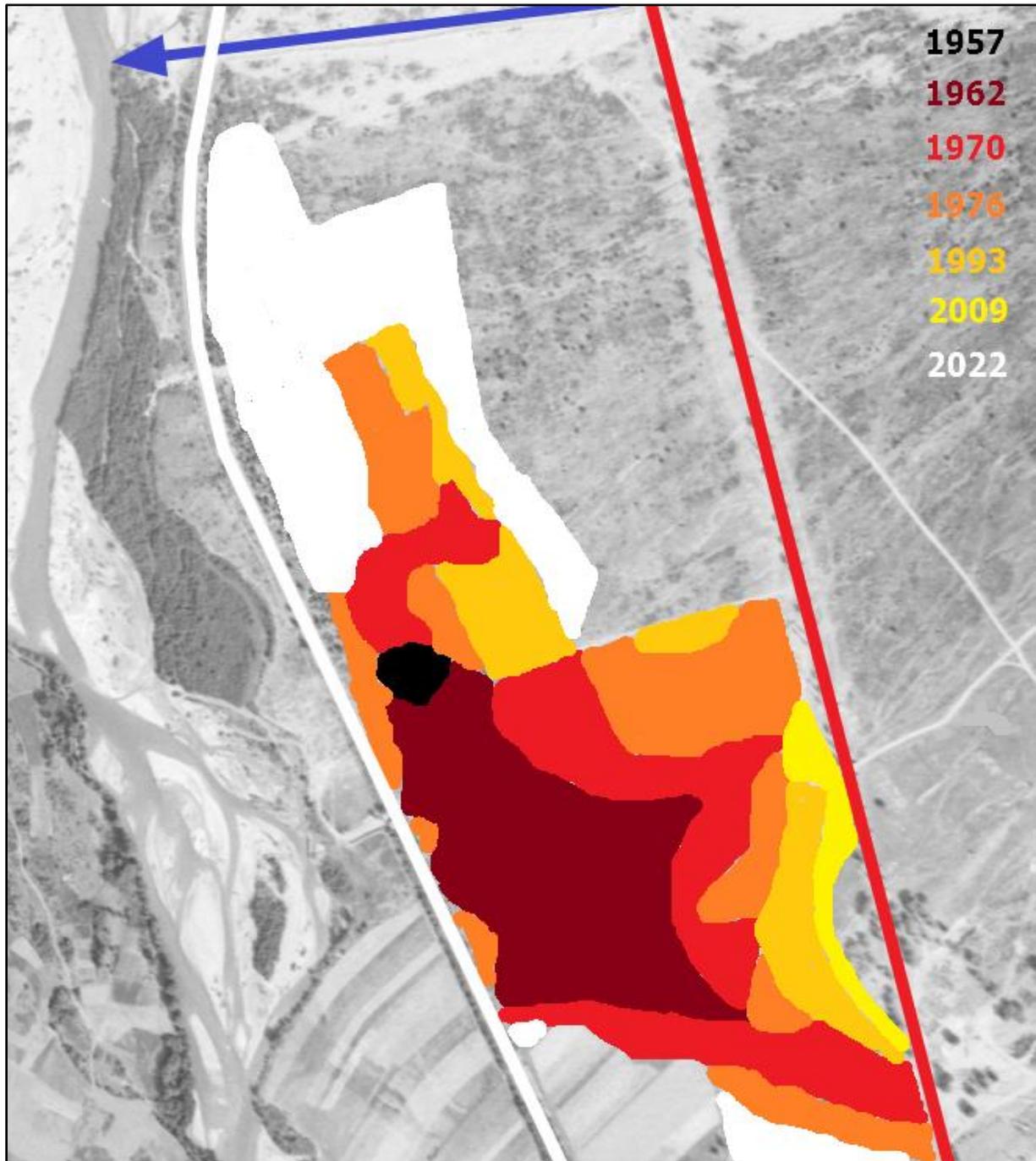
Nouvelle extension des zones de travail, élimination du circuit automobile, réalisation d'un circuit de moto cross, et ...

Image 42 : débordement du torrent sous la route



En zoomant sur l'image Géoportail actuelle, on observe deux éléments. Que le torrent a quitté son lit en aval du pont, et que le torrent a été curé sous le pont. Retour donc à notre sujet initial.

Image 43 : évolution de l'emprise de la Drague du Merdanel

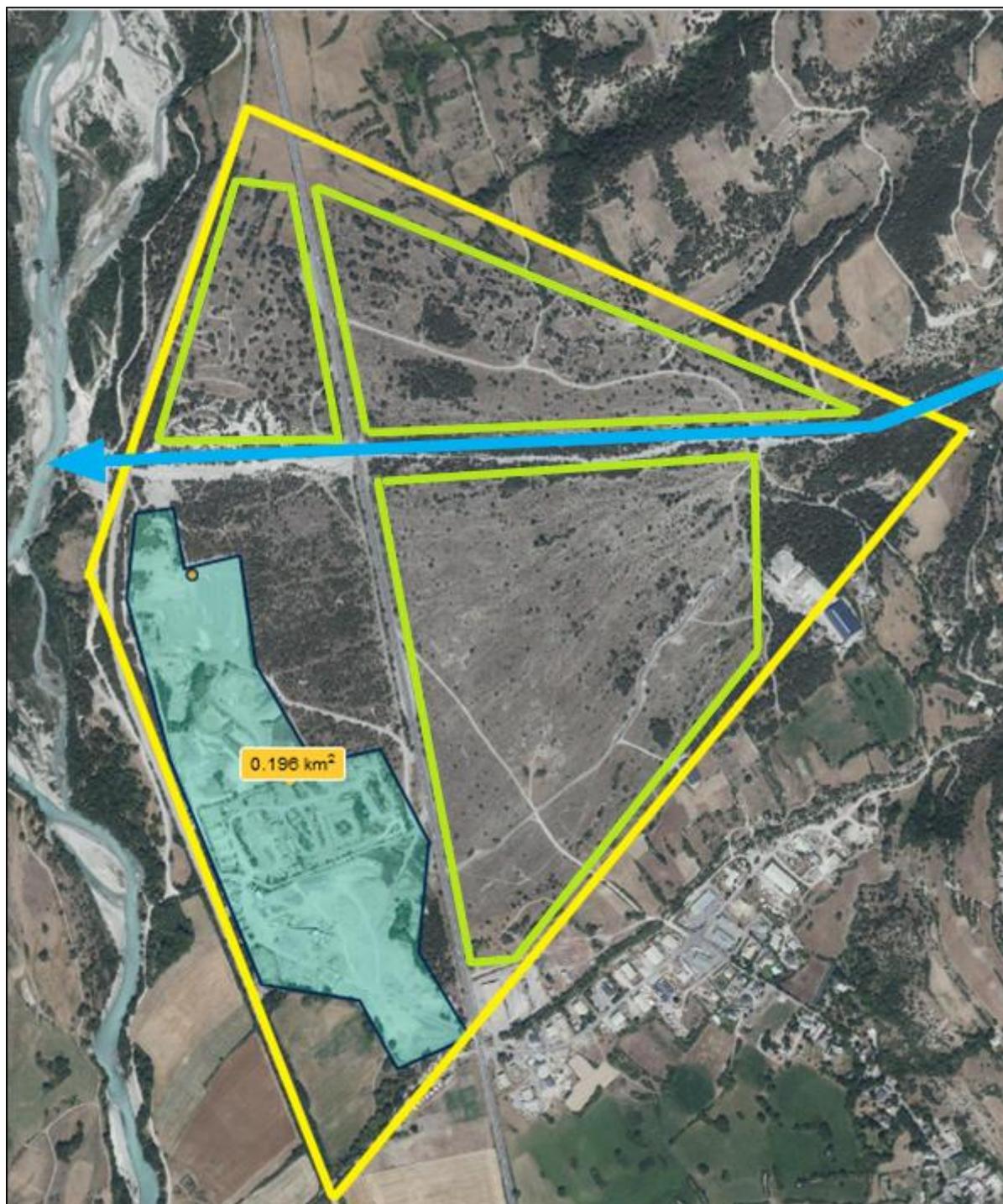


Montrer chronologiquement les évolutions d'un territoire, lorsque les documents s'y prêtent, est révélateur. Les rassembler comme ici en une seule représentation cartographique est également parlant, complémentaire, peu importe s'il peut y avoir des approximations de détail.

L'emprise de la Drague (qui ne prélève plus de matériaux dans la Durance depuis fort longtemps) n'a cessé de s'étendre durant une soixantaine d'années. Elle s'est faite en deux temps, d'abord dans les années 1960-1970 en gagnant vers le sud et

l'est, et ensuite ces dernières années, progressant vers le nord en « mangeant » l'ancien circuit. Aujourd'hui ce sont 20 ha qui sont concernés.

Image 44 : la Drague et le cône débroussaillé



Capture d'écran du site geoportail.gouv.fr, onglet photographies aériennes.

Pour comparer le périmètre d'intervention de deux activités humaines dans le cône de déjection du Merdanel, l'une publique (le débroussaillage), l'autre privée (la Drague).

Conclusion

Le cône de déjection du Merdanel est d'abord une réalité physique qui s'impose visuellement dans le territoire. Il sépare Saint-Crépin de la plaine d'Eyglies. Constitué de dépôts de pierres plus ou moins grosses et de gravier, historiquement inculte, c'est un no man's land herbeux avec des rigoles, au mieux une lande communale assez nue, pouvant être pâturée par les troupeaux d'ovins, mais représentant un vrai obstacle aux communications suite aux débordements réguliers du torrent. Pendant des siècles les paysans essaient d'arracher quelques ressources agricoles à ses périphéries.

Franchi par une vraie route carrossable dans la dernière partie du XVIIIème siècle, bénéficiant d'un pont dans les années 1850 puis de la voie ferrée le contournant dans la décennie 1880, il est régulièrement alimenté par des crues répétitives au milieu du XXème siècle, disons jusque vers 1970.

Dès après la Seconde guerre mondiale l'homme s'emploie avec plus de succès à limiter les divagations et les dégâts des eaux sur les axes routier et ferroviaire, grâce à de puissants moyens mécaniques, notamment en essayant de canaliser le flot. En fait dans les années 1960 l'homme prend le dessus sur son territoire, avec l'installation et le développement continu de la Drague proche de la voie ferrée, par le parcours du cône en bulldozer, la construction d'édifices artisanaux à sa périphérie et même la réalisation d'un circuit.

Les deux branches d'écoulement sous le pont visibles des années 1960 aux années 1990 finissent par ne faire plus qu'un avec l'espace de travail de la Drague.

Parallèlement, la déprise agricole entraîne le boisement progressif des lieux et un premier débroussaillage partiel est visible dans les années 1970. Celui-ci est sans lendemain, le boisement s'accéléralant jusqu'aux années 2000 où, sur décision à motif écologique, la coupe de ce qui est devenu une forêt est spectaculaire.

Pendant toutes ces années, celles du développement économique, l'homme est maître sur un territoire qu'il façonne et endommage à sa guise, et en oublie quand même le jeu des éléments naturels. Le Merdanel ne sort plus de son lit unique et il faut attendre le cliché 2022 pour voir un débordement assez significatif en aval du pont. Mais pourquoi cet arrêt des crues il y a un demi-siècle ? Voyons ce qui s'est passé plus en amont.