

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

*des berges  
du Rhône  
et de la Saône*



PLAN  
BLEU



# Sommaire

AVANT PROPOS	3
INTRODUCTION	7
Historique des relations de l'agglomération avec ses cours d'eau	9
Un phénomène récent et général : la reconquête	12
<b>PREMIERE PARTIE <i>Environnement et patrimoine</i></b>	<b>15</b>
Protéger les hommes des risques de crue et de pollution de l'eau	16
Respecter et restaurer les milieux	21
Identifier et valoriser les paysages fluviaux	23
Préserver les continuités naturelles	27
Mettre en scène le patrimoine fluvial	29
Atténuer les atteintes au paysage	31
<b>DEUXIEME PARTIE <i>Continuités, organisation urbaine et usages</i></b>	<b>33</b>
BILAN ET POLITIQUES COMMUNAUTAIRES	35
LES OBJECTIFS	38
Aménager des continuités sur les berges dans une démarche d'intégration urbaine	38
Restauration et gestion des usages	53
Répondre aux besoins de nature et de détente par un schéma global d'agglomération	60
<b>TROISIEME PARTIE <i>L'économie du fleuve</i></b>	<b>61</b>
Les fleuves supports de l'activité économique	64
La requalification des zones d'activités	70

*L'image de Lyon est inséparable du Rhône et de la Saône et de leur confluent. Ces deux cours d'eau sont à l'origine de son existence et ont été longtemps des éléments de sa prospérité. Pourtant, dans un passé récent ils ont connu une période de désaffection où les Lyonnais se sont éloignés d'eux. Depuis le début des années 80, on assiste à une reprise de fréquentation des berges surtout liée à la pratique des activités ludiques.*

*L'objectif du Plan Bleu est d'accompagner et renforcer le mouvement de redécouverte des berges par la poursuite et l'affirmation de la politique de mise en valeur des espaces fluviaux.*

*Le Plan Bleu est un document de base pour tirer le meilleur parti de la présence des fleuves, tant économique que ludique, afin que ceux-ci participent pleinement à l'agrément et la qualité de vie des habitants du Grand Lyon.*

M. Raymond Barre  
Président du Grand Lyon

*Le 21 janvier 1991, le Conseil de la Communauté Urbaine de Lyon votait à une très forte majorité et sans aucune position défavorable, le texte du document intitulé : Plan Bleu, schéma d'aménagement des berges de la Saône et du Rhône. Sept ans après, un certain nombre de réalisations ont été effectuées et une évolution sensible des objectifs s'est manifestée. Ces réalisations ont rendu indispensable la reprise des réflexions et des concertations qui viennent enrichir le Plan Bleu.*

*En effet, bien des choses ont changé depuis 1990. En premier lieu et c'est le résultat positif sans doute le plus important, il s'est créé un esprit "Plan Bleu" dans le Grand Lyon. Désormais, élus et populations riveraines, ou même plus éloignées des cours d'eau, sont attentifs à toutes les actions qui peuvent nuire de quelque manière que ce soit à l'eau elle-même, à sa fréquentation à ses usages et à ses berges dans leur physiologie paysagère. Le réflexe Plan Bleu est un acquis essentiel qui permet, entre autres, de coordonner toutes les actions entreprises, évoquées et discutées au cours des réunions régulières du Groupe de Travail des activités fluviales qui a succédé à la Commission du même nom en 1995.*

*Par ailleurs, de nombreuses réalisations ont été menées à bien. Grâce aux crédits directement affectés aux Activités fluviales et à la contribution des communes, une série de haltes fluviales ont été construites sur les berges de la Saône. Ces haltes ont été conçues dans plusieurs cas, comme à Rochetaillée ou à Neuville sur Saône, de manière à renforcer, créer ou rétablir la liaison des centres avec la rivière.*

*Enfin, il est apparu de plus en plus clairement que l'objectif global du Plan Bleu était plus ambitieux que son sous-titre. Son objet demeure l'aménagement des berges, mais les cours d'eau ont un rôle urbain qui les dépasse parfois très largement. Rhône et Saône sont liés de manière étroite aux quartiers qui les bordent. Les liaisons existent au niveau des paysages, mais aussi dans le domaine économique et, de plus en plus, au niveau social.*

*La fréquentation par la population pour toutes sortes de motifs (loisirs, sports, simples promenades) , amène à des contacts de plus en plus étroits entre l'eau et la ville. Cependant, cette dernière tourne parfois le dos à l'eau, que celle-ci soit à l'état naturel ou canalisée.*

*La symbiose qui existait jusqu'au milieu du XIXème siècle entre les hommes et l'eau a disparu en même temps que les rangées de maisons donnant directement sur la Saône, avec la construction des quais-digues, des voies de communication sur les berges et la disparition progressive des multiples accès directs à l'eau par des rampes et des gradins. Elle ne peut être véritablement rétablie car on ne revient jamais au passé sans être artificiel. Mais de nouvelles formes d'urbanisme peuvent au moins rapprocher de nouveau de l'eau les habitants du Grand Lyon comme le montrent le quai Rambaud, la rive gauche du Rhône dans Lyon, voire le quartier de l'Industrie, mais aussi les projets de réhabilitation des îles du Rhône et des îlots au sud de l'agglomération, les réaménagements des berges et les liaisons avec le canal de Jonage.*

*C'est une ambition nouvelle qui va intégrer le Plan Bleu à part entière dans l'urbanisme du Grand Lyon.*

*Réalisations, nouveaux projets, conception globale élargie, tout montre que l'on doit faire évoluer le Plan Bleu de 1991. Ce travail, comme le précédent, conservera son caractère collectif.*

*Rien n'aurait pu être fait sans l'implication assidue des élus, des associations et plus largement des habitants ; cette démarche de concertation a été maintenue et développée car le Plan Bleu du Grand Lyon est l'affaire de tous.*

M. Albéric de Lavernée

Vice Président  
chargé des Activités Fluviales

# Introduction

C'est un lieu commun que de dire combien le Rhône et la Saône jouent un rôle fondamental dans l'histoire et la vie de la cité. Les deux cours d'eau font partie intégrante du patrimoine de la ville. Ce rôle a cependant beaucoup varié dans le temps, selon les circonstances économiques et culturelles. Il est aussi très complexe car il est multiple; les usages sont nombreux, souvent contradictoires, parfois en compétition les uns avec les autres. Cette multiplicité est source de richesse, mais nécessite des choix, des arbitrages.

Le Grand Lyon s'est toujours préoccupé des relations qu'il entretient avec ses fleuves. Aussi, ce document doit être considéré comme le troisième temps de la politique fluviale de la Communauté Urbaine de Lyon. Les deux précédents furent :

1. **avant 1991**, un traitement ponctuel. Il s'agissait essentiellement d'interventions sur les berges : aménagement des bas-ports du Rhône, paysagement par des plantations du quai Claude Bernard, mise en place de haltes fluviales, etc ...

2. **en 1991**, la naissance d'un schéma d'aménagement "sectoriel". Le Plan Bleu constitue le premier document de référence traitant de l'aménagement des berges. L'objectif était de doter la Communauté Urbaine de Lyon, et les communes, d'un schéma global d'aménagement de ses "espaces bleus", afin de coordonner les efforts, de planifier les actions et les financements. Durant ces sept années, deux types d'actions ont été engagés :

- Les réalisations concrètes : des aménagements sur berges destinés à faciliter la navigation (haltes fluviales, embarcadères, rampes de mise à l'eau) ou à accueillir des usages récréatifs (pistes cyclables, espaces publics, zones de loisirs, parcs urbains...).
- L'organisation du partenariat local : ce temps fut celui de la réflexion et de l'organisation de partenariats locaux qui arrivent aujourd'hui à maturité : mise en place

du projet du SMIRIL (Rhône Aval), la charte du SYMALIM, le projet de la Rize (Rhône Amont etc...).

Aujourd'hui, le Plan Bleu se veut thématique. Il est nécessaire de remettre à jour le document de 1991 avec la volonté de faire partager une vision large de l'aménagement des fleuves. L'objectif est de réaffirmer la protection des sites et des paysages, d'étendre la réflexion aux nouveaux enjeux urbains (intégration des logiques de déplacements urbains par exemple), d'améliorer les usages récréatifs du fleuve, d'engager une réflexion sur une nouvelle dimension de l'économie du fleuve. Le Plan Bleu se propose d'offrir une lecture transversale des différentes politiques d'agglomération et d'intégrer les nouveaux engagements communautaires et communaux. Il n'aborde pas les problèmes concernant les ruisseaux qui sont, par ailleurs, traités dans la Charte de l'Ecologie du Grand Lyon.

Ce document doit être compris comme une évolution pragmatique et une marque de maturité de la démarche engagée il y a une dizaine d'années.

C'est un outil prospectif et incitatif. Il a pour fonction de proposer des actions, et de permettre de conjuguer les financements afin d'optimiser les crédits. Ce document fixe des orientations d'aménagement, mais il n'a pas le caractère juridique d'opposabilité aux tiers comme d'autres documents d'urbanisme, tels les P.O.S.

Le Plan Bleu entend continuer de jouer un rôle moteur, dans le sens d'une fédération des initiatives locales et intercommunales, respectant les options de gestion prises par les communes.

Ce document qui commence par un rappel historique des relations du Grand Lyon avec ses cours d'eau ainsi qu'une brève présentation d'autres villes fluviales dans le monde se divise en trois parties.

La première est consacrée à l'écologie, à la

protection des paysages et à la mise en valeur du patrimoine naturel et culturel.

Le souci de l'environnement est associé à la qualité de la vie et constitue des conditions essentielles à la réhabilitation des fleuves à l'intérieur des agglomérations.

Géographie, hydrologie et qualité des eaux constituent des contraintes fortes que le Plan Bleu ne peut ignorer. Les problèmes de pollution des eaux et des crues sont abordés dans ce document, mais, étant donné leur importance, des études plus détaillées sont à consulter ou à réaliser.

La deuxième traite du rapport des fleuves avec les hommes. Les sites fluviaux ont toujours été un des thèmes privilégiés de la géographie urbaine classique, en tant que générateurs des villes. Obstacles à franchir, les fleuves sont également un élément essentiel de liaison. Qualité de vie et recherche d'une nouvelle convivialité sont autant de facteurs qui expliquent la volonté de réhabilitation des fleuves à l'intérieur

des villes. Ce chapitre mettra en relation la dimension urbaine de l'aménagement des berges en relation avec les quartiers et en fonction des usages.

La troisième analyse le rapport entre l'économie et les fleuves. Initialement supports d'activités économiques, les sites fluviaux ont évolué fondamentalement ces trente dernières années. Développement économique et récession sont autant d'étapes qui les ont marqués.

**Ce document a l'ambition de parvenir à la réalisation de trois objectifs essentiels :**

- développer les activités nautiques de toute nature**
- aménager les berges pour les mettre à disposition des habitants**
- préserver et restaurer le caractère naturel et patrimonial des berges.**

# Historique des relations de l'agglomération avec ses cours d'eau

---

On peut distinguer trois périodes dans les relations entre l'agglomération et ses cours d'eau dans l'agglomération : avant le XIX<sup>ème</sup> siècle, pendant le XIX<sup>ème</sup> siècle et la première moitié du XX<sup>ème</sup> siècle, enfin les années postérieures à 1950.

## Jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle : la ville au bord de l'eau

Dans le passé, on manque de moyens techniques pour utiliser ou dompter les cours d'eau. Les riverains s'adaptent au mieux aux contraintes hydrauliques du Rhône et de la Saône.

**La Saône**, avec sa faible vitesse, et malgré l'inconvénient majeur de ses basses eaux, est aisément navigable. On peut la remonter sans effort excessif à la rame, par halage ou à la voile.

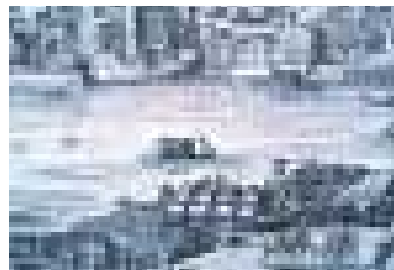
La grande route de Lyon vers Paris, la plus fréquentée, se fait par voie d'eau jusqu'à Châlon-sur-Saône, puis par terre. Bois de charpente et de chauffage, charbon de bois, vins, matériaux de construction circulent sur des bateaux très divers et il y a de vrais embouteillages sur la rivière dans le centre de Lyon. Dans le Val de Saône, un très



grand nombre de villages de mariniers et de pêcheurs sont directement au bord de l'eau. Le quai est la voie de circulation principale à Fontaines, Rochetaillée, Neuville et St Rambert l'île Barbe. Dans Lyon, il n'y a pratiquement pas de quai à la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle ; les maisons sont construites directement au bord de la rivière.

Leur alignement continu est percé de loin en loin par des trouées assez étroites. La traversée du cours d'eau est assez facile en raison de sa faible largeur et un pont de pierre (le pont du Change) existe depuis la fin du XI<sup>ème</sup> siècle. Le cours d'eau est encombré de bateaux de toutes sortes pour les marchandises et les passagers.

**Le Rhône** présente, quant à lui, deux fortes contraintes : il est animé d'un courant très rapide qui gêne la navigation et sape berges et fondations. Lors de ses fréquentes inondations, il change brutalement de cours en laissant derrière lui ses anciens bras devenus de petits lacs : les lônes qui occupent le terrain à Vaulx-en-Velin, Villeurbanne, La Guillotière et les parties basses de toutes les communes riveraines. Il est néanmoins très utilisé. Grâce au courant, de nombreux moulins sont en activité et l'on traverse grâce à des bacs à traîle mus par le fleuve. La pêche est présente, les "pirates" du Rhône sont encore nombreux.



Dans Lyon, la rive droite se défend du fleuve par des murailles, comme en Avignon. Sur la rive gauche, le paysage des broteaux dominé par quelques levées, (village de Vaulx-en-Velin) ou des buttes (la Motte), est analogue à celui des autres parties basses de la plaine parsemée de grosses fermes - châteaux (la Part-Dieu) et traversée par la grande rue de la Guillotière.

## Les mutations des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles : la construction des quais

Ce tableau, dans lequel l'homme s'accommode avec la nature, change radicalement au XIX<sup>ème</sup> siècle, "le siècle des ingénieurs". Pendant les 50 premières années du XIX<sup>ème</sup> siècle, tout se transforme : on construit partout des quais dans la ville en les uniformisant et les surélevant après l'inondation de 1856, on remplace les ports anciens par des bas-ports continus, on bâtit partout

des ponts, suspendus d'abord, puis métalliques. La navigation devient pour un siècle le moyen de transport le plus utilisé grâce à la vapeur et à l'aménagement de la Saône, puis par la construction de canaux sur le Rhône : Miribel puis Jonage. Jusqu'à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, les transports internes à l'agglomération se font en grande partie sur l'eau par les Compagnies des Abeilles, des Guêpes, des Mouches.

Les moyens techniques ont donc contribué à de nouvelles relations entre l'eau et les hommes, relations qui se sont accentuées au cours de cette période, mais ont contribué au déclin de la fréquentation des berges. Les quais, notamment, constituent un obstacle : il faut désormais aller au cours d'eau avec une intention précise. La première moitié du XX<sup>ème</sup> siècle va le montrer : de 1900 à 1950, les relations de l'agglomération avec les cours d'eau se modifient encore profondément. Cours d'eau et berges sont utilisés de manière très différente du passé, excluant la convivialité des relations directes de l'homme et de l'eau.



Bateaux de Lavandières, les "plattes" sur le quai du Rhône



## La deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle : la perte du contact avec les fleuves

La navigation se transforme encore profondément : les marchandises ont quitté les bas-ports pour des ports situés en périphérie (Edouard Herriot). Les transports de passagers ont lentement disparu du trafic : on ne voit plus guère de bateaux sur la Saône, pratiquement pas sur le Rhône. Les deux cours d'eau sont devenus presque déserts. Sur le plan physique, on a modifié sensiblement les berges et les eaux elles-mêmes. En de nombreux points, la berge n'est plus accessible, car elle a été utilisée pour des voies de communications routières, tant sur la Saône que sur le Rhône : la RD 433 par exemple, ainsi que l'axe nord-sud ou enco-

re l'autoroute A7 à Perrache. Les stationnements en surface ou construits ont occupé en de nombreux secteurs les bas-ports. Des aménagements de barrages pour la production d'électricité et de meilleures conditions de navigation, comme à Pierre-Bénite, ont diminué ou même annulé les différences de niveau et, la Saône et le Rhône assagis, sont devenus beaucoup moins vivants.

Ces aménagements, sans doute bénéfiques sur le plan économique, ont provoqué une séparation physique et psychologique des Lyonnais avec leurs cours d'eau. Ces derniers ne sont plus guère fréquentés, sauf par les pêcheurs et les rameurs, malgré une pollution croissante. Lentement, mais sûrement, Rhône et Saône ont disparu de l'inconscient collectif lyonnais.

## Un phénomène récent et général : la reconquête

Ce phénomène d'abandon des fleuves n'est pas propre à Lyon. Ailleurs, les relations entre villes et cours d'eau ont subi la même évolution. Sur le Rhin, Cologne et Düsseldorf ont implanté des voies de circulation sur berges et vu diminuer ou disparaître (Düsseldorf) leur trafic de passagers. A la même époque, Paris construit la voie sur berge Georges Pompidou. Aux Etats-Unis, on délaisse complètement, au bord du Mississippi, la façade portuaire de la Nouvelle-Orléans... Les exemples sont légion. Le fonctionnalisme des années 60 a imposé la circulation des véhicules comme priorité de l'aménagement des villes.

Cette situation s'est heureusement révélée provisoire. Les villes et leurs habitants se sont rendu compte que les cours d'eau constituent une part importante de leur patrimoine. Une réaction, liée en partie aux idées écologiques, s'est dessinée partout dans le monde. Francfort a complètement réhabilité les deux rives du Main. Les quais de Paris, Javel et Bercy par exemple, ont reçu des aménagements de promenades et des embarcadères. De grandes villes allemandes et américaines ont réaménagé leurs berges dans des formes très diverses : environnement commercial très construit à la Nouvelle-Orléans, couverture des voies sur berge en bordure du centre à Cologne et Düsseldorf.

La navigation a suivi le mouvement. On a vu réapparaître ou se développer, à Paris ou à Londres, des services plus ou moins réguliers de passagers. A Lyon sont basés plusieurs bateaux de croisière et de promenade qui occupent pleinement la berge du bas-port Claude Bernard. Un projet de desserte fluviale en transport en commun, reliant la Cité Internationale et Gerland, a été élaboré et demeure prêt sur le plan technique, en attendant de meilleures circonstances économiques.

La navigation de plaisance se développe



Plan d'aménagement de l'ancien port fluvial  
de Gloucester en Angleterre

partout dans le monde et connaît un renouveau certain sur les voies d'eau intérieures. De nombreux ports de plaisance ont été construits dans les villes situées sur les trajets touristiques les plus recherchés tant par les utilisateurs de passage que par les personnes habitant à proximité. Paris, Valence, Nantes, Strasbourg en France, Gloucester en Angleterre, toutes les villes allemandes situées sur des voies d'eau (Cologne, Francfort) ont reconverti une partie de leurs équipements en ports de plaisance. Près de Lyon, la commune d'Anse réalise un projet de base nautique multifonctionnelle et Lyon va faire un choix entre plusieurs localisations pour un bassin de plaisance.

L'écluse de La Feyssine est le début de la reconquête par la navigation touristique de petit gabarit et de faible vitesse sur le canal de Jonage, puis sur le Haut Rhône.

Longtemps délaissées, les berges font de nouveau l'objet de projets et d'aménage-

ments car elles sont des lieux éminemment ludiques, par le contact entre la terre et l'eau. Toutes les villes du bord de l'eau l'ont compris et le premier Plan Bleu en a tenu compte. En effet, les berges dans le Grand Lyon sont un capital extraordinaire, car elles se déroulent sur plus de 200 kilomètres.

Enfin, dans un certain nombre de cas, surtout en bordure des grands fleuves, des espaces souvent vastes sont demeurés à l'état presque naturel et contrastent avec des secteurs plus ou moins dénaturés par des travaux de canalisation généralement liés à la production d'hydro-électricité et au transport fluvial. Ainsi en est-il sur le Rhin, le Danube et le Rhône, les trois grands fleuves européens.

#### **Deux démarches ont été engagées :**

– La première, qui a débuté dans les années 60, a consisté à utiliser les zones demeurées proches de la nature et dont le rôle hydrologique d'étalement des crues est par ailleurs essentiel. On y admet les activités de loisirs liées à l'eau et à l'ambiance écologique qui l'accompagne dans des limites de mieux en mieux définies (l'évolution est désormais très claire dans le "Parc" de Miribel-Jonage), ce qui exclut les sports mécaniques et préserve certaines zones vouées surtout à l'observation de la nature. L'île Lobau, en aval de Vienne, les îles du Rhin, au nord-est de Strasbourg, ou, beaucoup plus loin, le parc du Rio Grande à Albuquerque, au Nouveau Mexique, sont des exemples éloignés dans l'espace mais très proches, dans leur esprit, de Miribel Jonage.

– La seconde a consisté à réhabiliter des espaces fluviaux dénaturés par les grands aménagements. Il faut noter, au préalable, que les aménagements récents ou projetés sont conçus de façon très différente de ceux du passé : les cours d'eau ne sont plus considérés comme de simples objets économiques mais comme des atouts vivants que l'on cherche à ne pas dénaturer en obligeant les aménageurs à un pourcentage raisonnable de débit dans les anciens lits (10 % du débit en principe), lorsque des courts-circuits sont prévus. Ainsi, le Rhône aval

des îles et des lônes bénéficie d'un projet de reconquête véritablement pionnier dans la vallée du Rhône.

A la lumière des expériences des agglomérations étrangères, le Grand Lyon constitue un cas d'école sans doute unique. L'ancienneté des liens entre la ville et l'eau a tissé un ensemble de relations et de traditions ancrées dans la mémoire collective, ce qui explique le rapide regain d'intérêt de la population et de ses représentants pour le Plan Bleu. L'objectif de reconquérir, d'utiliser au mieux les berges, de renouer des relations entre les quartiers et les villages avec les fleuves est désormais intégré dans tous les esprits. Le contact entre la ville et l'eau présente toutefois des situations très diverses dans le Grand Lyon et 4 secteurs géographiques peuvent être ainsi identifiés :

**Le Val de Saône**, relativement étroit, où les hommes sont très proches du cours d'eau malgré les voies de communication qui les en ont éloignés, est propice à la plaisance, à la pêche, aux activités ludiques, grâce à un paysage agréablement composé mais fragile.

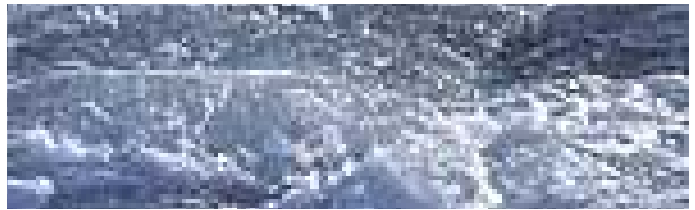
Dans **le cœur urbain**, les deux cours d'eau sont enserrés de quais, véritable architecture urbaine, mais ces quais et leurs bas-ports, d'une étendue exceptionnelle, méritent d'être réintégrés dans la ville .

Dans **le Rhône Amont**, on trouve trois mille hectares de territoires inondables. En partie intacts, en partie aménagés, ils constituent un ensemble dont les potentialités exceptionnelles sont prises en main par le SYMALIM. Plus au sud, on note l'ensemble remarquable constitué par le canal de Jonage, le réservoir du Grand Large et le ruisseau de la Rize, déjà en partie réaménagé.

Enfin, **le Rhône aval**, domaine du Syndicat des Îles et des Lônes, offre un cas d'école de fleuve court-circuité, à la vallée défigurée, que l'on peut réhabiliter et rendre à ses riverains, moyennant des aménagements bien connus et pratiquement financés.

Le Grand Lyon, agglomération pilote pour les relations entre la ville et le fleuve : telle est la raison d'être du Plan Bleu.

## PREMIÈRE PARTIE



## *Environnement et patrimoine*

# Protéger les hommes des risques de crue et de pollution de l'eau

## L'hydrologie du Rhône et de la Saône : des tendances multiples et un écoulement parfois perturbé

### Principales données géographiques et hydrologiques

Le Rhône et la Saône sont très différents et possèdent une personnalité très affirmée sur le plan géographique.

**Le Rhône** coule dans une plaine alluviale qu'il continue à construire à l'amont de Lyon dans le parc de Miribel-Jonage. Dans la ville même, il ne possède un cours défini, même lors des crues ordinaires, que depuis les années 1860, période où on l'a contenu en amont par la digue insubmersible qui porte le boulevard Laurent Bonnevay et, sur le territoire de la ville de Lyon, par des quais-digues.

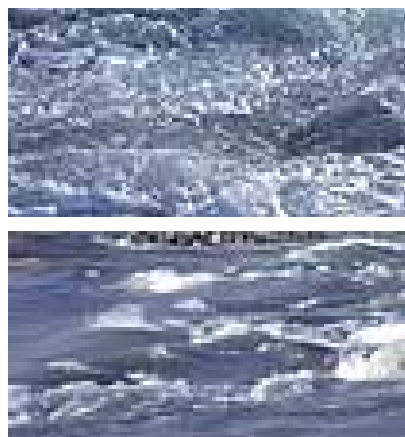
Son caractère hydraulique est un modèle original mondialement connu de régime dit compensé. En raison de la diversité de ses alimentations (fonte des glaces et des neiges, pluies et sources), il montre un débit extrêmement soutenu même en période d'étiages puisque, à l'amont du confluent, avec la Saône à Lyon, le minimum de débit est supérieur à 270 m<sup>3</sup>/s, contre moins de 30 pour la Seine à Paris et 18 pour la Loire à Orléans.



A l'amont, le débit moyen ou module est de 570 m<sup>3</sup>/s et de 1 060 m<sup>3</sup>/s à l'aval, ce qui en fait le fleuve le plus puissant de France à partir de Lyon.

Causées en général par de fortes pluies de printemps et l'ajout des eaux de l'Ain, les crues sont très fortes. Lors de la mémorable inondation de 1856, le Rhône a sans doute écoulé plus de 5000 m<sup>3</sup>/s et a submergé la ville, de Vaulx-en-Velin à Gerland. Leur propagation est extrêmement rapide : une demi-journée suffit, en raison de la forte pente génératrice d'un courant violent qui faisait comparer le Rhône à un torrent dans les témoignages du passé.

**La Saône** est presque l'antithèse du Rhône. On l'a d'ailleurs toujours représentée sous une forme féminine, par opposition à l'allégorie d'un Rhône barbu et impétueux. Cela est certainement dû à une particularité déjà signalée par Jules César dans la "Guerre des Gaules" : sa lenteur, son absence de courant proche parfois de l'immobilité, particularité due à la faiblesse de la pente (10 fois plus faible que celle du Rhône) d'une rivière de plaine. Mais cette rivière de plaine termine sa vallée de manière inhabituelle, puisque celle-ci se rétrécit de plus en plus vers l'aval en dessinant grossièrement la forme d'un goulot de bouteille.



Le minimum de largeur de la vallée est dans le centre de la ville, au défilé de l'Homme de la Roche ou de Pierre Scize : moins de 100 mètres contre plus de 2 kilomètres au droit de Trévoux.

Cette configuration pittoresque et propice au franchissement influe sur l'écoulement des eaux. L'hydrologie de la Saône, rivière principalement alimentée par la pluie, est caractérisée en étiage par des basses eaux très prononcées en raison de l'évaporation estivale. Le débit peut descendre aux alentours de 20 m<sup>3</sup>/s seulement. Les hautes eaux ont lieu en principe en hiver, surtout entre février et mars, et dépassent 1200 m<sup>3</sup>/s. Il peut néanmoins survenir des crues catastrophiques pendant lesquelles le débit peut dépasser celui du Rhône.



La plus célèbre est celle de 1840, dont les marques, sur les murs quai Saint Vincent ou dans le centre de Vaise, sont à plus d'un mètre au-dessus des rues actuelles. Celle de 1955, ou encore la succession des hautes

eaux de 1980 à 1982, ont rappelé à tous les riverains du Val de Saône la présence de la rivière. Cette présence envahissante est d'autant plus gênante que la faible pente et le goulot de Pierre Scize ralentissent l'écoulement des eaux, et les crues durent généralement trois semaines au lieu de trois jours sur le Rhône.

### Les perturbations d'écoulement

Différents par leurs caractéristiques hydrologiques, le Rhône et la Saône présentent un point commun : leurs grandes crues ne sont pas maîtrisables. Heureusement, leur impact est réduit grâce aux vastes terrains inondables qui permettent un écrêtement notable du débit. La Vallée du Rhône bénéficie en particulier de zones d'épandage en amont de Lyon qui sont la Chautagne, la plaine de Brangues - le Bouchage et Miribel-Jonage.

Scientifiquement ou fonctionnellement, la question des crues est loin d'être maîtrisée et renvoie à d'autres niveaux d'appréciation que ce document.

### Quelques moyens pour réduire ces contraintes

Au niveau législatif, la loi de 1858 interdit, sur les cours d'eau dangereux, de modifier les zones d'épandage en amont des grandes



La Saône quai Saint-Vincent

agglomérations et, en particulier, de les remblayer, ou de gêner l'écoulement des eaux (constructions, végétalisation trop importante...). Cette loi fut à plusieurs reprises modifiée mais elle est toujours en vigueur aujourd'hui. Elle est notamment à l'origine des zones de servitudes hydrologiques gérées par le Service de la navigation. Ces dernières font partie des servitudes légales des POS.

La loi Barnier de 1995 la complète en imposant la création de plans de prévention des inondations.

Les actions d'aménagement autorisées dans ou à proximité immédiate de ces zones doivent se plier aux impératifs suivants :

- ne pas réduire la largeur du chenal d'écoulement
- ne pas y construire d'obstacle
- boiser uniquement de manière peu dense.

Pour **le Rhône**, le stockage dans des réservoirs à l'amont ne peut être envisagé. Les ouvrages présents sur le Rhône consistent quasiment tous en des installations "au fil de l'eau" et ne permettent de stocker que de très faibles quantités. La seule action possible est d'éviter d'aggraver la situation, donc de ne pas imperméabiliser les versants et les berges à l'excès, et de préserver les zones d'épandage naturel.

Pour **la Saône**, le plan de gestion prévoit quelques préconisations en matière d'aménagements hydrauliques. Pour le lit mineur, un entretien soutenu des berges s'avère nécessaire sur tout le cours de la rivière. Les barrages de Couzon au Mont d'Or et de Pierre-Bénite devraient faire l'objet d'améliorations en matière d'aménagement ou de règles de gestion : création d'une passe supplémentaire à Couzon et changement de la consigne à Pierre Bénite. Pour le lit majeur, les actions touchent à la fois la consolidation des digues, l'entretien des fossés dans le champ d'inondation ainsi que la création d'ouvrages de décharge, mais ne peuvent enrayer la montée des eaux.

Un projet de modernisation d'annonce de crue est actuellement soumis à l'avis des Préfets des départements concernés.

## La qualité de l'eau

### Le diagnostic

La présence humaine et son activité influencent de manière importante la qualité des eaux des fleuves et des rivières. Ainsi, les aménagements, les rejets d'eaux usées, les pollutions industrielles sont-elles autant de facteurs qui nuisent à la qualité des eaux. Les eaux du Rhône et de la Saône, lors de leur traversée de la Communauté Urbaine de Lyon, se trouvent affectées par toutes ces nuisances.

En termes de quantité de la ressource en eau, la situation pose également certains problèmes. L'enfoncement du canal de Miribel et la faiblesse du débit réservé dans ce canal entraînent l'abaissement du niveau des nappes phréatiques et des plans d'eau dans l'île de Miribel-Jonage. Il en résulte des problèmes sur le plan de la ressource en eau potable (diminution du volume disponible pour une utilisation de secours, risque d'eutrophisation), des loisirs (risques d'accidents sur les hauts-fonds), et de l'écologie (assèchement des anciens bras du Rhône, mortalité d'arbres...).

Les documents officiels indiquent que :

- l'eau de la Saône est de qualité médiocre (classée 2 sur la grille de qualité mise au point par l'AERMC).
- l'eau du Rhône est d'assez bonne qualité (classée 1 B), notamment en amont de Lyon et jusqu'à la confluence avec la Saône. Après Lyon, alternent des zones de qualité assez bonne (classées 1B) et de qualité médiocre (classées 2).

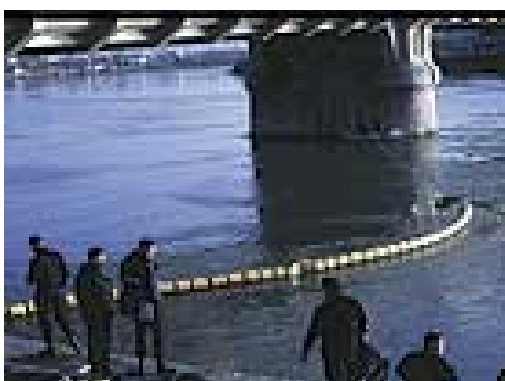
Classes 1 A (bonne qualité, absence de pollution significative) et 1 B (qualité assez bonne, pollution modérée)	Eau permettant la vie normale des poissons; un traitement simple suffit pour l'eau potable.
Classe 2 (qualité médiocre, pollution nette)	La reproduction des poissons peut être compromise : un traitement poussé est nécessaire pour l'eau potable.
Classe 3 et hors classe (mauvaise qualité, pollution importante)	La survie des poissons peut être compromise.

Si le constat ne présente pas de caractère alarmant, il convient de ne pas considérer cette qualité comme acquise. Il faut essayer de l'améliorer encore, notamment sur la Saône.

### Les outils de gestion et les actions

#### • Les SDAGE et les SAGE pour les cours d'eau du Grand Lyon

La loi sur l'eau de 1992 a introduit de nouveaux outils de gestion de l'eau, qui sont notamment les Schémas Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) et les Schémas d'Aménagement de Gestion des Eaux (SAGE).



Barrage flottant anti-pollution

Le Grand Lyon, faisant partie du Bassin Rhône - Méditerranée - Corse, relève du SDAGE R.M.C. Celui-ci propose des orientations concernant la protection des milieux et des espèces, leur gestion et leur restauration . Il veut prioritairement :

– poursuivre la lutte contre la pollution (les nutriments , les toxiques, les bactéries),

– garantir une qualité d'eau à la hauteur des exigences d'usages,

– réaffirmer l'importance stratégique et la fragilité des eaux souterraines,

– restaurer ou préserver les milieux aquatiques remarquables, en mettant en place une politique effective de préservation, des règles strictes, des structures pérennes de gestion, ainsi qu'une commission pour le suivi des zones humides du bassin,

– restaurer d'urgence les milieux particulièrement dégradés.

Un SAGE est en cours d'élaboration sous la responsabilité de l'Etat.

#### • Les autres moyens de gestion (Charte de l'écologie et Plan de gestion du Val de Saône)

Sur le territoire de l'agglomération, c'est la charte de l'écologie urbaine qui traite plus spécifiquement les thèmes de la ressource et de la qualité de l'eau. Les actions préconisées pour les quatre prochaines années, et dont le Plan Bleu est solidaire, sont les suivantes :

– Mise en place d'un plan de gestion quinquennal de la réserve naturelle volontaire de Crépieux-Charmy.

– Restauration du Canal de Miribel pour préserver la ressource en eau et le parc de loisirs de Miribel-Jonage.

– Protection des champs captants par :

· la réactualisation des périmètres de protection sur 7 captages supplémentaires (hors Crépieux-Charmy),

· le transfert du captage de Saint-Priest,



- l'achèvement de la barrière hydraulique sur Crépieux-Charmy.
- Protection de l'alimentation en eau potable par :
  - la construction d'un réservoir de stockage,
  - la construction d'un réseau de maillage,
  - la poursuite de la mise en place de dispositifs anti-retour auprès des abonnés à risques.
- Mise à l'étude d'une alternative pour les générations futures d'utiliser une ressource autre que la nappe d'accompagnement du Rhône et la nappe de l'Est pour l'alimentation en eau potable.
- Accroître le rendement, la fiabilité et le niveau de traitement des stations d'épuration et plus particulièrement en azote ammoniacal :
  - achever l'étude et commencer les travaux pour Pierre-Bénite,
  - reconstruire la station de Jonage,
  - étendre et rénover la station Neuville-sur-Saône/Fleurieu-sur-Saône.
- Préparer la construction de la station située à Villeurbanne.

Au terme de 5 ans d'études, le "Syndicat Mixte d'Etudes pour l'Aménagement du Bassin de la Saône et du Doubs", auquel adhère la Communauté Urbaine de Lyon, vient d'élaborer le plan de gestion de la Vallée de la Saône, dont l'objectif est de restaurer les patrimoines naturels et de maîtriser l'évolution des activités économiques.

Ce plan de gestion, défini sur l'ensemble du cours de la Saône (480 km) et de son champ d'inondation (35 000 à 72 600 ha, selon l'importance des crues), propose une centaine de mesures qui se déclinent en 350 actions locales autour des six objectifs suivants :

- préservation de la ressource en eau,
- protection des milieux écologiques remarquables,
- maintien de l'activité agricole et maîtrise de l'agriculture intensive,
- protection des lieux habités et maîtrise de l'urbanisation,
- maîtrise du développement industriel,
- maintien du champ d'expansion des crues et lutte contre les crues faiblement débordantes.

## Respecter et restaurer les milieux

En moins de 150 ans, le milieu naturel des sites fluviaux s'est considérablement modifié. De grandes opérations telles que les travaux de protection contre les inondations (quais, digues, remblaiements), la construction des canaux (Miribel-Jonage, Rhône Aval), l'implantation de grandes voiries (A7, routes départementales) et le développement urbain ont transformé, et transforment encore, l'environnement naturel des sites fluviaux. Pour ne citer qu'un exemple récent, le site naturel des berges et des îles le long du Rhône à Caluire a été fondamentalement modifié par l'aménagement du tronçon nord du périphérique .

Moins d'un cinquième des sites fluviaux du Grand Lyon est encore inscrit dans un environnement naturel. Plus rares sont les milieux naturels ayant un réel intérêt écologique. L'ensemble des grands travaux a en effet considérablement appauvri la diversité et la qualité de ces milieux naturels. Ces dix dernières années, ces milieux ont été répertoriés dans plusieurs documents complémentaires : les ZNIEFF (les zones de protection naturelles d'intérêt faunistique ou floristique), l'inventaire des sites écologiques de la Communauté Urbaine et, plus récemment, la délimitation des Espaces Naturels Sensibles départementaux (ENS).

Ces différents milieux font cependant complètement partie du patrimoine naturel de l'agglomération. La présence de castors, la concentration d'oiseaux d'eau (Miribel-Jonage, retenue de Pierre-Bénite...), la qualité de la faune piscicole (truite sur le canal de Miribel) sont autant d'éléments qui participent à la valeur symbolique de ces sites et qui constituent d'importants supports à une pédagogie de l'environnement.

A partir de ces connaissances du milieu, le Plan Bleu propose ou réaffirme plusieurs objectifs.

### • La protection des milieux naturels encore biologiquement riches

Ils se limitent essentiellement pour :

- le Val de Saône à l'île du Rontant et quelques linéaires ponctuels de rives.



L'île de Rontant à Albigny-sur-Saône

- le Rhône amont à La Feysine, la réserve naturelle de Crépieux-Charmy, une partie du site de Miribel.
- le Rhône aval à l'ensemble des îles et berges de Solaize, Vernaison, Feyzin et Iriigny.

### • La restauration des milieux dégradés

Deux sites importants font l'objet de projets de restauration :

- Sur le Rhône Amont, le SYMALIM (Syndicat Mixte pour l'Aménagement et la gestion du parc de loisirs de Miribel Jonage) a réalisé le Plan Directeur dont le premier objectif est la restauration du site dans sa globalité en favorisant le retour à des conditions hydrauliques acceptables et en protégeant la diversité et la qualité des milieux naturels (réhabilitation des lônes, restauration des marais, remise en état des gravières et des zones dégradées).

Ce projet est actuellement proposé comme site Natura 2000 (réseau européen de protection).



Le vieux-Rhône à Vernaison

Depuis 1995, ce projet est inscrit dans le programme LIFE. A ce titre, la Direction de la Commission Européenne chargée de l'environnement alloue des financements permettant d'engager des actions concrètes. Ces dernières s'inspirent des conclusions des études hydrauliques en mettant l'accent sur les impacts favorables pour les écosystèmes (préservation, restauration) et la biodiversité.

– Sur le Rhône aval, le projet du SMIRIL (Syndicat Mixte d'Aménagement des îles et des lônes) a pour objectif de retrouver un

Rhône et des lônes vivants en revenant à une situation de milieu humide à forte plus-value écologique. Il s'agit ici d'assurer une réhabilitation des sites écologiquement dégradés, particulièrement par la baisse de la nappe phréatique, en faisant revenir ou laissant réapparaître la faune et la flore originellement liées au milieu humide.

– Enfin, les rives de la Saône vont bénéficier d'un "projet nature". Malgré la densité et la force des aménagements de toutes sortes qui bordent la rivière, des secteurs pouvant retrouver tout leur intérêt biologique seront réhabilités.

# Identifier et valoriser les paysages fluviaux

Site de confluence, le Grand Lyon est riche non seulement de la présence des deux cours d'eau qui le traversent mais, surtout, par la variété des paysages fluviaux qui le composent.

L'essor et l'émergence de l'agglomération au niveau européen imposent une attention particulière à la valorisation de ce patrimoine paysager, porteur d'une image forte de l'agglomération.

Cet atout important, dont jouit le Grand Lyon, est soumis cependant à diverses pressions, entraînant localement l'altération de cette richesse paysagère et une perte parfois irréversible d'identité des sites.

Le Plan Bleu doit veiller à la protection de ce patrimoine, faire reconnaître la valeur des différents paysages fluviaux et la faire partager par ceux qui y vivent et ceux qui le façonnent.

Dans le cadre de la mise en valeur des paysages, la protection des vues est un élément essentiel dont il faut prioritairement tenir compte. Un travail de repérage sera réalisé site par site et des mesures de protection seront préconisées.

L'analyse des caractéristiques fondamentales du paysage fluvial lyonnais permet de distinguer quatre entités paysagères bien distinctes. Une entité paysagère se définit par un ensemble d'éléments physiques et naturels homogènes avec des caractéristiques propres, une organisation spatiale spécifique et une ambiance qui se distinguent d'un espace voisin. La mise en évidence de ces entités paysagères relève autant de critères objectifs que de critères subjectifs. Le paysage est avant tout une émotion, variable en fonction de la lumière, de l'endroit ...

Les quatre entités paysagères qu'il convient de préserver et de valoriser sont :

## Le Val de Saône : le pittoresque

Il se caractérise par une vallée étroite et encaissée qui se rétrécit vers le sud. Dans son parcours amont, la Saône dessine de larges méandres (Collonges, Couzon, Rochetaillée ...), puis s'encaisse dans un défilé aux parois verticales dans la ville elle-même (Pierre Scize). Les versants dissemblables de la vallée forment un écrin pour la rivière qui, en dehors des périodes de crues, présente un cours lent et calme. Son tracé sinueux est générateur de paysages et de points de vue variés qui sont de grands atouts pour l'harmonie naturelle de ce site.



Malgré une urbanisation dense dans la vallée et le mitage partiel de certains versants, il continue de se dégager de ce paysage une forte impression de pittoresque grâce aux multiples séquences paysagères d'échelle réduite. La richesse de ces sites est renforcée par quelques points forts architecturaux tels que l'île Barbe, les châteaux de Cuire et de Rochetaillée ... ainsi que les nombreuses propriétés bourgeoises se succédant le long des versants.

Constituant une véritable complémentarité avec le site des Monts d'Or, le Val de Saône est un atout touristique important pour l'image du Grand Lyon encore trop peu reconnu et que le Plan Bleu se doit de signaler.

## Le Rhône amont : la nature et la ressource



caractérisée par la présence forte de l'eau sous différents aspects (canaux, rivières, lacs), une occupation du sol tantôt agricole (cultures céréalières sur grandes parcelles), tantôt naturelle (pelouse ou végétation arborée), associée à un relief aux faibles dénivelés.

Ces différents éléments confèrent à ce secteur une impression d'espace renforcée ponctuellement par d'importantes perspec-

Dans cette partie de la vallée du Rhône, le fleuve a conservé des aspects de son ancienne physionomie : de large vallée alluviale dans laquelle le lit du fleuve était changeant. Le Rhône coule sur un terrain meuble constitué de sable et de cailloux. Malgré les nombreux aménagements réalisés durant ce siècle, on reconnaît encore un type de paysage particulier que les Lyonnais appellent "les broteaux".

Inscrit au pied du plateau de la Dombes dans le paysage topographiquement plat de la plaine de l'Est, cette coulée verte prend naissance au cœur de la ville (Parc de la Tête d'Or) pour se développer en s'élargissant considérablement en direction de Miribel et de Jonage.

Ce site fluvial est remarquable par son étendue et sa proximité de l'agglomération. Il se

caractérisé par la présence forte de l'eau sous différents aspects (canaux, rivières, lacs), une occupation du sol tantôt agricole (cultures céréalières sur grandes parcelles), tantôt naturelle (pelouse ou végétation arborée), associée à un relief aux faibles dénivelés.

Cette entité paysagère présente d'importantes potentialités et bénéficie déjà d'une identité forte et unique au sein de l'agglomération. Un certain nombre de grands projets enrichiront cet ensemble :

- Le parc-nature de Miribel-Jonage : le projet du SYMALIM donnera lieu à une véritable requalification de l'image de ce secteur. Plantations, aménagements divers, création de broteaux et d'étangs seront autant d'éléments qui participeront à l'évolution qualitative de cet espace exceptionnel.
- Le canal de Jonage et le Grand Large : le canal marque la limite d'urbanisation sans

réellement l'intégrer. Il doit devenir un véritable axe de vie, un lieu de contact privilégié entre la population et l'eau. Le renouvellement de la concession au profit d'EDF est une occasion importante de repenser le rôle du canal et de procéder au désenvasement du Grand Large.

- Les aménagements de la Rize : le Syndicat d'Etudes de l'Aménagement de la Rize travaille depuis 1990 à la réhabilitation du cours d'eau. Une partie du projet est déjà réalisée sur la commune de Décines. Ce secteur autrefois délaissé prend la forme d'un parc naturel de qualité que la population limitrophe a déjà commencé à s'approprier. Il assurera un rôle important de liaison naturelle entre le canal et le parc de Miribel-Jonaige.

- La réserve naturelle volontaire du secteur de puits et de captage : le classement de la zone permet de figer le caractère naturel (arrêtés de 6 ans renouvelables). L'ONF a déjà engagé un reboisement partiel de ce secteur. Le paysage en sera dès lors amélioré. L'assurance d'une véritable protection, ainsi que d'une grande qualité paysagère de cette zone, sont déterminants. En effet, sa situation dans l'agglomération est stratégique, à l'intersection des continuités naturelles de la Plaine de l'Est et du Plateau de la Dombes.

- La Feyssine : située entre le boulevard Laurent Bonneval et le Rhône, cette coulée verte, longtemps restée à l'état de friche, est en pleine mutation ; un parc naturel devrait y être réalisé. Il s'agit ici d'un espace naturel important pour l'agglomération : c'est la dernière liaison entre le centre et les grands espaces naturels de l'Est lyonnais. C'est également l'un des derniers secteurs naturels de détente pour la population du centre de l'agglomération.

## Le Rhône aval : le contraste absolu

Très marqué par les développements industriels lourds, ce territoire est constitué d'une double image : vallée de la chimie et paysage verdoyant du Vieux Rhône.

Le canal constitue une véritable rupture entre ces deux sites :

- à l'est, les industries et infrastructures routières et ferrées s'imposent dans le paysage. Friches et urbanisation ponctuelle (habitat collectif et individuel) occupent le pied de la balme; celle-ci constitue dans ce secteur le seul élément naturel réellement marquant.

Les alignements réguliers des cuves de la raffinerie, la présence forte des torchères, des architectures singulières associées aux odeurs de ces lieux confèrent à ce site une identité particulière, exceptionnelle de nuit.

- à l'ouest, le Vieux Rhône s'écoule dans un site constitué d'îles couvertes principalement de boisements alluviaux, longés par le versant encore à dominante naturelle du plateau d'Irigny.

L'ensemble de ce site fluvial est aujourd'hui d'accès difficile et n'est dès lors fréquenté que localement (abords du pont de Vernaison, étang Guinet).





La structure de l'espace en fait un milieu hors du temps. En effet, le site étroit en creux, avec une "forêt galerie" développée, paraît protégé des espaces environnants et notamment des sites industriels adjacents pratiquement invisibles.

Une profonde impression de calme et d'isolement se dégage de ces lieux. Le projet du SMIRIL, ayant pour objectif une restauration véritable du milieu du Vieux Rhône (lônes et projet nature), préservera l'intimité de ces lieux, havre de nature au cœur d'une vallée fondamentalement modifiée par l'activité humaine.

Ces deux espaces aux identités spécifiques font de ce secteur un site singulier par les contrastes qui s'y côtoient. Néanmoins, un équilibre entre ces deux unités de paysages semble s'être imposé. Le Plan Bleu se doit de veiller au maintien de ce dernier. Aujourd'hui déjà, le projet du SMIRIL apparaît comme un des garants de la pérennité de la qualité de site du Vieux Rhône. Une étude de paysage est en cours sur la vallée de la chimie. Sa relation avec le fleuve méritera d'être clairement précisée et étudiée.

## Le Centre : la prégnance des fleuves

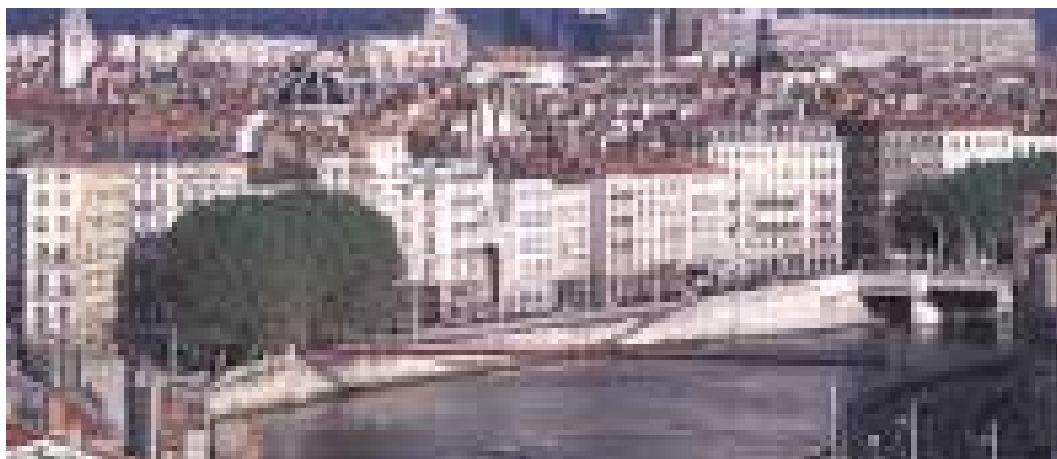
L'originalité de Lyon est d'être une "ville site" marquée par ses fleuves. Très longtemps, la ville s'est adaptée aux contraintes géographiques. Elle s'en est cependant ponctuellement affranchie au 19<sup>ème</sup> siècle, à la suite de grands travaux.

Rhône et Saône définissent des paysages urbains bien distincts :

- le Rhône, par la rectitude des quais, sa largeur, l'ordonnance des immeubles qui le bordent donne une impression de majesté dans la rigueur.
- la Saône, le cours d'eau le plus anciennement intégré à la ville, définit un site urbain original, aux lignes architecturales se mouvant aux ondulations du cours d'eau et du relief. Les balcons, encore boisés et longeant la rive droite de la Saône, constituent un cadre naturel remarquable au cœur de la ville.
- le site du confluent qui depuis deux siècles, n'a cessé de susciter des initiatives architecturales et qui fait aujourd'hui l'objet d'un projet de développement urbain.

L'ensemble des séquences bâties magnifie la qualité du support fluvial en créant un véritable spectacle où l'eau est l'élément dynamique du site.

Différents travaux et études (silhouette urbaine, coloration des façades, aménagements spécifiques etc) démontrent clairement l'intérêt général porté à ce patrimoine fluvial et la volonté de préservation de la qualité et de l'harmonie de cette richesse.



Quai de Saône et passerelle Saint-Vincent

## Préserver les continuités naturelles

Les cours d'eau ne peuvent être réduits à leurs eaux. Ils s'inscrivent dans des territoires plus vastes que constituent leurs vallées. Ces dernières sont formées par des berges et des versants qui interviennent de façon décisive dans le paysage, donc dans les préconisations du Plan Bleu.

La Loi sur le Paysage et la Charte de l'Ecologie Urbaine, document communautaire, ont pour objectif principal la protection de l'environnement et des sites naturels. En 1991, le Grand Lyon s'est doté d'un outil de protection des continuités naturelles à travers la trame verte d'agglomération. Le Plan Bleu intègre dans sa globalité la volonté d'assurer la préservation de ces continuités, tant longitudinalement que transversalement aux fleuves.

**Les continuités longitudinales** portent principalement sur les sites des balmes et des versants. Ces derniers constituent en grande partie la silhouette et le paysage des sites fluviaux. L'image et l'identité de ceux-ci se définissent essentiellement sur ces secteurs primordiaux qui requièrent la plus grande attention, car particulièrement sensibles. Leur couverture végétale d'origine a souvent été réduite par l'urbanisation (tours, habitat pavillonnaire...) et leur image souvent dévalorisée par une absence de maîtrise et un manque de connaissance des règles d'insertion dans les sites.

Ces continuités naturelles longitudinales se localisent principalement le long du Val de Saône (versants Monts d'Or et Franc-Lyonnais) et sur le Rhône aval (plus particulièrement les versants du plateau des Etangs et la balme de St Fons et Feyzin). Ils sont plus limités dans le secteur du Rhône amont (balmes de Caluire et Rillieux) et le secteur central (balmes de La Mulatière, de Ste Foy et colline de Fourvière).

**Les continuités transversales** aux fleuves ont pour objectif de relier des espaces naturels importants, et ce, à partir de coulées vertes encore préservées. Dans les vallées,

les communes se sont le plus souvent urbanisées le long des fleuves. Ces trente dernières années, le développement urbain de ces secteurs a recouvert l'ensemble des vallées et considérablement fragilisé les continuités naturelles transversales de part et d'autre du fleuve.

Bien que rompues par le fleuve, ces dernières ont néanmoins un intérêt environnemental important, tant dans le domaine de l'écologie que du paysage.

Initialement, le paysage linéaire des fleuves était constitué de séquences visuelles variées : urbanisation des bourgs, espaces naturels séparant ces derniers et renforçant leur identité. Quelques rares continuités existent encore, reliant les espaces naturels des versants et des plateaux de part et d'autre des fleuves. Ils constituent des effets de "porte" végétale, rythmant les séquences urbaines longitudinales.

Le Plan Bleu se doit de veiller à leur préservation, car c'est particulièrement à travers elles que l'impression de nature peut encore subsister le long des cours d'eau.

Ces continuités transversales se limitent au Val de Saône et, à l'ouest, au Rhône Aval où elles sont déjà fortement altérées. Sur le Rhône amont, elles sont associées au "V Vert" et à la recomposition du paysage de l'Est Lyonnais.

La densité de l'urbanisation dans le secteur central et la présence forte de la vallée de la chimie le long du canal en Rhône aval ne permettent plus aucune continuité transversale.

Les moyens à mettre en oeuvre pour préserver ces continuités naturelles (longitudinales et transversales) sont essentiellement associés aux règles des P.O.S. Il s'agit d'établir un zonage adéquat des espaces encore naturels qui enrichissent les sites fluviaux aussi bien en fond de vallée que sur les versants, et particulièrement les sommets des pentes.





Les Monts d'Or et le Val de Saône

Le classement de la plus grande partie des pentes en zones ND permettra d'éviter de nouvelles constructions, autorisant seulement les reconstructions dans le même site ou des extensions très limitées.

Dans les secteurs assez étroits des parties hautes des versants, la constructibilité peut demeurer mais doit être soumise à des règles paysagères strictes (ex. : interdire les barres élevées perpendiculairement à la pente et les pignons verticaux, favoriser la disposition en gradins étagés ou architecturés, planter des rideaux végétaux ...).

Concernant les balmes (une trentaine de kilomètres), le problème est particulier car associé aux risques naturels. Les glissements de la couche superficielle du terrain ont provoqué des accidents spectaculaires par le passé. La charte de l'écologie urbaine dénombrait une quarantaine de dossiers d'aménagement ou de permis de construire programmés annuellement sur ces zones sensibles.

La révision des P.O.S. de 1992 a donné lieu à la réalisation de cartes d'aléas "mouvements de terrain" pour 29 communes. L'existence de ces balmes suppose aussi une logique de protection paysagère.

## Mettre en scène le patrimoine fluvial

L'ancienneté des relations de l'agglomération lyonnaise avec le Rhône et la Saône a engendré au fil du temps un véritable "patrimoine fluvial". Ces témoignages du passé sont divers mais proviennent tous des éléments construits pour des raisons de défense et des raisons économiques (activités et passages).

### Préserver l'identité architecturale des quais

Les quais du centre-ville contribuent à la beauté de Lyon. Ils sont mentionnés comme tels dans les guides et les descriptions de la ville depuis les années 50. Ils constituent en effet une véritable architecture patrimoniale. Ils le doivent à leur longueur (plus de 16 kilomètres), et surtout, à leur extraordinaire unité. Ils ont en effet été construits ou remaniés dans les années 1860 - 1865, lorsqu' à la suite de la désastreuse inondation de 1856 qui envahit les trois quarts de la rive gauche, on décida de leur faire remplir la fonction de digue.

Le matériau est de très grande qualité : une pierre blanche dite de Villebois, très résistante aux intempéries et aux dégradations humaines, dont la teinte claire contrastait avec la réputation de ville noire et sombre dont souffrait Lyon au XIX<sup>ème</sup> siècle.



Le quai de la Pêcherie

L'organisation de ces quais est triple : un bas-port (de largeur très variable, de 70 mètres sur la rive gauche du Rhône à quelques mètres dans le défilé de Pierre Scize), un mur de quai presque vertical en pierres appareillées, coupé par des escaliers très raides et des rampes en pente faible, et un quai haut arboré de platanes et transformé en promenade lorsque la largeur le permet. Au bord du Rhône, il existe en général une double rangée de platanes; c'est encore et seulement dans le défilé de Pierre Scize que, faute de place, cette promenade supérieure s'interrompt sur une faible longueur.

Très peu de villes dans le monde disposent d'un tel équipement patrimonial. Seule Paris et, dans une moindre mesure, Francfort et Rome, peuvent dans ce domaine être comparées à Lyon.

Lieux propices au développement d'une architecture prestigieuse, les quais sont également riches de nombreux monuments (Hôtel-Dieu, Palais de Justice, Université, etc.) rythmant un alignement architectural de qualité et d'une grande homogénéité. Le Plan Lumière a déjà fortement participé à la mise en valeur de ce patrimoine, la nuit.

Toute action pouvant porter atteinte à l'ordonnancement du paysage construit des quais est désormais à proscrire de manière totale et définitive. La protection de ce patrimoine est déjà assurée par le classement de ces lieux au titre du site inscrit de la ville de Lyon.

### Respecter les traces des anciens passages, ponts et trilles

Les franchissements ont toujours été un problème majeur et les efforts des hommes ont porté prioritairement sur ce point, faisant appel à des techniques variées.

Dans les siècles précédents, on était fort peu respectueux de ce passé. En 1843, on détruit le pont de pierre de la Saône construit en 1070 pour faciliter la navigation et on le remplace par le pont de Nemours, appelé ensuite pont du Change, détruit pour la même raison en 1956. Peu avant, en 1954, le vénérable pont de la Guillotière avait subi le même sort. Il n'existe plus aucun pont antérieur à 1827 (pont de l'Île Barbe). Il est temps de ne plus négliger le passé. Dans ce sens, plusieurs actions sont possibles :

- **la culée de la rive gauche de l'ancien pont Morand** est encore bien visible juste en aval du nouveau pont. C'est un remarquable exemple du soin mis en 1890 par les ingénieurs lyonnais pour employer des matériaux nobles (marbre vert et jaspe, décorations sculptées) pour l'édification de l'ouvrage. Un panneau explicatif y trouverait facilement sa place, associé à une mise en valeur de l'échelle des hauteurs de l'eau du fleuve visible tout à côté, ce qui rappellerait utilement aux Lyonnais ce que peuvent être les possibilités de montée des eaux en grande crue. On peut aussi indiquer les deux emplacements anciens des deux grands ponts qui firent partie de la vie des Lyonnais pendant 7 à 8 siècles : le pont de Pierre et le pont de La Guillotière.



Pont de l'Île Barbe (1827)

- **quelques détails de construction des ponts existants** sont aussi à mettre en valeur. Le pont de l'Île Barbe est le plus ancien de Lyon et a été construit à l'origine par le créateur de ce type de passage, de sur-

croît un lyonnais du quartier d'Ainay : Marc SEGUIN. Il a été suivi de près par le pont de Couzon et la passerelle St Georges, avec des piliers de soutien en forme de navettes de canuts (1852).

- **les anciens bacs à traile** ont longtemps permis de traverser le Rhône en profitant du courant. A Miribel-Jonage, Vernaison, Irigny, Grigny et Rillieux-la-Pape, il reste les piles de rive auxquelles on accrochait le câble de la traile. Leur conservation, sans espérer une remise en service, est impérative.

- **les anciennes écluses** de Caluire (face à l'Île Barbe) et de La Mulatière sont également à signaler.

## Des rappels historiques de la navigation ancienne et de la technologie

La navigation fut l'une des bases essentielles de la prospérité économique de la ville jusqu'au XX<sup>ème</sup> siècle. Il n'en reste pratiquement plus aucune trace : la gare d'eau de Vaise a été comblée dans les années 1965 avec des déblais du tunnel de Fourvière. L'autre grand équipement du XIX<sup>ème</sup>, le port Rambaud, est voué à une réutilisation nautique différente de l'activité commerciale ancienne. Il peut lui aussi contribuer au souvenir.

L'aménagement dit de Jonage date des années 1890. Il avait pour but de remplacer le canal de Miribel et de produire de l'électricité pour l'agglomération (d'où le nom de la société concessionnaire "Compagnie des Forces Motrices du Rhône"). L'usine de Cusset, sur le canal de Jonage, avec le bâtiment annexe en pierre de taille sur la rive villeurbannaise, sa façade ornée de céramiques, son équipement d'époque, devrait être classée en tant qu'archétype des techniques de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle. Son maintien en l'état, et pourquoi pas sa visite, sont un des éléments essentiels de la réhabilitation du canal et de son insertion dans l'animation urbaine.

# Atténuer les atteintes au paysage

La qualité des paysages fluviaux de l'agglomération n'est plus à démontrer. Toutefois, différents éléments destructurants peuvent être identifiés et différentes actions peuvent être entreprises.

## Les zones d'activités

Depuis toujours, les activités économiques se sont développées le long des fleuves, mais leur intégration dans le paysage s'est souvent révélée difficile. Longtemps peu étendues, elles n'en modifiaient que localement l'équilibre.

L'essor économique de l'agglomération lyonnaise, au cours des cinquante dernières années, a donné lieu à un étalement considérable de l'industrie, et les sites fluviaux ont aussi été victimes de ce mouvement.

L'absence de prise en compte de l'environnement a donné lieu à des zones non intégrées dans le site et d'une grande pauvreté de paysage. Le bâti est de manière générale dépourvu de qualité architecturale : volumes simples, couvertures le plus souvent en bardage, multiplicité des couleurs. Les espaces extérieurs se réduisent généralement à des aires de stockage ou de stationnement et à de rares espaces verts généralement limités aux zones de friches.

Trois grandes zones d'activités s'étendent le long du Rhône et de la Saône : la vallée de la Chimie, le port Edouard Herriot, la zone industrielle de Neuville-Genay, auxquelles s'ajoutent les friches portuaires du port Rambaud et de Longoménil dans le Val de Saône.

De plus, différentes zones agricoles ou friches proches des sites fluviaux auront, dans le futur, une vocation économique (NAi au P.O.S.) : partie nord de la zone industrielle de Neuville-Genay, site d'Yvours à Pierre Bénite et Irigny, la Jonchère à Vaulx-en-Velin.

Le Grand Lyon engage actuellement un travail de requalification des zones d'activités. La zone industrielle de Genay-Neuville a été l'un des premiers sites étudiés. Le rapport de la zone avec le fleuve y est traité et des solutions sont préconisées.

Des bureaux d'études ont été missionnés sur la requalification paysagère de la vallée de la chimie (de Solaize à La Mulatière). Le travail réalisé en concertation avec les différents partenaires (DDE, Conseil Général, CNR ; industriels...) a pour objectif de modifier l'image de l'entrée de la ville.

Le Plan Bleu est solidaire de l'ensemble de ces démarches. Il ne peut qu'insister sur la nécessité de les étendre à l'ensemble des sites. Il est également important de garantir l'avenir, et plus particulièrement l'aménagement des zones d'extension des activités. Ces dernières devraient faire l'objet d'un cahier des charges aux prescriptions paysagères précises intégrant leur relation avec les sites fluviaux.

## L'insertion des ouvrages dans l'environnement

A une époque de communication et de réseaux, le paysage subit de plus en plus de pressions diverses : construction d'infrastructures routières, omniprésence de la publicité, implantation de lignes EDF, etc.

La "Loi Paysage" et l'obligation d'études d'impact contribuent déjà à la protection des sites et des paysages.

Le Plan Bleu reste cependant vigilant et se doit d'insister quant à l'intégration des ouvrages existants et futurs.

### • Les ouvrages d'art liés aux infrastructures futures

Différents grands projets d'infrastructures routières sont programmés pour les années



Le périphérique nord

à venir : tronçon ouest du périphérique, pont sud, boulevard urbain sud, pont de la Sucrerie, etc.

Premiers sites de découverte du paysage d'une région, certains de ces ouvrages, particulièrement les ponts et leurs abords, constitueront pour les usagers et les visiteurs étrangers des lieux porteurs de l'image de l'agglomération. Ces ouvrages devront s'intégrer aux sites existants, mais, également, être conçus dans un esprit de plus-value paysagère.

Ils seront ainsi des vecteurs nouveaux de découverte des paysages et apporteront par leur architecture une valeur ajoutée au site.

#### • Les lignes E.D.F.

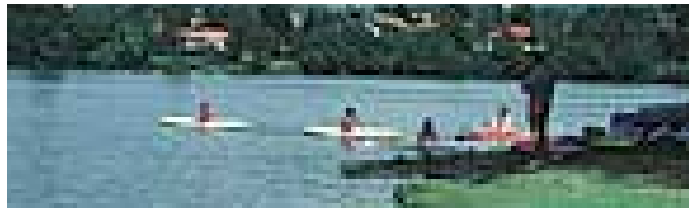
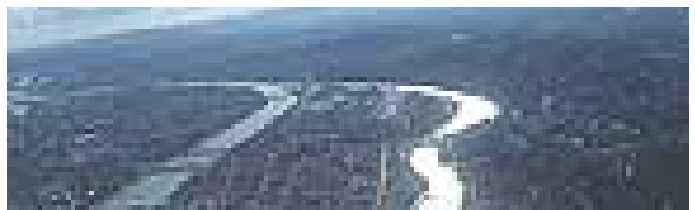
D'importants réseaux E.D.F. couvrent notamment la plaine de l'est. Certains traversent le site fluvial du Rhône amont où leur présence s'impose de manière très forte dans le paysage. Les lignes à très haute tension qui constituent l'essentiel du problème, sont souvent techniquement enterables. Ces sites fluviaux, lieu d'accueil et

de récréation d'une partie importante de la population lyonnaise, méritent que des solutions soient recherchées au cas par cas : l'accord signé par le SYMALIM avec EDF en est un bon exemple.

### Les points noirs isolés

Le paysage est souvent ponctuellement altéré par des éléments isolés qui dévalorisent la qualité générale d'un site. Il peuvent être liés à l'habitat (hangars, constructions délabrées, voire abandonnées, etc), au manque de respect de certains lieux par l'homme (décharges sauvages, vandalisme), à des aménagements fonctionnels. Un travail fin de repérage devrait permettre de les localiser. Des solutions parfois simples et peu coûteuses peuvent être mises en oeuvre : plantation, merlon végétalisé, nettoyage, etc. Des opérations ponctuelles doivent être réalisées régulièrement afin de préserver la propreté des berges. Le Plan Bleu peut être initiateur de telles démarches déjà engagées dans d'autres villes françaises.

## DEUXIÈME PARTIE



## *Continuités, organisation urbaine et usages*

## BILAN :

# des berges à reconquérir

L'automobile constitue le facteur principal des ruptures de continuités et d'accès sur les berges. Des solutions urbanistiques ont été testées ces dernières années pour concilier les nombreux usages de bords de rives avec la circulation dans l'agglomération. C'est sans doute au niveau des intentions de la politique des transports dans l'agglomération que les perspectives les plus intéressantes s'ouvrent aujourd'hui pour l'amélioration des conditions d'usages récréatifs des berges et des bas-ports.

### Les rives dévolues à la circulation

Depuis l'immédiate après-guerre, les atteintes aux berges naturelles ont été quasiment systématiques dans une politique de voies sur berges, avant même que le nom ne soit inventé à Paris. Il y avait de la place et le terrain ne coûtait rien, car appartenant au domaine public fluvial de l'Etat.

Il en résulte des emprises importantes, occupées par les routes qui marquent profondément le paysage urbain.

Sur le Rhône, le comble de la coupure est atteint en aval de Perrache jusqu'à Pierre Bénite, où l'autoroute du "soleil" empêche tout accès au fleuve. Après les années 60, s'ajoutèrent la voie sur berge de la rive droite à Caluire, sous le quai Aristide Briand, et celle du quai Achille Lignon, prolongée jusqu'au pont de Lattre de Tassigny.

Dans le secteur du Rhône aval, l'autoroute A7 constitue aussi une coupure importante entre le site fluvial et les communes de St Fons, Feyzin, Solaize, Pierre Bénite, Oullins et La Mulatière.

Dans le Val de Saône, les deux routes départementales les plus fréquentées et servant au transit vers Lyon sont, elles aussi, situées sur les berges. Des espaces libres subsistent,

mais sont contraints par les aménagements routiers situés à proximité.

### Le problème du stationnement

Le stationnement sur les berges a aussi porté atteinte à la relation entre la population et le cours d'eau et, parfois, de manière irréversible.

C'est le cas sur la Saône où les parcs de stationnements, construits quais Romain Rolland et Saint-Antoine, ont supprimé les bas-ports à l'ouest et, pour les trois quarts d'entre eux, à l'est. Enfin, à Vaise, un parc de stationnement en béton a également été réalisé dans les années 60.

Malgré des aménagements de détail, le cheminement des piétons est le plus souvent impossible ou de nature dissuasive et la communication directe avec l'eau a partout disparu. Ces éléments constituent des nuisances visuelles importantes. Ainsi depuis le quai Saint-Vincent, le paysage exceptionnel de la façade du Palais de Justice, du Vieux Lyon et de la colline de Fourvière est altéré par ce rempart fonctionnel.

Sur le Rhône, le stationnement existe, mais la situation peut évoluer. Des places en surface ont été aménagées sur plus de 2 kilomètres de long entre le pont Morand et le viaduc ferré de Perrache. Une couverture continue d'automobiles s'étend ainsi sur 15 hectares en plein cœur de ville. Sur la rive gauche du Rhône, on dénombre près de 1 800 places de stationnement, ce qui est peu au regard des inconvénients de ces emprises.

Ce tableau négatif est en totale contradiction avec le rôle assigné aujourd'hui aux berges en centre ville : les rives sont des espaces publics au service de tous les habitants, et, comme tels, soustraits autant que possible aux exigences de l'automobile.



# UN FAISCEAU DE POLITIQUES COMPLÉMENTAIRES ET DÉTERMINANTES

Il existe aujourd'hui une véritable convergence des politiques d'agglomération qui vont dans le sens de la reconquête des berges. Ces initiatives récentes constituent les bases techniques préalables aux aménagements des quais et des bas-ports.

## La charte entre le Grand Lyon et V.N.F. : l'entretien des quais et leur mise en valeur

Toute politique d'aménagement des berges dans le secteur central passe tout d'abord par une phase de restauration des quais qui, malgré une architecture solide qui fait honneur aux architectes du siècle dernier, ont subi les assauts du temps et des courants. Certaines parties de berges endiguées dans le secteur central sont en effet dans un état déplorable. Le confortement nécessite par exemple la pose de palplanches renforçant la structure du quai sous la ligne d'eau. Ces travaux ont été engagés sur quelques quais, par exemple à Gerland ou en Presqu'île.

Le partenariat établi en mars 1997 entre Voies Navigables de France (V.N.F.) et la Communauté Urbaine s'intéresse donc à cette étape initiale de consolidation, préalable aux aménagements proposés par le Plan Bleu. Conclue pour une durée de cinq ans et renouvelable, cette charte prévoit une participation financière à ces travaux de restauration à la charge de V.N.F., responsable de l'entretien du chenal navigable et de la mise en valeur du domaine public fluvial, et de la Communauté Urbaine, responsable par ailleurs de la mise en valeur des berges. L'ensemble des bas-ports non concédés à ce jour fera l'objet d'une superposition de gestion au bénéfice de la Communauté Urbaine qui pourra, en toute légalité, les aménager. Cette charte est une avancée

significative mais il est nécessaire à l'avenir d'aller plus loin dans le partenariat entre le Grand Lyon et VNF pour des actions communes.

## Le Plan des Déplacements Urbains : poursuivre la rupture avec une logique unimodale de l'automobile destructurant la ville

Le projet de Plan de Déplacements Urbains (P.D.U.), adopté en 1997, définit à une échéance de 10 ans une stratégie d'agglomération allant dans le sens d'une recherche d'un meilleur équilibre entre les différents modes de déplacements.

Etape essentielle de la politique des transports de l'agglomération, il accorde une plus grande place aux modes "doux" (piétons, cycles et transports en commun) et permet une reconquête des espaces urbains aujourd'hui dominés par l'automobile.

A plusieurs reprises ont été évoqués des projets de desserte fluviale. Ces projets ont été différés, compte tenu des coûts d'investissement nécessaires et de la faible rentabilité économique de l'exploitation. Si on considère l'aspect important de l'agrément du parcours, de la réduction de la pollution et de sa dimension symbolique pour l'image de la ville, ces projets pourraient être relancés.

### • Vers une amélioration des conditions de circulation piétonnière et cycliste

Le P.D.U. propose aujourd'hui des moyens de concrétiser certaines prescriptions du Plan Bleu. Les principales orientations du P.D.U. sont les suivantes : l'amélioration des conditions de circulation piétonne et cyclis-



te, le détournement du centre-ville du trafic de transit et de régulation, la réduction de la capacité des grands axes et des nuisances, le partage de la voirie entre les différents modes, la maîtrise du stationnement et la coordination des différents réseaux, la volonté de lier le développement urbain aux déplacements. Autant d'atouts pragmatiques pour la valorisation des sites fluviaux et, en particulier, pour la reconquête des berges : objectif affiché du Plan Bleu depuis 1991.

• **Les bas-ports et les quais : des sites de grande qualité pour les déplacements non motorisés**

Les orientations du Plan Bleu doivent être incluses dans la définition du plan pluriannuel d'actions du P.D.U., ainsi que dans la conception d'une charte destinée aux piétons et cyclistes. Les quais et les berges doivent être considérés comme des zones adaptées à l'accueil de ces deux modes de déplacement.

Le P.D.U. ouvre aussi des perspectives en matière de requalification de voiries par le biais d'orientations sur le partage de celles-ci, la réduction des nuisances sonores et la

pollution de l'air. Les quais du Rhône et de la Saône sont identifiés par le P.D.U. comme des axes sur lesquels devront être définies des actions prioritaires de requalification, et ceci, en terme de vitesse de la circulation et de capacité des voies.

• **Une meilleure maîtrise du stationnement, notamment sur les berges**

Enfin, le projet de Plan des Déplacements Urbains concerne aussi la maîtrise du stationnement. Les berges du Rhône, par exemple, font partie des espaces à requalifier dans ce sens et doivent faire l'objet d'une analyse précise de l'offre et de sa réglementation.

A ces deux documents majeurs concernant de près la future gestion des berges de la Communauté Urbaine, il faut ajouter d'autres plans locaux qui assurent une convergence d'actions. C'est le cas notamment du Plan de Gestion du Val de Saône, qui, au delà de son objectif d'entretien des berges, a recensé l'ensemble des continuités piétonnes et cyclables de ce secteur. Ce travail constitue un préalable indispensable au financement de leur réalisation.

## LES OBJECTIFS

# Aménager des continuités sur les berges dans une démarche d'intégration urbaine

Ces principes de continuité et d'intégration urbaine sont fondamentaux et s'expriment dans le sens longitudinal et transversal. Le Plan Bleu apporte aujourd'hui des propositions pour restaurer des continuités piétonnières et cyclables dans toute l'agglomération en tentant de tisser un véritable parcours entre les grands sites fluviaux. Mais cette articulation doit être aussi transversale : le Rhône et la Saône ne doivent plus constituer des coupures entre les quartiers. Bien au contraire, l'aménagement des berges, des bas-ports et des quais doit permettre de "raccrocher" le tissu urbain existant à cet espace public de grande qualité et de mêler le plus possible leur développement à celui de la voie d'eau.

### • Les continuités piétonnières et cyclistes : le sens longitudinal

Le Grand Lyon entend améliorer aujourd'hui l'offre de loisirs de l'agglomération par une mise à disposition de zones de récréation de proximité, répondant à des usages sportifs par exemple, et constituée d'espaces diversifiés : parcs et parcours urbains, zones de loisirs... Les promenades aménagées sur berges sont un élément essentiel de ce schéma. L'utilisation des berges est un droit d'usage oublié, propice aux derniers loisirs gratuits que sont la marche et le vélo.

Le plus bel exemple est la piste cyclable en cours de réalisation, longue de 35 kilomètres et reliant le nord et le sud de l'aggloméra-

tion (de Miribel-Jonage à Vernaison). Celle-ci s'intégrera dans le grand cheminement reliant le lac Léman à la Méditerranée projeté par l'Institution Inter-départementale des bassins Rhône-Saône.

### • Favoriser les liaisons entre les bourgs ou quartiers et les fleuves : le sens transversal

Le Plan Bleu a pour objectif de restaurer les liaisons entre les quartiers, les bourgs et les fleuves ; cet objectif sera complémentaire de la volonté d'aménager des continuités le long des berges.

La recherche de continuités longitudinales sur les berges et les quais et la multiplication, pour les loisirs nautiques, de points de contact avec l'élément liquide, aboutiraient à un projet aux perspectives limitées si rien ne favorisait les accès à ces aménagements.

Cette tâche s'inscrit nécessairement sur le long terme, tant l'urbanisme s'est trop longtemps départi de ce principe de transversalité. Néanmoins, de nombreuses réalisations témoignent aujourd'hui des capacités d'intégration de cette donnée à l'aménagement de la ville centre et des bourgs de l'agglomération.

D'une certaine manière, le Rhône et la Saône imposent toujours une certaine forme urbaine en raison, tout d'abord, des contraintes d'écoulement et des dangers d'inondation. Mais l'urbanisme se doit aujourd'hui de composer à la fois un paysage en harmonie avec les cours d'eau et une organisation urbaine qui favorise les rapports avec les fleuves.



## Le centre

### • Adapter les lieux et les usages des berges

Au delà de l'allégorie classique de la Saône "alanguie" et du Rhône "impétueux" idéalisant et personnifiant les cours d'eau, les paysages sont indéniablement marqués par de forts contrastes dans la traversée de Lyon.

**La Saône** : l'architecture des quais constitue de nombreux obstacles à la continuité des cheminements piétonniers et cyclistes sur les bas-ports, accessibles par des escaliers se répétant en séquences courtes. De cette physionomie résulte une ambiance tout à fait intime entre le promeneur et la ville, qui offre une option d'usage liée à la petite échelle, plus adaptée à la déambulation piétonne qu'aux parcours cyclistes.

**Le Rhône** : le parcours est ici à une autre échelle, non pas dans une liaison conviviale avec les quartiers, mais en situation de front ou de terrasse sur la Presqu'île. Le paysage offert par cette promenade de la rive gauche était construit dès le XVIII<sup>ème</sup> siècle : l'Hôtel Dieu, le collège de la Trinité, et le quartier Tolozan. Les bas-ports de

la rive gauche sont vastes, et rares sont les marcheurs qui profitent des quelques huit kilomètres de quais. Mais pour les cyclistes ou pour les adeptes de la course à pied, la continuité est à l'échelle de leur pratique. Cette physionomie générale doit orienter les futurs aménagements pour permettre une bonne adéquation entre les lieux et les usages.

### • Un site complexe mêlant de nombreux enjeux urbains

Le secteur central est un site complexe, où la notion d'urbanisme est la plus forte. La ville dense est un espace d'imbrication des intentions d'aménagement (projets urbains des différents quartiers, plan des espaces publics, Plan Lumière). Le Plan Bleu se situe donc ici à un point sensible d'articulation des politiques urbaines.

La question des liaisons transversales se pose donc ici à plusieurs niveaux, avec des réponses différentes selon les quartiers.

Les prescriptions du Plan Bleu sur le secteur centre sont de cinq ordres :

- organiser l'entrée de la nature dans la ville.
- favoriser le lien entre les quartiers et les fleuves par la création d'accès et l'ouverture d'espaces publics sur les berges.
- concevoir un développement des secteurs en mutation en lien constant avec les fleuves.
- développer les liaisons Est-Ouest.
- requalifier et aménager les quais.

### Organiser l'entrée de la nature dans la ville

La ville dense ne doit pas constituer une rupture trop rude du rapport à la nature, ni constituer un obstacle aux continuités d'usages. L'objectif de fond est donc d'assurer une articulation entre les zones "naturelles" du nord de l'agglomération par le parc de la Tête d'Or, La Feyssine, Miribel-Jonage, et du sud, par le parc de Gerland.

La volonté de relier les principaux grands sites fluviaux de l'agglomération justifie l'aménagement des berges du centre-ville et, notamment, de la rive gauche du Rhône. Concrètement, cette intention est déjà

visible dans l'aménagement du quai Charles de Gaulle.

### Favoriser le lien entre les quartiers et le fleuve par la création d'accès et d'ouverture d'espaces publics sur les berges

#### • La rive gauche du Rhône

Dans le secteur intra-muros, il est aujourd'hui possible d'aller de Gerland à Miribel-Jonage en vélo en empruntant une piste en site propre sur une part importante du parcours, grâce à un balisage précis et sécurisant.

Sur cette rive, les aménagements futurs doivent être pensés à l'échelle de l'agglomération. Depuis le Plan Bleu de 1991 et la charte de partenariat entre le Grand Lyon et V.N.F., ces aménagements sont de la compétence de la Communauté Urbaine et c'est donc cette dernière qui lancera bientôt une consultation de portée internationale pour l'aménagement des bas-ports de la rive gauche en centre ville (du pont Winston Churchill au pont Pasteur). Ce projet est sans doute le plus ambitieux imaginé depuis longtemps pour l'aménagement des berges. Quelques éléments essentiels devront donc être inscrits au cahier des charges des concurrents : le projet doit ménager une continuité piétonnière et cyclable et un vaste cheminement libre. Il devra respecter toutes les contraintes nécessaires à l'accueil des bateaux et à un fonctionnement correct de leurs différentes activités (restauration, promenades touristiques, théâtres, ventes diverses...) notamment en ce qui concerne l'avitaillement et l'accessibilité pour les clients. L'exploitation commerciale justifie et donne un sens supplémentaire à l'aménagement de l'espace.

Cet espace doit organiser une vraie diversité de paysages et d'usages. Dans cette perspective, les bas-ports doivent être accessibles à tous les modes de déplacements urbains, en dehors de l'automobile (bateaux, cyclistes, piétons) et proposer des accès à partir des quartiers .

#### • La rive droite du Rhône

Cette rive manque cruellement d'espaces publics orientés vers le Rhône.

En 1990, le réaménagement de la place A. Poncet a proposé une ouverture sur le fleuve par la construction d'un embarcadère. Cette réalisation représente le seul véritable accès au Rhône à partir de la rive droite dans le centre-ville et indique ce qu'il est possible d'entreprendre en terme de confort et de sécurité des traversées piétonnières.

La réalisation du parc Demonchy recouvrant le tronçon nord du périphérique à Saint-Clair est également un bon exemple d'aménagement inclus dans un projet d'infrastructure.

En dehors des chaussées, la rive droite du Rhône est difficilement aménageable en terme de continuité. Néanmoins, de courts "parcours-séquences" sont envisageables. La végétalisation récente d'anciens espaces de stationnement entre le pont Morand et la passerelle du Collège a déjà permis d'adoucir le rapport entre l'automobile et le fleuve. De telles initiatives méritent d'être poursuivies.

A long terme, des aménagement plus ambitieux sont envisageables : devant l'Hôtel-Dieu et le long de l'A7, (Perrache, La Mulatière, Oullins, Pierre-Bénite) dans le cadre de son éventuel déclassement.

#### • La rive droite de la Saône

Le resserrement de la vallée et la présence d'obstacles, tels que les parcs de stationnement ou certains ponts, gênent considérablement la création d'un cheminement continu. L'objectif du Plan Bleu serait néanmoins de créer, sur cette berge, une véritable continuité piétonnière et cycliste depuis le confluent jusqu'à l'île Barbe.

Jusqu'ici livrés à eux-mêmes, les bas-ports de la rive droite se sont fortement dégradés (débris divers, dépôts de sable de crues sur lesquels poussent des graminées). C'est le cas au niveau du quai Fulchiron, situé à proximité d'un quartier historique.

L'aménagement de continuités, dans le cadre du plan de développement du Vieux Lyon, dépend des liens que ce quartier est susceptible d'entretenir avec la Saône, au bénéfice de l'animation touristique et de l'aménagement de l'espace public. Dans l'aménagement des quartiers anciens de Lyon, comme Saint-Jean ou Saint-Georges, les 10 ha occupés par les quais et les bas-ports représentent en effet une occasion sans égale, et cette perspective serait susceptible de répondre justement au manque d'espaces publics de cette partie ancienne de Lyon.

De plus, une promenade pour les piétons et les cyclistes peut être ouverte, à terme, sur toute la longueur. Le quai Romain Rolland, face au Palais de Justice, à proximité de la Place Saint-Jean, s'impose comme le centre névralgique de la fréquentation touristique et nocturne du quartier. Un paysagement du quai permettrait de symboliser ici le véritable coeur du quartier et de la promenade. A cet endroit, l'accès par voie d'eau pourrait être organisé pour les visiteurs partant à la découverte du Vieux Lyon.

En terme de transversalité, des liaisons piétonnières dans le Vieux Lyon doivent favoriser les relations entre les quartiers. Des relations sont envisageables avec le Parc des Hauteurs et le quartier de Saint-Just. Des sentiers en lacets peuvent cheminer sur la colline, entre la place Saint-Jean et le

Parc des Hauteurs, la rue de Montauban et la Sarra, la rue Saint-Georges et la Montée du Chemin Neuf ou, encore, de la rue de la Quarantaine à la place Abbé Larue.

Au-delà, on pourra se rendre du pont Mazarik à la passerelle de l'Homme de la Roche après le départ des sabliers, ouvrant ainsi progressivement à l'aménagement les bas-ports des quais Jaÿr, Chauveau, Arloing et Pierre Scize.

#### • Rive gauche de la Saône

De nombreux aménagements ont été réalisés sur la rive gauche, du quai de la Pêcheurie au quai Maréchal Joffre. Malheureusement, en terme de continuité, le quai des Célestins est encore séparé du quai de la Pêcheurie par le parc de stationnement du quai Saint-Antoine. La suppression de ce verrou est nécessaire. En effet, c'est à cette seule condition qu'un cheminement continu sera établi du pont La Feuillée au pont Kitchener. Plus tard, cette promenade sur les bas-ports pourra être poursuivie jusqu'au port Rambaud, sous réserve d'un aménagement entre la place Général Delfosse et le pont Kitchener Marchand.

Un aménagement des bas-ports des quais Gillet et Saint-Vincent apparaît indispensable, d'autant que ce secteur est en pleine mutation : implantation récente de la Direction Régionale des Affaires Culturelles, restauration du bâtiment des Subsistances etc.



Gradins du quai de la Pêcheurie

En amont du pont Mazarick, une perspective de bouclage par les deux rives serait intéressante, mais n'est envisageable qu'à une échéance assez longue, incluant notamment les orientations d'aménagement du quartier de l'Industrie. Des accès au quai sont nécessaires à plusieurs endroits, quai J. Gillet, au niveau du quai Clemenceau (Lyon-Plage), en face du quai Sédailan et du quai du Commerce.

- **St Rambert et l'Ile Barbe**

En 1992, le quai Raoul Carrié a été remanié. Une terrasse haute, le long de la route, a été aménagée pour les guinguettes, doublée en contrebas par un appontement. L'ensemble, modeste par son coût, est intéressant dans les rapports qu'il instaure avec la Saône. Cet aménagement est prévu pour être submersible en cas de crue et pour accueillir des bateaux à l'accostage.

Dans ce quartier très pittoresque, une fermeture du quai Raoul Carrié (le dimanche par exemple) est envisageable, compte tenu de la beauté du site mais aussi de la faiblesse du trafic en fin de semaine et des problèmes de sécurité pour les piétons.

La partie sud de la presqu'île commence aujourd'hui sa mutation par une série d'interventions difficiles qui remettent en cause une grande partie du fonctionnement urbain, très marqué par l'autoroute et le réseau de voies ferrées.

Une équipe de renommée internationale a été récemment désignée pour proposer un scénario de développement portant sur les 125 hectares situés entre la place Carnot et le Confluent.

- **Le port Rambaud**

Le port Rambaud pourrait préfigurer ce projet urbain, en posant les marques d'une évolution de ce secteur, clairement orientée vers un développement de la ville, en liaison intime avec le Rhône et la Saône. Il paraît être le site le plus propice à la création d'un port de plaisance.

Cet aménagement sera évidemment placé dans le cadre du développement urbain de cette partie de la Presqu'île, comportant des équipements, des commerces, des services et de l'habitat.



Ile Barbe



Quai Rambaud



Confluent

### Concevoir un développement des secteurs en mutation en lien constant avec le fleuve

- **Le quartier de Perrache et le confluent**

Le confluent actuel date de 1786, faisant suite à la construction de la grande digue de l'ingénieur Michel Perrache. Depuis la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle, ce site est un lieu stratégique de la ville, mais son utilisation est demeurée banalement industrielle et dominée par les voies de communication.

Le projet sera l'occasion de créer un cheminement pour les piétons et les cyclistes depuis le confluent. Le quai Rambaud deviendra alors un espace de promenade, une partie du quai ayant déjà été réhabilitée, en particulier au niveau du théâtre de verdure de la place Général Delfosse.

- **Aménager la pointe du Confluent**

La pointe du Confluent est actuellement à l'état de terrain vague. Pourtant, le lieu est grandiose, à la rencontre des deux cours



d'eau, donnant une dimension symbolique très forte au site.

Dans un premier temps, et dans la perspective du projet Perrache-Confluent, des travaux de restauration des berges et de verdissement sont réalisés à la pointe sud du quartier afin de transformer cette friche de 3 hectares en espace de détente et de découverte.

#### • Vaise

En amont, le quartier de Vaise a lui aussi lentement tourné le dos à la rivière, mais c'est aussi un secteur en pleine mutation.

Le quai de l'Industrie longe la Saône sur une grande longueur en bordure d'un quartier autrefois industriel dont la requalification est prévue à moyen terme. L'occasion est ainsi offerte de dévier la circulation automobile de transit, qui est faible, vers l'arrière, en bordure de la voie ferrée.

C'est le seul site de l'agglomération où le bord de l'eau peut être reconverti en promenade propice à la pêche et aux activités ludiques sur plus d'un kilomètre, sans obstacle majeur.

La proximité de la Saône offre de belles perspectives de valorisation du quartier. L'existence des fondations d'une ancienne gare d'eau, aujourd'hui comblée lors de la réalisation du stade J. Boucaud, pose la question de sa réhabilitation en bassin nautique.

#### • Gerland

Le quartier de Gerland accueille aujourd'hui des équipements d'agglomération très importants, tels que le stade de Gerland, la halle Tony Garnier et des établissements prestigieux comme le lycée international, l'École Nationale Supérieure (E.N.S), des sièges de grandes entreprises et de laboratoires de recherche. Ce quartier s'est restructuré et se tourne désormais largement vers le Rhône. L'aménagement paysager des berges et la plaine de jeux forment un ensemble non homogène, mais à vocation similaire, à la fois sportive et récréative. Il est nécessaire

de le relier au site du Confluent, pour constituer un grand parc urbain manquant encore dans le sud de la ville.



Piste cyclable à Gerland

### Développer les liaisons Est-Ouest

#### • réseaux piétonniers et cyclables

La Presqu'île doit être aménagée en terme de liaisons est-ouest pour les piétons et les cyclistes. Les circuits piétonniers doivent eux-aussi être pensés en réseau. Ils peuvent s'organiser depuis la place Bellecour vers la rive gauche (quais Tilsitt et des Célestins) et la rive droite de la Saône (le Vieux Lyon) ainsi que vers la rive gauche aménagée du Rhône.

Un projet de piste cyclable est-ouest du cours Albert Thomas à Saint-Jean, via la rue de la Barre est inscrit au schéma directeur vélo. Sa réalisation est programmée pour fin 1998.

#### • ponts et passerelles : de nouvelles liaisons est-ouest

· *un parcours patrimonial et culturel reliant la rive gauche du Rhône au Vieux Lyon*

Un cheminement de découverte historique et patrimoniale du cœur de Lyon apparaît très clairement entre le quartier Renaissance du Vieux Lyon et les Brotteaux. Jalonné d'édifices remarquables (le Temple du

Change, Saint-Paul, Saint-Nizier, la chapelle Ampère, Saint-Pothin), il ne trouvera sa complète réalisation que par l'équipement d'une passerelle rappelant l'ancien pont du Change, "écho" sur la Saône de la passerelle du Collège.

· *une liaison nouvelle sur la Saône*

Le rétablissement d'une liaison, qui existait avant la destruction du pont d'Ainay, permettrait de désenclaver le quartier de la Quarantaine et le sud de St Georges par rapport au quartier d'Ainay.

· *de nouvelles liaisons entre les rives du Rhône*

Désenclaver le quartier de St Clair

La recherche de transversalités doit être appréhendée aussi de part et d'autre du Rhône. Ainsi, le quartier de Saint Clair pourrait être relié à la Cité Internationale par une passerelle. En effet, le pont Poincaré est peu commode et dangereux pour les piétons et les cyclistes qui entendent rejoindre aujourd'hui l'est de la ville et en particulier, demain, la piste cyclable nord-sud aménagée sur la rive gauche. Ainsi, on reliera trois espaces verts importants : le parc Demonchy, le parc de la Tête d'Or et La Feysine.

Etablir des liaisons entre le Confluent et Gerland

Au sud, un complément de maillage des traversées reste à réaliser. La trame régulière des ponts du Rhône est interrompue entre les ponts Galliéni et Pasteur. L'évolution du quartier de Gerland et les perspectives futures de l'ensemble Perrache-Confluent donnent une "seconde jeunesse" au projet de construction du pont des Girondins.

La passerelle reliant le parc de Gerland au Confluent pourrait se poursuivre en direction de la rive droite de la Saône, la liaison actuelle au carrefour de La Mulatière étant trop exclusivement routière.

## Requalifier et aménager les quais

### • Requalifier les berges du Rhône

Le changement de tracé de l'autoroute A7 est en cours d'étude pour la partie sud de la Presqu'île. L'objectif est de rendre cette rive aux Lyonnais pour la promenade. La complexité de ce changement et son coût obligent à considérer ce projet à moyen ou long terme.

Le cours d'Herbouville et le quai Jean Moulin ont vu leurs terre-pleins rendus à la végétation. On poursuivra cette mise en valeur de la rive droite à partir de cette section (quais Aristide Briand et Jules Courmont).

### • Aménager les quais

Les accès transversaux aux berges sont parfois difficiles à organiser. C'est le cas dans tous les secteurs où les quais permettent une circulation automobile rapide, dangereuse pour les piétons (rive droite du Rhône et de la Saône). Le même constat peut être fait sur les berges où les stationnements construits ne permettent pas l'accès aux rives (bords de Saône). Un effort d'aménagement est donc à faire pour améliorer les traversées piétonnières sur les axes de circulation dense.

### • Accorder une importance particulière au traitement des têtes de ponts

Le raccordement aux berges des ponts et passerelles est à étudier de près. Ces ouvrages ne doivent pas interrompre les cheminements le long de la berge mais permettre une liaison entre le pont et la berge. Les culées doivent être traitées de manière à participer à l'harmonie entre rive, cours d'eau et pont, essentielle à l'architecture générale du paysage fluvial dans le cœur urbain.





## Le Val de Saône

### Les liaisons entre les bourgs et la Saône

La rupture des relations entre les bourgs et la Saône est due à la disparition des activités fluviales, mais aussi aux infrastructures ferroviaires et routières, qui constituent des barrières physiques importantes à l'accès à l'eau. Ces difficultés sont surmontables dans la plupart des communes du Val de Saône. Toutefois, cette volonté ne doit pas être systématique. Genay, par exemple, bourg rural du Franc-Lyonnais, est liée historiquement et géographiquement au plateau. Le bourg est situé loin de la rivière et les habitants de Genay n'ont jamais entretenu de relations privilégiées avec la Saône, qui débordait régulièrement dans la plaine d'inondations. Aujourd'hui endiguée et sûre, cette vaste plaine d'épandage a accueilli des activités et, fait significatif, aucun cheminement ne permet les relations entre le centre bourg et la rivière.

#### • Bilan des actions menées

La réalisation majeure en ce domaine est l'embranchement construit à Neuville, entre le centre et la halte fluviale. La sécurité de

la traversée de la route départementale 433 a été renforcée et le lien est assuré entre la place Ampère et les escaliers du bas-port, dans une magnifique percée visuelle qui met en valeur tour à tour l'église de Neuville, la rivière et le pont. Des cheminements, comme celui qui conduit au musée de l'Automobile de Rochetaillée, peuvent facilement être aménagés dans d'autres communes. Là-encore, l'effet de coupure de la RD 433 est à atténuer.

#### • La recherche de nouvelles transversalités

Au regard du site et de l'analyse qui a été faite, l'enjeu d'aménagement le plus important est le retraitement global de la RD.433 en boulevard urbain, ce qui permettrait notamment de rendre plus sûres les traversées piétonnières entre les bourgs et les aménagements situés en bord de Saône.

Sur la rive droite, l'objectif est identique, seules les modalités changent en partie en raison de la morphologie de la R.D. 51. Un aménagement de cette départementale est à prévoir pour favoriser les liaisons avec le fleuve. Une concertation est à engager avec le Conseil Général sur ces principes.

Par ailleurs, de nombreuses possibilités s'ouvrent à l'urbanisme local pour restaurer des accès à la rivière. A Fontaines sur Saône, par exemple, l'enjeu est de relier les quartiers des Marronniers et de la Norenchal aux bords de la rivière. Une liaison est envisageable par le chemin Vetter. Mais il faut aussi assurer une relation entre la future halte fluviale et le bourg.

### Les continuités piétonnières et cyclables dans le Val de Saône

#### • Piétons : continuités, liaisons transversales et parcours-séquences courts.

La configuration de la vallée, étroite, et par conséquent la position de voies de communication très proches de la berge (rond-point de Fontaines), rendent la tâche difficile. Il n'existe d'ailleurs aucun aménagement en dehors de celui, très réussi et très fréquenté, de Neuville. Depuis, quelques parcours intéressants ont été ouverts, à Rochetaillée notamment.



La place du marché à Neuville-sur-Saône

Un parcours continu est possible, à condition d'accepter de changer de rive. Cela est envisageable en raison du nombre important de ponts et de leur faible longueur.

Du nord au sud, en partant de Genay (port Bernalin), on longe la zone industrielle et on rejoint l'aménagement de Neuville. Vers l'aval, la largeur très importante du CD 433 à Fleurieu et Rochetaillée permet d'implanter un cheminement piétonnier et cyclable séparé de la circulation automobile. A Rochetaillée, l'équipement existe en partie près de la halte-fluviale, mais, au sud de Fontaines, l'aménagement est à faire. Il faut impérativement changer de rive, pour continuer vers l'aval.

Du pont de Fontaines au pont de Collonges, la place ne manque pas pour implanter un

parcours au bord de l'eau dans la bande boisée qui longe la berge. Au-delà du pont de Collonges, la situation est beaucoup plus délicate. Les deux routes départementales sont très proches de l'eau et, actuellement, il n'y a pas de place disponible. C'est sur la rive droite que les possibilités paraissent les plus prometteuses. Elle a l'avantage de se trouver dans le prolongement des projets de promenade et de réhabilitation de la berge dans le 9ème arrondissement, dans l'opération dite de la rue des Docks.

Plus au nord, l'aménagement d'un cheminement entre la halte d'Albigny et le pont de Couzon est possible par un débroussaillage des berges. Cette promenade constituerait un "balcon d'observation" de l'île du Rontant, qui est désormais préservée par la fermeture du site, et une forte limitation des visites. La perspective de mutation du tènement Longo-Métal offre, en effet, de nombreuses perspectives en matière d'usage récréatif des berges dans ce secteur (loisirs, observation de la nature...).

Les possibilités d'aménagement de cheminements piétonniers sur berges existent et ont été recensés par le Plan de Gestion du Val de Saône, qui se propose d'en encadrer l'entretien. C'est le cas notamment de la liaison entre les bourgs de Fleurieu et de Rochetaillée-sur-Saône, ou à Fontaines-sur-Saône, face à l'île Roy, et au sud de la commune à la limite de Caluire.

Ailleurs, les possibilités sont faibles en dehors des cheminements existants à Couzon-au Mont d'Or ou à St Germain.

#### • Pistes cyclables : site propre et réseau

Pour la bicyclette, les continuités sur une seule rive sont aussi difficiles. Les pistes matérialisées sur berges n'existent pas. Des portions courtes sont aménagées sur le RD 433 au sud de Fontaines sur environ 500 mètres. Sur cette rive gauche, la route est parfois étroite et l'aménagement de bandes cyclables est une option dangereuse. En revanche, de grandes sections peuvent être équipées en site propre comme à Rochetaillée et Fleurieu.

Quelques cheminements sont aujourd'hui

utilisables par les vélos et notamment les V.T.T. en quittant la route. Les chemins des berges de Rochetaillée, de Fleuriu, de Neuville et le chemin de halage de Genay sont des havres de paix très appréciables, mais trop rares. Malheureusement, les possibilités de tracés plus longs sont faibles sur cette rive, à l'exception de quelques zones aménageables sur les berges à Caluire et, à Neuville, sur le quai Barbès.

Les meilleures perspectives de continuité se trouvent indéniablement sur la rive droite. La RD 51, plus large, accueille une bande cyclable sur la route, simplement tracée au sol entre l'île Barbe et Couzon au Mont d'Or. A Albigny-sur-Saône, la traversée du bourg est aménagée et la piste se poursuit à St Germain depuis le Pont de Neuville. Mais le tracé sur route est exposé, la circulation étant rapide et dense. De plus, la piste sert aussi parfois au stationnement.

Compte-tenu de la largeur du R.D. 51 et en accord avec les principes du P.D.U., il est envisageable de créer, sur cette voie, une piste cyclable en site propre. Elle permettrait de constituer une vaste liaison de près de 20 kilomètres entre la partie dense de l'agglomération (9<sup>ème</sup> arrondissement) et l'extrémité nord de la Communauté Urbaine. Cette piste compléterait le réseau cyclable Nord-Sud de l'agglomération, qui n'a aujourd'hui aucun débouché sur le Val de Saône.

Les perspectives ouvertes par le P.D.U. invitent à réfléchir à l'animation d'un véritable réseau cyclable local relié aux parcours de randonnée des Monts d'Or et du Franc-Lyonnais, liant les parcours situés sur les berges et les routes départementales à des pistes pénétrant dans les bourgs. Ainsi, à titre d'exemple, il serait judicieux d'aménager pour le vélo la montée Roy à Fontaines jusqu'au quartier des Marronniers.



## Le Rhône aval

### Les difficultés de liaisons

De Pierre Bénite à Vernaison et Solaize, la vallée du Rhône a été totalement bouleversée par les travaux liés aux aménagements de la CNR : barrages, canal de dérivation, et corollairement, installation de zones industrielles, autoroutes, etc...

La population s'est retrouvée coupée de son fleuve qui était autrefois très présent à travers la batellerie et l'utilisation des boisements alluviaux comme bois de chauffage et de construction.

Ces dix dernières années, on a pu constater une importante réappropriation de ces espaces, essentiellement axée sur les loisirs et la détente : baignade non autorisée (dans le Vieux Rhône à proximité du pont de Vernaison), promenade (concentration forte sur l'île de la Table Ronde et le parc rustique), pêche (étang Guinet, rive droite du Rhône, île de la Chèvre.), activités sportives.

Ces espaces trop longtemps oubliés et délaissés font l'objet d'un projet du Syndicat Mixte du Rhône des îles et des lones (SMIRIL) dont les premiers travaux ont

débuté en 1997, et qui repose sur les principes suivants :

- donner au Vieux Rhône un débit minimum de 100 m<sup>3</sup> /s (contre 10 actuellement) ce qui aura pour effet de rétablir quelque peu les conditions hydrologiques du passé.
- remettre à la disposition des habitants un territoire le plus proche possible de l'état de nature.

Il n'est pas question ici de créer un parc comme Miribel-Jonage, mais de recréer un milieu proche de celui bien connu par les "pirates" du passé. Trois lônes seront réaménagées ou creusées à Solaize-Sérézin, à Vernaison et Irigny. Un réseau de sentiers sera tracé en complément de l'existant, jalonné de points d'observation de la nature et de zones de repos.

Enfin, les sports nautiques traditionnels sur le Rhône, dont les joutes dans le bassin de Vernaison, retrouveront un milieu propice à leur développement.

Ce projet regroupant l'ensemble des communes riveraines du Rhône Aval, Le Grand Lyon et le Conseil Général garantira la cohérence de l'aménagement et le financement de ce patrimoine fluvial, avec l'assurance d'une continuité d'usages.

Mais la reconquête de ces espaces ne sera réelle que si la population peut y accéder facilement.

La création de parcs de stationnement à capacité limitée en périphérie, l'utilisation de la voie ferrée et l'aménagement de la piste cyclable de Lyon à Solaize constituent différentes réponses aux besoins d'accueil conformes à l'esprit du P. D.U.

Pour la population limitrophe, les barrières physiques restent malgré tout très présentes : voies autoroutières et ferrées, industries, dénivelé, traversée unique et difficile par le pont de Vernaison. Vernaison est l'une des rares communes où ces liaisons entre les quartiers et le fleuve soient encore préservées, particulièrement par l'aménagement de passages sous la voie ferrée et par la proximité du pont. Récemment,

une liaison piétonnière clairement désignée a été aménagée à Feyzin, reliant le quartier des Razes à l'Île de la Chèvre.

D'autres liaisons entre les centres-bourgs et le fleuve sont à imaginer.

### Créer des liaisons entre les centres-bourgs et le Rhône

Dans la plupart des cas, les communes étudient le développement de leur centre ainsi que les liaisons entre quartiers. Des liaisons avec le fleuve devraient compléter ce travail.

#### • Irigny

Un cheminement piétons reliant le plateau des Etangs et ses équipements de loisirs (forts de Montcorin, de Champvillard) pourrait être trouvé le long du vallon des Verrières. Ce dernier constituerait une coulée verte importante entre deux sites naturels de grande qualité : le plateau agricole et ses vergers et les brotteaux recomposés du Rhône.

Des aménagements ponctuels (reprofilage de voies, plantations, éclairage, signalétique, etc) mériteraient d'être étudiés, afin de faciliter les liaisons entre les centres-bourgs et le fleuve sur certains chemins et voies existants (rue du Puits du Monde, côte Berthaud, côte Rousset, côte Carmagnac, rue de la Halte, chemin de l'île Tabard...).

Le site du Vieux Port et les terrains de la rue de la Halte devraient constituer des lieux forts grâce à des aménagements spécifiques.

#### • Vernaison

La commune travaille actuellement au réaménagement de son centre. Ce travail pourrait être complété par un paysagement entre la place du 11 novembre 1918 et du 8 mai 1945 et le pont de Vernaison, reliant plus fortement au centre les équipements récents (parc rustique, bassin de joutes et gradins, terrains sportifs...). Cela permettra d'atténuer la coupure constituée tant par le dénivelé que par la ligne S.N.C.F.

En dehors de la Communauté Urbaine, le

Conseil Général aménage actuellement les carrières de Millery afin d'y réaliser un parc urbain axé sur l'écologie . Ce nouvel équipement proche du site des îles du Rhône est à intégrer dans la réflexion Rhône Aval. Ainsi des liaisons entre ce nouveau parc et le projet SMIRIL sont à trouver. Une synergie devrait être engagée entre ces deux équipements en termes d'animation, d'accueil et d'offre.

#### • Pierre-Bénite

Les usines chimiques et l'A7 séparent brutalement le centre du Rhône. Le seul espace encore réappropriable est l'ancienne lône située à l'est de la commune. Les échangeurs de l'A45 et différentes activités ponctuelles ainsi que certaines hypothèses de tracé du tronçon ouest du périphérique, compromettent fortement l'ouverture de cet espace au public. Une liaison entre le centre-bourg et la lône doit cependant être préservée et paysagée. Une piste cyclable ainsi qu'un cheminement piétonnier doivent être programmés le long du Rhône en direction de Vernaison : c'est une contrainte indispensable pour tout futur aménagement.

Un aménagement paysager pourrait être réalisé sur la lône. Il aurait une double fonction : halte touristique, avec éventuellement création d'un bureau de l'office de tourisme situé ici à l'entrée de Lyon, et aboutissement du cheminement reliant le centre-ville au fleuve (équipement municipal).

La présence de la "Mouche", traversant la commune pour se jeter dans le Rhône à Irigny, est une chance importante à exploiter. Associés à l'aménagement du site d'Yvours, un cheminement paysager et une piste cyclable longeant la rivière assureraient l'accessibilité aux bâteaux réaménagés par le SMIRIL.

#### • St Fons - Solaize - Feyzin

Les quartiers d'habitation sont essentiellement situés sur le plateau. Le dénivelé important et les équipements routiers et industriels dans la vallée constituent des obstacles à toute liaison piétonnière ou cyclable en direction du fleuve. Les voiries sur les versants pourraient être végétalisées et jalonnées de belvédères. Cela permettrait de marquer et d'agrémenter ces liaisons.

En dépit des difficultés et des fortes contraintes qui pèsent sur le site, des aménagements ponctuels sont susceptibles d'en transformer progressivement l'image.

#### • Oullins - la Mulatière

L'autoroute A7 rompt toute liaison avec le fleuve. De plus, l'usage du seul lien avec la rive gauche que constitue le pont Pasteur est complexe.

La reconquête du fleuve ne peut être envisagée que dans le cadre du déclassement de l'autoroute A7 et sa transformation en boulevard urbain.

Un paysagement de l'Yzeron allant jusqu'au Rhône permettrait, dans un premier temps, de renforcer et de valoriser le rapport étroit entre le fleuve et la rivière.

Le projet de pont pour un transport en commun au niveau de la Saulaie doit permettre de créer une liaison piétonnière et cyclable reliant Oullins à la rive gauche du Rhône.

#### Assurer des continuités cyclables

La RD 15 a été récemment reprofilée sur la commune d'Irigny, intégrant une piste cyclable. Cet ouvrage doit être complété, et permettre ainsi de relier Givors à Pierre Bénite.

Un itinéraire cyclable le long du canal (rive gauche ) pourrait être matérialisé. Ce dernier reliera deux tronçons déjà existants : au sud (le long de l'avenue Pierre Sépard) et au nord (les aménagements récemment réalisés sur la commune de Ternay). Ces deux nouvelles liaisons complèteront de part et d'autre du site des îles du Rhône aval le grand projet de piste cyclable nord-sud, en cours de réalisation, reliant Vernaison à Miribel-Jonage.

#### Faciliter des liaisons est-ouest

La seule véritable liaison est-ouest se limite au pont de Vernaison. Son étroitesse ne permet pas un passage sûr pour les piétons et cyclistes. De plus, la structure du pont empêche toute découverte du site fluvial par les automobilistes lors de la traversée.

Le projet du SMIRIL prévoit l'implantation de passerelles reliant les îles à la rive droite du Rhône. Ces équipements sont indispensables et permettront de relier la commune d'Irigny à celle de Feyzin à travers l'île de la Chèvre.





## Le Rhône amont

### Construire une politique d'ensemble

Plus particulièrement dans ce secteur, s'impose une coordination des nombreuses opérations terminées, engagées ou à l'étude, allant du coeur même de l'agglomération à ses confins agricoles de l'est lyonnais. On peut citer les plus importantes (d'ouest en est) :

- le projet de charte du parc de la Tête d'Or.
- la Cité Internationale et la reconquête des bas-ports.
- la Feyssine dont la future vocation sera d'offrir au public un parc naturel.
- le projet intercommunal de la Rize, réalisé à Décines et qui va se poursuivre à Vaulx en Velin.
- la réserve naturelle volontaire du secteur des puits de captage, non accessible au public par mesure de protection de ces puits.
- le Grand Large et le canal de Jonage. Le devenir de ce secteur est lié au renouvellement de la concession à E.D.F.

Des solutions pour le désenvasement du Grand Large sont préconisées et en cours d'examen.

La Charte de Miribel Jonage, dont les orientations du plan directeur en matière d'offre de loisirs et d'organisation des circulations se structurent autour de deux objectifs :

- diversifier l'offre de loisirs pour attirer de nouveaux publics,
- développer un schéma de circulation et d'accès cohérent avec l'offre de loisirs et l'image d'un "parc nature" (privilégier les cyclistes et les piétons, implanter des aires de stationnement à l'entrée du parc, etc).

Aujourd'hui, le rôle du Plan Bleu est de mettre en réseau ces différentes opérations. La piste cyclable reliant le centre de Lyon à Miribel illustre déjà fortement cette volonté.

Des cheminements continus cyclables et piétons sont possibles car ce secteur bénéficie de chemins de halages. Des problèmes subsistent ainsi : l'accès au Grand Large est compliqué par la présence de propriétés et clubs nautiques privés. Un concertation devra permettre de libérer ponctuellement différents espaces à ouvrir au public.

Un problème d'importance demeure encore mal réglé. Entre le parc, le canal de Jonage et le Grand Large, subsiste un vaste espace, le quartier des Marais (Décines, Meyzieu) dont la destination n'est pas encore précisée. En grande partie inondable en temps de fortes crues, il est en principe inconstructible, bien qu'en partie classé au POS en Nb et Ndi, mais il s'y est développé dans le passé un habitat de maisons individuelles et des activités peu contrôlables; des petits centres équestres ou d'élevage de chevaux s'y implantent encore. Or, cet espace est éminemment stratégique par sa position entre le parc, le canal de Jonage et le contournement Est sur lequel se situent deux échangeurs, sans compter l'arrivée prochaine du boulevard urbain est.

Que cet espace soit ou non intégré au parc, il importe d'en fixer rapidement les utilisations possibles. C'est actuellement la seule pièce manquante dans le puzzle désormais organisé du Rhône Amont et il est essentiel de ne pas laisser perdurer cette situation. Face à ces défis nombreux, mais ponctuels, le champ des propositions et des actions possibles reste très ouvert.

### Relier ville et fleuve

A l'origine, à l'exception de Vaulx-en-Velin, l'ensemble des communes du Rhône amont, se sont développées sur des terrains protégés des crues et, dès lors, éloignés du fleuve.

L'aménagement des canaux de Miribel et de Jonage ainsi que le développement urbain récent autour des centres-bourgs, ont donné lieu à un étalement urbain limité par la barrière naturelle que constitue le canal. Quartiers anciens, lotissements récents et collectifs n'ont jamais réellement intégré l'occasion que présentait la proximité de ce site fluvial exceptionnel par son étendue et sa diversité.

Si les syndicats intercommunaux travaillent sur le rôle et les usages des espaces naturels, le Plan Bleu se doit d'intégrer les liaisons à créer entre l'habitat, les équipements et ces sites.

Il s'agira de :

- **traiter les liaisons entre les centres-villes et le site fluvial**

Les communes se développent encore en fonction de leur centre. Les voies d'accès aux sites fluviaux ne sont pas mises en valeur. L'objectif est donc de réaménager ces voies jusqu'aux berges afin de créer des liaisons fortes entre ville et nature. Un traitement paysager et un partage de la voirie pour les différents modes de déplacement ouvrent la ville sur l'eau.

La commune de **Vaulx-en-Velin**, avec le travail engagé sur la Rize, dispose d'une occasion intéressante : une coulée verte pourra relier le centre-ville au canal. La réalisation éventuelle d'un bac reliant les deux rives de Vaulx-en-Velin pourrait être projetée.

En aménageant son nouveau centre, et en particulier la rue de la Fraternité, la commune de **Décines** confortera sa relation avec le pont de Décines, les berges du canal et la Rize.

La commune de **Jonage** devrait profiter de sa "ceinture verte" pour renforcer les liaisons piétonnières entre la zone urbaine et le canal de Jonage.

La commune de **Meyzieu** pourrait valoriser ses accès au Grand Large (avenue du Carreau) et au site de Miribel (rue des Grands Lacs, rue Victor Hugo déjà traitée). Une liaison entre le fort de Meyzieu et le pont d'Herbens est à trouver.

Bien qu'éloignés du fleuve et situés sur le plateau de la Dombes, le centre et la ZUP de Rillieux--la-Pape possèdent une possibilité de liaison exceptionnelle à travers le site de Sermenaz. Des cheminements existent déjà. Des problèmes ponctuels restent cependant à résoudre : traversée de la départementale, liaison avec le site de Miribel Jonage, insécurité...

Une liaison pédestre et cyclable Rhône-Saône traversant le plateau à Rillieux devrait être recherchée.



- **Créer des accès vers l'eau au profit des quartiers d'habitat collectif**

De nombreux secteurs d'habitat collectif souffrent d'une pénurie d'espaces de récréation ou d'une surfréquentation de ces derniers, sources de graves problèmes de maintenance. Ces espaces répondent plus particulièrement à une récréation de courte durée inférieure à une heure. Ils ne peuvent répondre à toutes les attentes des habitants. Le site du Rhône Amont, par son étendue et sa proximité, doit compléter le réseau d'espaces de récréation de moyenne et longue durées, proches des logements. Afin de tendre vers une meilleure répartition des offres d'usages, des liaisons courtes et sécurisantes doivent être mises en place en direction du site fluvial. Différents aménagements devront être engagés afin de faciliter et de marquer clairement ces liaisons dans la ville.

- **Ouvrir les lotissements limitrophes au site fluvial**

De nombreux lotissements se sont implantés le long du canal et du Grand Large. La structure viaire de ces derniers est le plus souvent composée d'impasses et les relations avec le fleuve sont rompues par la densité pavillonnaire. Ces zones d'habitat ne doivent pas constituer des obstacles. Des ouvertures devront être recherchées afin de permettre l'accès au site fluvial.

# Restauration et gestion des usages

## Favoriser les navigations

L'intérêt porté au renouveau de la navigation touristique et la poursuite des aménagements qui la facilitent a été un élément majeur du premier Plan Bleu. Cet intérêt s'est concrétisé par la mise en place d'équipements nombreux, et en particulier par la construction de six embarcadères sur la Saône de 1990 à 1996 : Saint-Germain-au-Mont-d'Or, Neuville, Fleurieu-sur-Saône, Rochetaillée, Collonges et Saint-Rambert-l'île Barbe à Lyon. Ces haltes fluviales se sont ajoutées à celle d'Albigny-sur-Saône, mise en place dès 1989.

Sur le Rhône, les installations, permettant aux navires de croisière de desservir l'agglomération dans de bonnes conditions de confort, ont été complétées sur le bas-port du quai Claude Bernard. Les embarcadères de la Cité Internationale et de la place Antonin Poncet permettent l'accostage dans le centre de l'agglomération.

### Les possibilités de la navigation de plaisance sur le Rhône et la Saône

#### • Du nouveau sur le Haut Rhône

Jusqu'en 1920, le Haut Rhône (au sens de l'agglomération, car le vrai Haut Rhône est plutôt en Suisse), a été utilisé de manière

régulière jusqu'à Aix-les-Bains. Mais au cours du temps, le canal de Jonage, et ses écluses de Cusset et Jonage n'ont plus été entretenus, y compris par le concessionnaire. Les écluses envasées sont inutilisables. En amont de la concession, le chenal navigable devra être dragué.

Pourtant, en amont, le tourisme fluvial existe. Les activités y sont souvent très importantes et variées, comme dans la Vallée Bleue en amont du barrage de Sault-Brenaz ou de Seyssel à Aix-les-Bains, où le Rhône et le lac du Bourget sont réunis par le canal de Savières. Elles sont malheureusement isolées. Elles sont prisonnières des biefs créés par la CNR entre les barrages car les possibilités de franchissement de ces ouvrages, bien qu'existantes, sont théoriques car inutilisées.

Mais la situation évolue. Dans le cadre des travaux liés au tronçon nord du périphérique, une écluse à fonctionnement automatique a été construite au gabarit Freycinet (38 mètres de long maximum). Située à La Feysine, elle n'est séparée du débouché du canal de Jonage que par une section à draguer d'environ 200 mètres. Dans le cadre du renouvellement de la concession du canal de Jonage, caduque depuis 1992, il avait été décidé, avec les syndicats de communes riveraine, que des sommes importantes seraient affectées à des travaux sur le canal. Cet engagement comprend en particulier le désenvasement



L'embarcadère de la Cité Internationale



Halte fluviale à Collonges



Loisirs nautiques

du Grand Large jusqu'à une profondeur de 3 ou 4 mètres ainsi que la remise en état et l'électrification des écluses.

Le Conseil d'État ayant annulé la procédure, cette concession n'est pas encore renouvelée. En attendant, EDF a été autorisée à exploiter l'usine de Cusset, ce qu'elle ne pouvait faire que partiellement auparavant. En tout état de cause, le service de la navigation maintient la clause de la navigabilité du canal, quel que soit le concessionnaire.

On peut prévoir qu'en 2001-2003, les bateaux de petit gabarit pourront de nouveau atteindre le Rhône amont. Des travaux complémentaires de dragage pourraient favoriser cette navigation jusqu'au barrage de Sault - Brenaz.

#### • Sur la Saône et le Rhône

La navigation n'a pas cessé et a même repris de l'importance. Les travaux évoqués ci-dessus donneront de nouvelles perspectives d'équipements en haltes-fluviales et en embarcadères sur le Rhône et la Saône.

### Les perspectives de développement et d'équipements pour la plaisance

Pour éclairer de manière scientifique les besoins en équipement, le Grand Lyon a fait réaliser un examen des perspectives de la navigation de plaisance dans le Grand Lyon pour les dix ans à venir. Les conclusions de cette étude sont les suivantes :

#### • Perspectives générales

Les usages actuels sont variés et concernent à la fois la navigation, les loisirs nautiques et même l'habitat sur l'eau.

La navigation de plaisance de transit représente environ 2 000 bateaux passants, pour moitié d'origine étrangère (Britanniques, Néerlandais). Elle est stable. Mais cette activité manque d'équipements d'accueil. En principe, on peut accoster et demeurer à quai dans le centre (quai Tilsitt) mais pour des haltes de courte durée. Il n'y a pas d'autre lieux équipés pour la plaisance.

Les Lyonnais possèdent sur place 1 000 petites unités immatriculées, stationnées au Grand Large et sur la Saône, dans les petites installations de l'écluse de l'île Barbe à Caluire, à Albigny - Couzon, au yacht-club de Saint-Germain, à Genay- port Bernalin.

Les mêmes Lyonnais sont propriétaires de nombreux bateaux-voiliers sur l'Atlantique et surtout sur la Méditerranée mais ils les laissent aux ports de mer en hiver ou les rangent à sec, faute de pouvoir les abriter dans l'agglomération.

Plus de 25 000 personnes pratiquent les loisirs nautiques régulièrement : canotage, planche à voile, canoë-kayak, natation. Les sites sont bien localisés : le Grand Large pour les dériveurs, la Saône pour le canotage et l'aviron, le Rhône au sud du viaduc SNCF pour les loisirs nautiques motorisés, le plan d'eau de Collonges pour le ski nautique.

Les bateaux fixes sont les bateaux-logements et les bateaux d'animation (restaurants, commerces liés à l'eau, théâtres, salles de réceptions). Leur stationnement est géré dans le cadre d'une concession dans le centre-ville. Les bateaux d'animation disposent rive gauche de l'espace compris entre les ponts Lafayette et de la Guillotière.

Les bateaux logements occupent toutes les autres sections de quais disponibles, spécialement entre les ponts Lafayette et de Lattre de Tassigny. La demande d'emplacements est actuellement supérieure à l'offre.

Ces usages sont hautement valorisants car ils contribuent à l'animation et à la sécurité nocturne des berges.

#### • **Les actions à entreprendre**

##### · *Un port de plaisance à Lyon*

La nécessité d'un port de plaisance à Lyon, nécessaire à l'accueil durable des bateaux, se justifie essentiellement dans la double exigence de conforter le statut de Lyon, ville fluviale, et d'installer dans l'agglomération un pôle d'animation et de services

fluviaux.

Dans un premier temps, l'ex-port Rambaud apparaît être le site le plus propice à la création de cet équipement. Cette disponibilité chronologique n'obère en rien une opération similaire ultérieure sur d'autres sites notamment à l'emplacement de l'ancienne gare d'eau à Vaise.

##### · *La recherche de nouveaux emplacements de stationnement des bateaux-logements*

La demande de places est constante et il est utile de la satisfaire pour l'animation et la sécurisation des berges. Malheureusement, les études poursuivies avec le service de la Navigation ne montrent pas un grand nombre de possibilités. Celles-ci existent sur la Saône : Lyon 4<sup>ème</sup> (quai Gillet près du pont Mazarik), 5<sup>ème</sup> (quai des Etroits), 9<sup>ème</sup> (quai du Commerce), La Mulatière (quai Jean-Jacques Rousseau), Neuville (quai Barbès) et Genay. Sur le Rhône, les berges du canal de Jonage peuvent accueillir des péniches, particulièrement dans la section comprise entre l'écluse de Cusset à Villeurbanne et le pont de la Sucrerie, dans les communes de Vaulx-en-Velin et Décines.

Le nombre de places de stationnement possibles est faible : il peut être évalué à une trentaine, ce qui est peu, et oblige déjà à



bateaux-logements sur le Rhône à Lyon  
organiser une sélection .

##### · *La valorisation urbaine du canal de Jonage par la navigation*

Cette réouverture est souhaitable et inéluctable, mais doit être accompagnée. Certes, la plaisance ne doit pas gêner les autres activités présentes sur le site : pêche,

aviron, barque, voile. La navigation à moteur sera donc strictement réglementée du point de vue du bruit et de la vitesse. Ce retour à la navigabilité constituera un élément fort de valorisation urbaine du canal de Jonage et du Haut Rhône.

Des équipements spécifiques sont à prévoir pour les activités nautiques autres que la plaisance. Les principaux projets à moyen et long termes sont les suivants :

- le stade d'eau vive de Vaulx-en-Velin entre le canal de Jonage et la Rize.
- le désenvasement du Grand Large, dont les modalités doivent être précisées par EDF et sont encore en discussion, pour une meilleure pratique de la voile.
- la création ou l'aménagement de liens entre les communes riveraines et le canal. L'étude d'impact effectuée à la demande de la DIREN a montré les possibilités de lieux d'animation à Cusset, près de l'usine hydro-électrique, le long de l'hippodrome, près du pont de la Sucrierie à Décines, à Meyzieu au pont d'Herbens et près du pont de Jonage.
- une articulation de ces activités avec le parc de Miribel-Jonage peut être trouvée sur la rive nord-est du Grand Large.
- le canal de Miribel, dont les conditions nautiques sont de plus en plus difficiles, accueillera les activités sportives de type canoë-kayak et rafting avec quelques aménagements légers.



Canoë-Kayak sur la Saône

## Le développement des activités ludiques liées à l'eau.

La situation géographique de la ville a favorisé la création de multiples sociétés sportives, particulièrement dans le domaine des activités aquatiques : joutes, aviron, canoë-kayak et baignade. Cette dernière constituait l'activité pratiquée par le plus grand nombre : les problèmes liés à la pollution des eaux ont donné lieu à l'interdiction de cette pratique sur le Rhône et la Saône. La baignade autorisée se situe essentiellement à Miribel Jonage.



Baignade au parc de Miribel-Jonage

Le canoë-kayak est aujourd'hui une activité bien identifiée sur les cours d'eau lyonnais, principalement à Vernaison et à la pointe sud de la Presqu'île où se sont installés plusieurs clubs.

L'aviron est aussi une activité bien ancrée. Les deux zones d'évolution sur le territoire du Grand Lyon sont la Saône, sur 4 km environ jusqu'au pont de Collonges, et le Rhône Amont (Grand Large et Miribel).



Ces activités sportives doivent être encouragées, tout comme les autres pratiques plus traditionnelles. C'est le cas dans l'aménagement du Rhône aval qui inclut la renaissance et le développement, dans le cadre du projet du S.M.I.R.I.L, des activités de canotage, et particulièrement de sa variante traditionnelle, la barque, et de son activité annexe, les joutes.

Dans le secteur du confluent, une base nautique regroupant l'ensemble des activités sportives pratiquées sur le plan d'eau pourrait être créée.

· *La multiplication d'équipements simples et assez peu coûteux*

Les Lyonnais possèdent un assez grand nombre de petits bateaux tractables et donc facilement déplaçables. Ces unités n'ont pas besoin d'équipements de mise à l'eau sophistiqués et coûteux mais seulement de rampes sommairement aménagées qui offriront un maximum de points de départ et d'arrivée, afin d'éviter la concentration et son corollaire de nuisances, surtout sonores, sur les berges.

## Les activités ludiques, festives et culturelles exercées sur les berges

Les bords du Rhône et de la Saône sont des lieux privilégiés qui attirent nombres d'activités récréatives, le plus souvent d'un caractère ludique (rollers, escalade, jeux de boule) ou, plus rarement, culturel (événements, bouquinistes...). Si les sportifs ont vite trouvé sur les berges un terrain propice à leurs activités, force est de constater que le caractère convivial et festif de ces lieux a beaucoup régressé.

Chaque événement important de la vie des cités du Rhône et de la Saône était, à l'époque médiévale, célébré par des manifestations à caractère nautique, l'eau donnant à ces réjouissances une dimension particulière : fête des Merveilles (jusqu'au XVIème siècle), fête de l'Ascension... Plus tard, à Lyon, les bas-ports des quais Fulchiron, Gillet, Saint Vincent, de la Pêcherie, des Célestins ou Joffre étaient arborés et utilisés pour les jeux de boules ou des établissements de bains.

A partir de la deuxième guerre mondiale s'est produit un mouvement de déshérence des bords de l'eau, dû en grande partie à l'interdiction de baignade.

Les berges doivent aujourd'hui être pensées comme de véritables espaces publics. Elles font partie intégrante de la ville, au même titre qu'une place ou un square. Dans la vil-



Descente en "sanitaires"



Boulistes, quai Claude Bernard



le, des espaces publics de qualité participent à l'apprentissage de la citoyenneté et au renforcement de l'urbanité.

Les aménagements des rives ne peuvent être seulement conçus pour la promenade et l'accès à l'eau, mais ils doivent favoriser de nouvelles animations. La gamme des loisirs modernes est suffisamment large pour susciter une créativité engageant collectivités, associations et particuliers.

- **Harmoniser les usages**

La cohabitation d'activités très différentes sur les quais et bas-ports pose la question de la gestion des conflits d'usages. Aussi, l'aménagement des berges doit-il prévoir et adapter les lieux aux pratiques. Quelques critères d'appréciation doivent être identifiés, tels que la proximité et l'accessibilité des usagers par rapport à leur lieu d'habitation, les caractéristiques propres aux diverses pratiques et, bien sûr, les données immuables du lieu, comme la largeur des quais ou des bas-ports, favorisant la mixité et la cohabitation harmonieuse des activités.

- **Aménager de nouveaux lieux**

Quelques espaces sont propices à l'accueil de nouvelles animations, en particulier les bas-ports de la rive gauche du Rhône. L'ensemble des bas-ports est propice à l'accueil de manifestations culturelles. Le calme de leur environnement, en contre-bas du quai routier, est favorable à la tenue de concerts, par exemple. Ponctuellement, des lieux peuvent être réservés aux artistes, comme c'est le cas à Genève au bord du Léman.

Les bas ports larges des quais de Saône, (Joseph Gillet - Pierre Scize) aujourd'hui peu fréquentés, pourraient accueillir des marchés occasionnels, des expositions ponctuelles, des jeux de boules, rendant ainsi aux habitants un réflexe de riverains de l'eau.

Partout où cela est possible, les animations culturelles sur les berges doivent être favorisées sous forme d'événements ou de manifestations régulières. Les activités de restauration, sur ou au bord de l'eau, doivent être encouragées.

Il reste néanmoins à réfléchir à la conception de lieux nouveaux favorables à des usages très spécialisés, tels que les jeux de boules (quai Joseph Gillet par exemple) ou le modélisme.

## La pêche

### Un enjeu méconnu

A l'heure actuelle, la pêche professionnelle est limitée sur les cours d'eau. Il en va autrement pour les nombreux pêcheurs amateurs, qui se regroupent en 45 associations dans le département du Rhône.



Activité sur les pontons-viviers

Les 8 000 cartes accordées pour cette saison aux pêcheurs du Grand Lyon montrent bien l'importance que revêt cette activité.

Outre l'agrément qu'elle procure, elle s'avère utile pour nos cours d'eau. Les dispositions de la "loi pêche" confèrent aux associations et aux pêcheurs des devoirs et des droits sur les rives. Les pratiquants possèdent en général une très bonne connaissance des cours d'eau et de leurs berges, qu'ils respectent et entretiennent.

### Une activité à encourager sur les bords du Rhône et de la Saône

- **Accès et stationnement**

En certains endroits, l'accès aux berges et le stationnement des pêcheurs sont difficiles. Des améliorations ont été réalisées ici ou là par les fédérations de pêche, le servi-



ce de la navigation et le Grand Lyon, suite aux demandes des associations de pêche. Il est souhaitable de poursuivre sur cette voie.

Prioritairement ordonné au respect des milieux naturels, le Plan Bleu ne peut favoriser la prolifération du stationnement à proximité immédiate des zones de pêche, mais il doit encourager la création de "poches" de stationnement articulées avec les cheminements piétonniers conduisant sur les rives. C'est la politique suivie par le SYMALIM à Miribel-Jonage et le SMIRIL sur le Rhône aval.

Pour les pêcheurs handicapés, des lieux spécifiques doivent être aménagés, comme cela a été réalisé dans le parc de la Tête d'Or.

• **Prévenir les conflits d'usages et renforcer la sécurité**

La présence d'activités telles que la planche à voile, le bateau ou la baignade près des zones de pêche trouble la pratique de la pêche. Le Grand Large est fortement concerné par ce problème, du fait du nombre important de clubs nautiques. En outre, la législation introduit une zone de servitude

de 3,25 m sur les berges. Celle-ci semble peu respectée et s'avère insuffisante. La Saône n'est pas épargnée par les conflits d'usages, en raison des activités nautiques sportives (Collonges au Mont d'Or), de l'aviron ou encore de la navigation commerciale.

Afin d'améliorer la cohabitation de toutes ces activités, il convient de contrôler le développement de certaines structures (clubs nautiques), de délimiter plus précisément les limites des périmètres accordés à chaque activité et de faire respecter plus strictement la législation.

• **Aménager certaines zones par des structures légères.**

Pour le confort des pêcheurs, certains lieux de pêche demandent à recevoir des aménagements légers, tels que des bancs, comme sur le quai Clemenceau, ou des tables de pique-nique. Ceci contribuera à augmenter la fréquentation des bords de Rhône et de Saône, facilitée par des structures permettant de pêcher dans les meilleures conditions.



## Répondre aux besoins de nature et de détente par un schéma global d'agglomération

Le potentiel d'espaces de loisirs de l'agglomération lyonnaise est très large. Cette diversité est aujourd'hui à organiser.

Les parcs urbains sont aujourd'hui trop rares mais ils sont complétés en terme d'offre de zones de loisirs disponibles, par des espaces naturels qui sont l'une des richesses du site de Lyon.

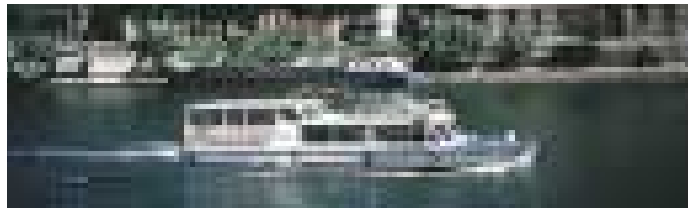
La gestion et l'animation des espaces de loisirs nécessitent que les politiques communautaires, et le Plan Bleu en particulier, inscrivent leur action dans une vision plus large que les strictes limites du Grand Lyon, car l'aménagement d'un cours d'eau, tout comme l'animation d'une politique de loisirs, nécessite une vision élargie de la ville.

Au sein même de l'agglomération, une réflexion est à engager sur la répartition et l'offre spécifique de lieux de loisirs liés à l'eau. Cette dernière est bien différente suivant qu'elle est axée sur les sports nautiques ou sur l'approche de l'écologie, suivant également qu'elle s'adresse à un temps de récréation court (moins d'une heure) ou long (la journée).

La Communauté Urbaine doit aujourd'hui organiser les relations avec ce système de territoires voisins dans un esprit guidé par les notions de développement durable, aménager les espaces naturels de la première et de la deuxième couronnes et réaliser les grands projets de parcs intra-muros. La réalisation d'un schéma global des loisirs permettrait de lancer cette réflexion, nécessairement large, transversale et concertée. Une échelle de territoire de référence reste à trouver.

L'aménagement des berges relève de cette politique.

## TROISIÈME PARTIE



## *L'économie du fleuve*

Le Rhône et la Saône ont toujours joué un grand rôle économique dans l'histoire de Lyon. Des aménagements progressifs les ont transformés en voies de communication majeures. Concurrencée par le rail, puis par la route, la voie d'eau a perdu progressivement de son importance jusqu'à ces dernières années.

La saturation des grands axes autoroutiers, une attention de plus en plus vive à la pollution provoquée par le trafic automobile, reposent naturellement la question du développement de la voie d'eau.

Même si, quantitativement, cette dernière ne supporte aujourd'hui qu'une très faible partie du trafic de marchandises de l'agglomération, elle ne doit pas être négligée. De plus, l'activité économique, même non liée à la voie d'eau, s'est très largement implantée en bord de Saône ou du Rhône. Une réflexion sur l'aménagement des rives doit donc intégrer les rapports qu'entretiennent ces deux cours d'eau avec les tissus économiques voisins. La présence du fleuve constitue un élément important de valorisation de l'entreprise. Un environnement de qualité intégrant le cours d'eau sera porteur d'une plus-value significative en terme d'image.

#### • **Les documents de cadrage**

1 · Le schéma directeur de l'agglomération lyonnaise identifie la zone industrielle Lyon-Nord et le couloir de la Chimie com-

me des sites industriels majeurs de l'agglomération. Une politique de confinement des risques industriels est entreprise avec les établissements concernés.

2 · Le schéma de cohérence de la logistique en cours d'élaboration par la Région Urbaine de Lyon (R.U.L.) est fondé sur quelques prospectives essentielles dont :

- la clarification de l'intermodalité et du rapport entre site et mode, réaffirmée comme un enjeu de développement et de protection de l'espace,
- la hiérarchisation des grands pôles logistiques de la RUL (cinq pôles identifiés dans le Grand Lyon dont le port E. Herriot et la plate-forme logistique nord de Genay prévue par le Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise),
- la prise en compte de l'environnement.

Deux de ces espaces sont au contact du Rhône ou de la Saône : le port Edouard Herriot et la plate-forme nord.

#### • **La cohabitation entre les activités économiques et les loisirs**

En ce qui concerne les zones d'activités de bord de fleuve non directement connectées à la voie d'eau, il s'agit d'imaginer des aménagements qui rendent compatibles la présence de sites industriels lourds avec des usages ludiques des fleuves : promenades et activités nautiques.

# Les fleuves supports de l'activité économique

## L'activité portuaire

### Le port Edouard Herriot

#### • Présentation : histoire et évolution du trafic

La convention de concession générale passée en 1933 entre l'Etat et la Compagnie Nationale du Rhône (C.N.R.), constitue l'acte de naissance du principal port commercial de Lyon. La CNR est concessionnaire du port jusqu'en 2023. Avec 109 ha de terrains industriels et 41 ha de plans d'eau, le port Edouard Herriot constitue une plateforme logistique quadrimodale performante.



Le Port Edouard Herriot

La voie d'eau représente 15 % du trafic total. La part principale des réceptions est acheminée à 60 % par pipeline et à 20 % par la route. En effet, près de 70 % du tonnage à l'arrivée est d'origine énergétique, ce qui fait du port Edouard Herriot la principale plate-forme d'approvisionnement dans ce secteur. Le tonnage total issu du cumul des réceptions et des expéditions dépasse les 9 millions de tonnes, ce qui en fait le premier port fluvial de l'axe Rhône-Saône (hors Fos).

Le port Edouard-Herriot s'affirme véritablement au niveau du trafic de réception. Hors pipeline, la voie d'eau concerne 38 % des tonnages acheminés par les modes de

transports mécaniques (voie ferrée, route, voie d'eau).

Le port banalisé en bord de Rhône, actuellement d'une surface de 10 ha, est exploité par la société LYON-TERMINAL. Son activité est principalement axée sur les conteneurs, dont le développement important constaté ces dernières années permet de gager que le port Edouard Herriot deviendra le véritable terminal intermodal dont a besoin la région, et une escale majeure pour les conteneurs circulant sur l'axe Rhône-Saône. Si l'évolution de l'activité des conteneurs entraînait son déplacement dans un autre endroit du port, l'emplacement ainsi libéré, en bord de Rhône, serait rattaché au parc de Gerland.

#### • Le port Edouard Herriot dans le schéma de cohérence de la logistique régionale

Dans le cadre du schéma de cohérence de la logistique de la Région Urbaine de Lyon, approuvé en novembre 1997, le port est recentré sur les activités fluviales par l'affirmation du développement de l'axe Lyon-Marseille. L'articulation des chaînes logistiques entre les deux ports doit être renforcée. Le port Edouard Herriot se comportera sur ce plan comme le véritable "arrière-port" du site de Fos-sur-Mer. Il convient donc d'affirmer trois pistes d'action pour le site :

- l'accueil privilégié d'activités utilisant la voie d'eau : produits pétroliers pour l'usage de l'agglomération, sables et graviers (représentant aujourd'hui 10 % des tonnages en réception), trafic de marchandises (notamment par conteneurs).
- la recherche, sur l'aire métropolitaine, de sites susceptibles d'accueillir les activités non utilisatrices de la voie d'eau.
- la gestion du risque industriel qui implique, à terme, la relocalisation, sur un site approprié du stockage de gaz situé sur la pointe sud du port.

### • Le protocole d'accord

Le 24 mars 1997, un protocole d'accord concernant l'évolution du site a été signé entre l'Etat, le Département, la Communauté Urbaine, la Ville de Lyon, la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) et l'Union Française des Industries Pétrolières. Les orientations choisies stipulent :

- le maintien du port dans ses emprises actuelles.
  - le resserrement des installations pétrolières en vue de regrouper les dépôts sur la presqu'île de l'Archevêque.
  - le non-renouvellement des contrats des entreprises n'utilisant pas le transport fluvial.
  - l'engagement de la CNR de consacrer les terrains libérés à l'accueil de nouvelles activités ne concernant pas le stockage pétrolier.
- Le dépôt d'hydrocarbure est maintenu si l'approvisionnement fait appel d'une manière privilégiée à la voie d'eau.
- la prise en compte de ces orientations dans la révision des POS menée par la Communauté Urbaine de Lyon.
  - la réalisation par la CNR, la ville de Lyon et le Grand Lyon d'un plan d'intégration du port dans le paysage et dans la ville. Une attention particulière sera portée à la façade portuaire donnant sur le stade et le parc. La piste cyclable, permettant la liaison avec le centre-ville et le sud de l'agglomération, est d'ailleurs déjà entreprise.

Le port Edouard Herriot s'insère aujourd'hui parfaitement dans le programme d'aménagement de la région lyonnaise et dans la volonté de l'agglomération de développer une activité économique tournée vers ses fleuves et une plate-forme logistique efficace en direction de l'Europe du Sud.

### la batellerie

#### • la situation actuelle du transport fluvial sur le bassin Rhône-Saône

L'agglomération lyonnaise est localisée au coeur du vaste réseau fluvial du bassin Rhône-Saône. Aujourd'hui, seules les péniches de type "Freycinet" (inférieures à 38,5m) peuvent rejoindre le réseau d'Europe du Nord ; les bateaux plus longs, comme les bateaux automoteurs ou les barges poussées de 60 à 95 mètres sont, quant à eux, captifs des 550 kilomètres aménagés pour le grand gabarit entre Sète et Châlon sur Saône.

Par ailleurs, les navires fluvio-maritimes inférieurs à 1 500 tonnes (bateaux de mer dont les caractéristiques permettent de remonter les fleuves) ont allongé leurs parcours et remontent aujourd'hui le Rhône jusqu'à Lyon en 24 heures environ.

Depuis Marseille, la concurrence du transport routier est forte. En effet, si la vallée du Rhône est l'un des couloirs de transit les plus fréquentés d'Europe, avec une densité de trafic avoisinant 80 millions de tonnes par an, 75 % des marchandises voyagent par la route et 2,5 % seulement par la voie d'eau. Le transport fluvial tente de s'adapter, en utilisant des méthodes de gestion améliorant son efficacité par une limitation des ruptures de charge, un système de livraisons en "juste à temps" et la constitution de "stocks tampons" dans des parcs à conteneurs.



Le transport de conteneurs sur le Rhône

velles perspectives, au port Edouard Herriot notamment. Désormais, une société filiale de la C.N.R. assure une ligne régulière entre Châlon sur Saône, Mâcon, Lyon et Fos-Marseille. Le transport de conteneurs ouvre le bassin Rhône-Saône sur le bassin méditerranéen, l'Europe Centrale et orientale.

Si les qualités du transport fluvial sont aujourd'hui jugées maigres, elles n'en sont pas moins réelles, grâce à une réduction des délais de transport, la modernisation des équipements de télécommunication (permettant à tout moment de vérifier la progression des cargaisons), la sécurité (et notamment l'inviolabilité des conteneurs) et les qualités environnementales du transport.

#### • le trafic des ports de l'agglomération est en progression

La modernisation du transport fluvial donne de bons résultats sur le bassin Rhône-Saône. Le chiffre d'affaires global est en hausse, principalement grâce à l'allongement des trajets.



Darse au port Edouard Herriot

A Lyon, le port Edouard Herriot a connu en 1996 une baisse de trafic, mais, fait très significatif pour l'avenir du port, une importante progression du trafic des fluvio-maritimes (+ 40 %) et des conteneurs (+ 50 %).

Le port privé de Solaize-Rhonaport, orienté principalement sur le trafic de minéraux et de matériaux de construction, a lui-aussi connu une progression (+ 28 %) entre 1995 et 1996.

#### • l'avenir du transport fluvial pour l'agglomération.

Ces six dernières années, la flotte captive du bassin s'est beaucoup modernisée mais il reste encore beaucoup à faire pour faciliter le décollage définitif du transport fluvial public et privé. Même sans perspective de liaison avec l'Europe du Nord, l'agglomération lyonnaise possède de nombreux atouts pour développer cette activité :

- le grand projet de remodelage du port Edouard Herriot (cf. le protocole d'accord) permettra de dégager des espaces pour développer une animation commerciale combinant trafics fluviaux, maritimes, routiers et ferrés ;

- grâce au port Edouard Herriot, l'agglomération lyonnaise peut constituer un relais intérieur plus efficace, en développant des relations avec la future plate-forme d'interface fluviale et maritime en construction aux Tellines, dans un des bassins du port de Fos. Lyon assure déjà ce rôle de redistributeur de marchandises. Dans toute la région, des entreprises, situées à Roanne, Saint-Etienne ou encore Clermont-Ferrand, Annecy, Chambéry ou Grenoble, utilisent déjà la voie d'eau pour leur approvisionnement ;

- l'aménagement urbain doit réserver une place à la petite batellerie privée. La flotte privée sur l'axe Rhône-Saône est composée de 250 à 300 unités, dont 70 % sont spécialisées dans l'extraction et le transport des sables et graviers.

Les conducteurs de péniche et leur famille doivent pouvoir débarquer un véhicule de liaison pour accéder aux commodités de la ville, en période de transit ou en attente d'affrètement.

Le port Edouard Herriot étant aujourd'hui mal adapté à ce type de stationnement, des lieux d'accueil devront être maintenus à Vaise, quai Maréchal Joffre et quai Fulchiron.

#### les sabliers

Les rives de la Saône accueillent dans les 2<sup>ème</sup>, 4<sup>ème</sup> et 9<sup>ème</sup> arrondissements des stockages de sables et graviers. La volonté de reconquête des rives urbaines ainsi que l'affirmation de projets urbains forts posent la



question de leur relocalisation. Les conventions sur les sites actuels prennent fin en 1998. Ce stockage doit trouver une nouvelle localisation dans des sites suffisamment éloignés des zones d'habitation, sans entraîner de perte pour le trafic fluvial ou de baisse pour leur activité.

## Economie de la plaisance

### Un fort potentiel économique

**La flotte locale**, composée d'unités dont les propriétaires habitent dans la Communauté Urbaine, est peu importante en comparaison de la flotte de transit. En 1995, on a recensé un peu moins de 1 000 bateaux supérieurs à 5 mètres, dont 150 seulement de plus de 7 mètres. La petite plaisance de proximité est en revanche très développée et représente 80 % de cette flotte locale. Ces bateaux stationnent principalement dans le secteur du Val de Saône, à Albigny ou à Saint-Germain (yacht club).

**La flotte de transit** est plus importante : 2 400 bateaux passent chaque année l'écluse de Couzon (40 % viennent de l'étranger). Au niveau de Lyon intra-muros, ce transit représente 1 800 unités.

La plaisance manque encore singulièrement d'équipements dans l'agglomération. On peut regretter l'absence de concessionnaires distributeurs de gros bateaux et de chantiers équipés pour des manutentions importantes. Enfin, les quelques constructeurs locaux considèrent encore que le marché local est marginal.

Pourtant l'enjeu économique n'est pas négligeable. Il s'agit de P.M.E, d'activités artisanales ou libérales, spécialisées sur des activités de vente (équipement, accastillage...), de réparation et de gardiennage. Sur l'ensemble du Grand Lyon, on recense plus de 20 entreprises travaillant directement dans ce secteur d'activités.

## Les perspectives ouvertes par le Plan Bleu

La politique d'aménagement des berges, engagée par la Communauté Urbaine depuis une dizaine d'années et les nouvelles prescriptions du Plan Bleu en matière de navigation et d'équipements (quai pour l'accueil des plaisanciers, haltes fluviales, embarcadères, rampes...) traduisent une ambition d'agglomération dans le domaine de la plaisance fluviale. Elles offrent des conditions favorables à une utilisation diversifiée de la voie d'eau et au renforcement d'une économie locale de la plaisance.

La perspective d'aménagement d'un port de plaisance est susceptible de dynamiser cette activité et d'afficher durablement les intentions de l'agglomération :

- en retenant une partie du trafic de transit,
- en permettant l'escale des bateaux de croisières,
- en offrant une zone centrale de stationnement de longue durée à la flotte locale (hivernage fluvial des grosses unités notamment),
- en complétant le tissu professionnel et économique local.

Au terme des études effectuées, il apparaît une demande pour le développement d'un port de la part des plaisanciers et des professionnels. Le port Rambaud est aujourd'hui le mieux placé pour répondre rapidement à ce besoin. Sur ce site, on engagera, de façon progressive mais irréversible, un aménagement conciliant la valorisation urbaine des quais de Saône et le développement des activités nautiques. En particulier, la réalisation d'un port de plaisance conjuguée à la création de nouvelles haltes fluviales dynamisera le tourisme fluvial et l'animation des berges. Cohérente avec les aménagements en amont, réalisés ou en cours, cette opération préfigurera à plus long terme la requalification générale du confluent.



Bateau de croisières locales

**Le ténement de Longométhal à Albigny et Couzon** a été identifié comme un site potentiel adapté à une exploitation touristique. Divers projets ont été élaborés sans cependant déboucher sur une opération de réhabilitation. Il constitue le seul pôle industriel portuaire en amont de Lyon et il est sans doute dommage de ne pas conserver un tel équipement en état. Mais il vieillit vite et les moyens financiers manquent.

Dans le même temps, la vocation du Val de Saône s'affirme de plus en plus au bénéfice de la détente et des loisirs liés à l'eau. Pour toutes ces raisons, le ténement de Longométhal doit évoluer rapidement. Il reste donc à susciter des scénarios de développement et de mutation pour faire évoluer ce site.

### L'animation touristique

Globalement, l'activité touristique de Lyon évolue favorablement mais Lyon a encore du mal à composer une image de capitale touristique en France.

Les fleuves sont susceptibles de contribuer très fortement à la construction de cette identité. Ainsi, le concept de "Lyon, ville historique et capitale fluviale" est à développer, pour faire entrer le Grand Lyon dans

la liste des grandes villes touristiques européennes non littorales.

C'est ainsi qu'une découverte des principaux sites touristiques urbains depuis ces fleuves est susceptible d'enrichir de façon exceptionnelle leur qualité propre.

Il manque encore aux sites les plus visités ou aux sites d'activités touristiques potentiels, une véritable mise en scène à partir du cours d'eau. Ainsi, l'accès des touristes au Vieux Lyon s'effectue généralement par autocar. L'accès depuis le quai Fulchiron (quartier St Georges), couplé à un parcours touristique, offrirait une approche agréable, originale et sous le plus bel angle de vue.

Sur le Val de Saône, les zones de loisirs, les guinguettes et la qualité des espaces naturels rendent le cours d'eau plus convivial. Là-encore, cet atout mérite d'être développé.

L'usage du cours d'eau par les bateaux de promenades et croisières commerciales tend à qualifier le tourisme urbain lyonnais. Les armateurs proposent un éventail assez large de produits, de la croisière locale (découverte, balade, restauration) à la "grande croisière".

A l'heure actuelle, une seule compagnie

exploite le créneau "animations" sur Lyon. Elle est basée quai Rambaud sur les bords de Saône. Sa flotte compte un bateau amiral, "l'Hermès" (250 - 300 places), une péniche, le "Ville de Lyon" (40 - 130 places) et deux vedettes, le "Elle" et le "Lui" (100 places chacune). Les embarquements se font principalement quai Rambaud, quai Claude Bernard ou quai des Célestins. Des dîners et des déjeuners croisières sont proposés toute l'année, ainsi que des conférences, réceptions ou séminaires. Du printemps à l'automne, "l'Hermès" propose des croisières dans le Val de Saône (30 kms environ) jusqu'à Trévoux. La vedette "Elle" fait des croisières Lyon-Vienne-Lyon. Sur la vedette "Lui", des croisières de découverte de Lyon sont organisées quotidiennement avec un itinéraire vers le confluent et un vers l'île Barbe. Durant l'été, des croisières nocturnes sont possibles. La compagnie a aussi mis au point des croisières à thème (fête de la musique, feu d'artifice du 14 juillet, illuminations du 8 décembre).

Par ailleurs, des compagnies nationales et internationales exploitent un autre type de tourisme fluvial : les "grandes croisières" qui empruntent le Rhône et la Saône. Une compagnie allemande exploite "le Princesse de Provence", un des plus gros paquebots fluviaux de France. Trois compagnies françaises gèrent trois autres paquebots fluviaux : l'Arlène, le Cézanne et le Camargue. Des croisières sur ces bateaux sont organisées et des excursions sont programmées, à chaque escale, pour visiter les villes traversées et les paysages.

Le Rhône et la Saône sont donc très fréquentés, notamment aux alentours de Lyon. L'enjeu pour la ville est de capter un maximum d'escales en proposant des visites et des animations attrayantes, afin de revendiquer pleinement sa qualité de capitale fluviale. Les atouts ne manquent pas, tant au niveau patrimonial que paysager. De plus, le quai Claude Bernard a été spécialement aménagé pour que ces bateaux de tourisme puissent faire escale et s'avitailer à Lyon.



Croisière nocturne sur la Saône

## La requalification des zones d'activités

Le Rhône et la Saône sont bordés d'espaces à vocation économique qui entretiennent souvent peu de relations avec des cours d'eau mais qui perturbent aussi bien l'accès aux berges que le développement pourtant souhaitable d'activités de loisirs.

### La vallée de la chimie

C'est en aval de Lyon que se situent les principaux sites de développement économique de bord de fleuve. Le port Edouard Herriot, déjà évoqué, constitue la porte d'entrée nord d'un vaste complexe pétrochimique qui s'étend jusqu'à Solaize, ensemble d'établissements qui marquent fortement le paysage. A l'exception d'une qui dispose de pontons, les autres entreprises n'utilisent pas la voie d'eau. Par ailleurs, neuf de ces sites sont classés à risques et ont conduit à définir des

périmètres de protection très contraignants pour le développement d'autres activités nouvelles. Une grande partie des berges du Rhône est incluse dans ces périmètres.

Le déplacement de telles installations n'est pas envisagé. Il convient donc de proposer une stratégie reposant sur trois engagements :

- la réduction du risque industriel par le confinement des sources de production et de stockage, en partenariat avec les entreprises concernées ;
- une limitation de l'accueil de nouvelles activités sur les terrains en bord de fleuve, à l'exception des activités à caractère agricole ou naturel (cas de pépinières de l'île de la Chèvre).
- un effort de traitement visuel des rives pour limiter l'impact des installations pétrochimiques sur le paysage.



Aujourd'hui soutenu par une prise de conscience collective, les efforts sont dirigés vers la mise en valeur des paysages. Les différents partenaires, propriétaires occupants et gestionnaires se sont associés pour l'élaboration d'une charte paysagère dont les principaux objectifs sont de reconquérir le paysage de ce vaste site industriel et de parvenir à créer un véritable parc industriel. Parmi les différentes actions énoncées dans la charte, deux plus particulièrement sont à associer au Plan Bleu :

- le renforcement du site du fleuve, de l'île et du canal
- la reconquête paysagère du coteau de Saint Fons.

Les enjeux de ces différentes actions consistent d'une part à améliorer la qualité de vie de ceux qui vivent et travaillent sur le site, d'autre part de mettre en valeur le potentiel, ainsi que le dynamisme de l'industrie lyonnaise aux yeux des résidents comme de ceux qui transitent.

## La Saône

- Lors de sa création, la zone industrielle Lyon-Nord, localisée sur les communes de Neuville et Genay, était destinée à devenir la troisième zone industrielle portuaire de l'agglomération. Forte aujourd'hui de 3 000 salariés, elle s'est développée en tournant le

dos au fleuve. Dans l'absolu, cette situation ne pose pas de réel problème.

Cependant, souvent dépourvus de tout intérêt architectural, les bâtiments altèrent la perception visuelle de la rive.

L'étude de requalification de la zone préconise quatre principes d'actions :

- renforcer le caractère végétal du bord de rive, pour en améliorer la perception depuis la rive droite de Saône ;
- aménager le chemin de halage de bord de Saône afin d'ouvrir une promenade continue sur la rive ;
- créer des liaisons entre le centre-bourg et la rivière à l'occasion de l'extension de la zone ;
- doter la zone d'une station d'épuration, tendant à limiter les rejets non retraités dans la Saône.

On devrait conserver une possibilité de desserte portuaire au nord de la zone industrielle.

- La zone industrielle de Collonges au Mont d'Or ne produit pas d'impact autre que visuel sur l'aménagement des bords de Saône. Néanmoins, son aspect inesthétique très perceptible depuis les points hauts mérite d'être corrigé par une forte action paysagère.



## COMMUNAUTÉ URBAINE DE LYON

Département Développement Urbain/Service Espace Public

avec le concours de



AGENCE D'URBANISME

avril 1998

DÉPARTEMENT DÉVELOPPEMENT URBAIN - SERVICE ESPACE PUBLIC  
20, RUE DU LAC - BP 3103 - 69399 LYON CEDEX 03  
TÉLÉPHONE : 04 78 63 45 47 - FAX : 04 78 63 46 58