

# Les fleuves : comment ça marche ?

La multiplication des opérations d'urbanisme le long des fleuves témoigne d'une dynamique de réappropriation urbaine lancée il y a 20 ans. Les plans couleurs sur les façades des quais de la Saône, puis du Rhône, de même que la multiplication des péniches habitées s'inscrivent dans ce mouvement. Les opérations à venir : construction du musée des Confluences à la pointe sud de la Presque île, création d'un port de plaisance au sud de Perrache, verdissement des bas ports du Rhône en plein centre ville, développement des activités ludiques, culturelles et sportives au Confluent et le long du canal de Jonage auront, n'en doutons pas, un impact social considérable car elles seront véritablement porteuses d'usages et d'animation.

Mais le retour aux fleuves n'est pas qu'une affaire de centre ville. Il faut élargir la focale à la région urbaine pour découvrir la véritable fécondité de l'apport des fleuves aux citoyens, et l'élargir encore davantage pour apprécier la diversité et l'ampleur des enjeux liés aux fleuves, qu'il s'agisse de production d'électricité, de transport de fret, de développement touristique, ou d'équilibres écologiques.

Dans cet univers à échelles multiples, Lyon n'est qu'un point, mais un point névralgique qui peut bloquer ou au contraire stimuler des dynamiques. Au delà de l'apport du Rhône et de la Saône à sa nouvelle beauté urbaine, l'agglomération lyonnaise doit donc fêter ses retrouvailles avec les fleuves en inscrivant ses actions dans des stratégies à larges mailles, qui se déploient sur le Rhône amont, sur la Saône, sur le Rhône aval, trois immenses territoires dont le point de jonction, à Lyon, pour des raisons géographiques, mais aussi historiques, est d'une grande complexité.

Cet encart donne quelques clés et quelques repères datés pour comprendre comment fonctionne cette rencontre des fleuves et de la ville.

## Le Rhône Amont

Le Rhône, fleuve le plus turbulent de France, trouve sa source sur le glacier du Saint-Gothard en Suisse.

### Vers un développement de la navigation de plaisance ?

Le Rhône n'est pas navigable à l'amont de Lyon. En effet, le débit du canal de Miribel ne permet pas la navigation, et la double écluse de Cusset sur le canal de Jonage n'est plus en service. Au delà, entre Lyon et Genève, de nombreux barrages gênent la navigation, en particulier le barrage de Génissiat, au sud du lac Léman, qui semble constituer une barrière infranchissable.

Pour l'avenir, la problématique de la navigation sur le Haut Rhône concerne surtout la plaisance. Une restauration de l'écluse de Cusset constituerait un premier pas significatif pour rendre possible, à terme, un accès au lac du Bourget (distant de quelques kilomètres seulement du Rhône) via le très court canal de Savières. Quel beau circuit touristique en perspective !

### Des travaux titanesques pour un fleuve tumultueux

Jusqu'au Moyen-âge, le Rhône déroulait paresseusement ses méandres entre Vaulx-en-Velin et la « balme » dauphinoise. Mais au XIVe siècle, avec le changement climatique (Petit âge glaciaire), il est devenu le fleuve rapide et dangereux que l'on connaît aujourd'hui.

Aux 19e et 20e siècles, des travaux considérables d'aménagement ont été conduits avec les objectifs suivants : stabiliser le tracé du fleuve et mettre l'est

de l'agglomération hors d'eau par le creusement des canaux de Miribel, puis de Jonage ; protéger la ville des crues en maintenant et en organisant (notamment avec le creusement des plans d'eau de Miribel-Jonage) la fonction de vase d'expansion des eaux débordantes ; assurer un approvisionnement en eau de grande qualité pour l'agglomération lyonnaise (champs captants de Charmy) ; et bien sûr, exploiter l'énergie du Rhône, avec notamment l'usine hydroélectrique de Cusset.

### Un équilibre fragile pour un espace naturel sensible et stratégique pour Lyon

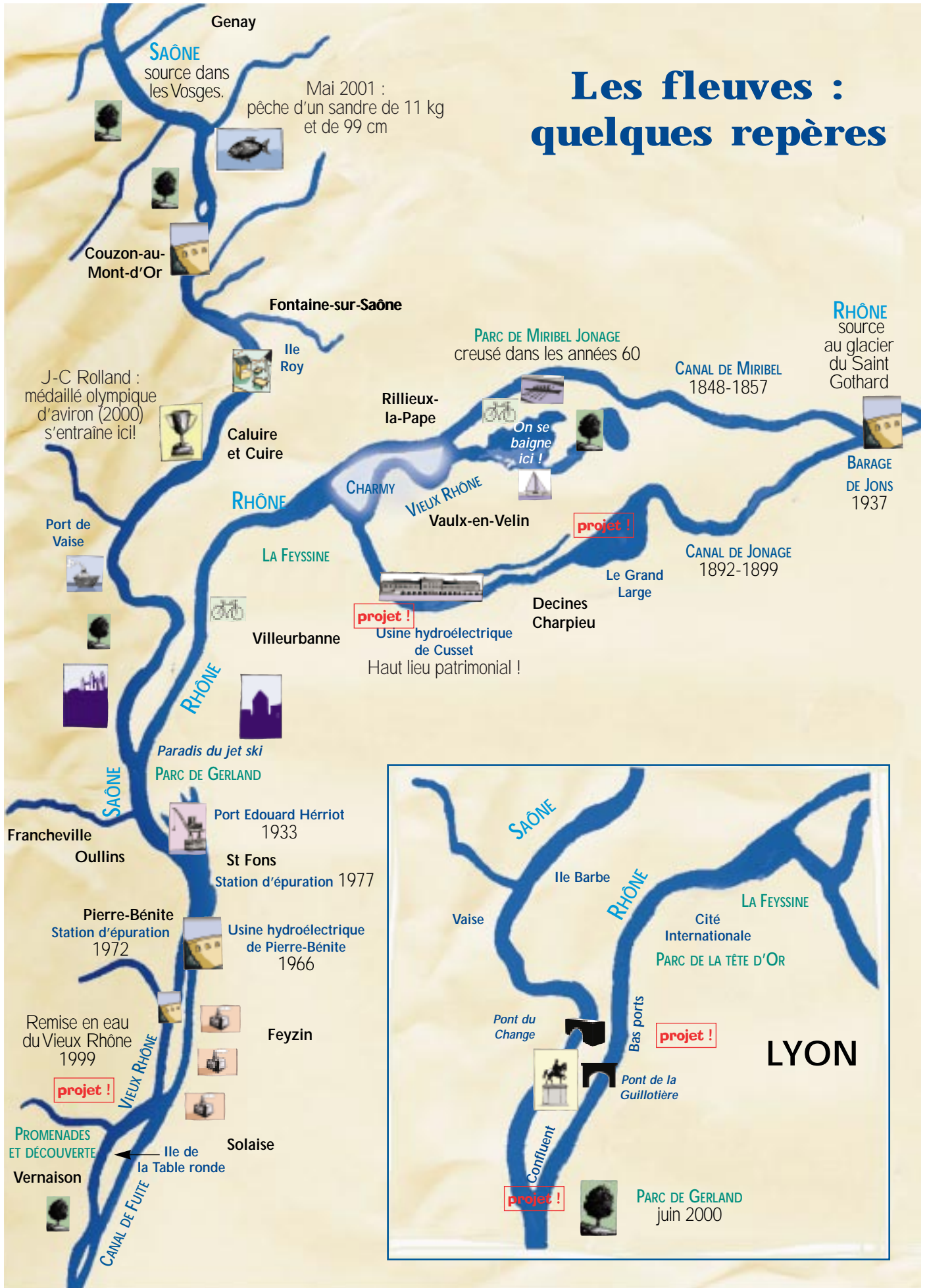
A l'issue de ces grands travaux, on aurait pu croire que l'homme avait domestiqué le fleuve, mais ce n'est pas si simple... A la fin des années 1980, le Rhône se met à surcreuser le canal de Miribel (phénomène que l'on croyait avoir à peu près maîtrisé il y a un siècle), favorisant un enfoncement de la nappe phréatique, impliquant un assèchement du milieu végétal, etc.. En outre, le dispositif d'écrêtement des crues semble également fragilisé.

Relativement préservé de l'urbanisation, le Rhône Amont est devenu un véritable poumon vert (et bleu !) pour l'agglomération lyonnaise, un point de contact remarquable entre univers urbain et sauvage, société humaine et biodiversité, ainsi qu'un pôle de loisirs nautiques de premier plan. Mais il doit aussi être regardé aujourd'hui comme un milieu naturel extrêmement fragile, à la recherche d'un nouveau point d'équilibre suite aux grands aménagements qu'il a subis.



suite p 4

# Les fleuves : quelques repères



**CANAL DE MIRIBEL** A été creusé pour stabiliser le tracé du Rhône. Attention, le Rhône a tendance à sur creuser son lit.

**CANAL DE JONAGE** Le plus grand ouvrage hydraulique à dérivation d'Europe lors de sa réalisation.  
**projet !** Bientôt un pôle de loisirs d'agglomération, à la fois ludique, culturel, sportif, et patrimonial !



Usine hydroélectrique de Cusset (EDF- 600 millions de kwh/an) : demain un nouveau haut lieu patrimonial ?

**Le Grand Large** Il faudra le désenvaser pour qu'il redevienne le paradis des voiliers et des campeurs.

**BARAGE DE JONS** Il répartit les eaux entre Miribel (30m<sup>3</sup>/S au minimum) et Jonage (jusqu'à 650 m<sup>3</sup>/S).

**PARC DE MIRIBEL JONAGE** C'est une ressource alternative en eau potable, un champ d'expansion des crues du Rhône, un site de maintien de la biodiversité, un lieu idéal pour les extractions de graviers, un immense espace ludique et éducatif... S'il n'existait pas, l'agglomération devrait l'inventer !

**CHARMY** Champ captant pour l'alimentation en eau de l'agglomération.

**Ile Roy** Guinguette familiale : friture, pétanque et transat au bord de l'eau délassent l'urbain stressé.

**Port de Vaise** C'est le berceau de la navigation à vapeur avec, en 1783, l'expérience pionnière du Pyroscaphe entre Vaise et l'Île Barbe.

**Vaise** Infogrames au bord de l'eau (ouverture du nouveau siège social fin 2001) : Lyon retrouve ses fleuves.

**LA FEYSSINE** Bientôt un parc naturel, ouvert à tous, en pleine ville.

**Cité Internationale** Interpol + nouveau Palais des congrès + nouveau M.A.C + Hôtel Hilton + nouveau casino : Lyon retrouve ses fleuves.

**Les Bas-ports** Demain un ruban vert au bord de l'eau, où il fera bon se promener.

**projet !**



**Pont de la Guillotière** : c'est le seul pont sur le Rhône pendant plus de 600 ans. Le tunnelier qui creusa la ligne D du métro se « cassa les dents » sur les pieux du pont ancien (500 mètres de long !), au niveau de la place du Pont. Peut-être une vengeance de « Machecroute », ce monstre gité sous le « pont de la Guill », maître des fonds et responsable des inondations ...



**Pont du Change** : construit au milieu du onzième siècle, il reliait la loge du change à l'église Saint-Nizier. Véritable cœur de la vie sociale et marchande lyonnaise, il était suffisamment large pour accueillir des maisons.



Statue de Louis XIV; fondue par Desjardins et Scabol, elle part de Paris le 16 août 1700 par voies fluviales et maritimes via Rouen, le Havre, Gibraltar, Toulon où elle arrive le 15 décembre. Elle quitte Arles le 7 juin pour arriver à Lyon le 25 juillet après s'être échouée au large d'Oullins.

**Le Confluent** De l'Antiquité au Moyen Age, il était situé à la hauteur des Terreaux. Ce n'est qu'à la fin du 18<sup>ème</sup> siècle qu'il fut fixé au sud d'Ainay, à la suite des travaux de l'ingénieur Perrache.  
**projet !** Bientôt, à la pointe, un grand musée des sciences, techniques et société. De Perrache au Confluent, grande opération urbaine des 20 ans à venir.

**PARC DE GERLAND** Ouvert en juin 2000 : Lyon retrouve ses fleuves.

**Francheville** Seul moulin encore debout dans l'agglomération.



**Port Edouard Hériot** : le saviez-vous ? Le PEH est aussi un port de mer, car les caboteurs de mer peuvent le relier directement aux ports d'Italie, d'Espagne et de Grèce.

**Usine hydroélectrique de Pierre-Bénite** Elle est exploitée par la CNR (535 millions de kwh/an). La retenue de Pierre-Bénite fait sentir ses effets jusqu'à l'Île Barbe sur la Saône et jusqu'au pont Morand sur le Rhône.

**CANAL DE FUITE** 12 kms de long - construit pour les besoins de l'usine hydroélectrique.

**VIEUX RHÔNE** (ou Rhône court-circuité). Son débit réservé était passé à 10-20 m<sup>3</sup>/S après la mise en service du canal de fuite, qui reçoit, lui, un débit moyen de 1000 m<sup>3</sup>/S. Il a toujours gardé un rôle d'évacuation des crues. A la fin des années 1990, le débit a été remonté à 100 m<sup>3</sup>/S. Ainsi, certaines îles ont pu être remises en eau. Grâce à ces opérations, ce secteur devient un lieu de découverte pour les écoles et tout un chacun peut aussi se promener dans ce cadre magnifique. Pour compenser la perte de kWh sur l'usine de Pierre-Bénite, une mini centrale a été installée sur le vieux Rhône.

# La Saône

La Saône trouve sa source dans le département des Vosges.

## La connexion avec le réseau européen à grand gabarit abandonnée à jamais ?

La Saône est reliée au réseau fluvial européen, mais la navigation n'est à grand gabarit (190 m x 12 m) que jusqu'à Saint-Jean-de-Losne, au nord de Châlon-sur-Saône. Au delà, la navigation se fait au gabarit Freyssinet (38,5m X 5m). Le projet de canal Rhin-Rhône visait à permettre la liaison à grand gabarit avec la Mer du Nord. Aujourd'hui, de nouvelles réflexions sont en cours pour relier cette fois la Saône à la Moselle, voire à la Seine.

Si aujourd'hui le trafic fret entre la Méditerranée et Saint-Jean-de-Losne peut être qualifié de significatif mais en deçà des potentialités réelles, la navigation touristique connaît, elle, un fort développement.

## La rivière des poètes ?

La Saône, le long de laquelle s'est effectuée la première urbanisation de Lyon, est une des rivières françaises les plus chargées d'histoire sur l'ensemble de son parcours. A l'amont de Lyon, si les nombreux moulins qui la jalonnaient ont disparu, son lit se révèle en revanche particulièrement fertile pour les archéologues.

# Le Rhône Aval

Le Rhône se jette dans la mer à Pont Saint Louis, en Camargue.

## Une voie d'eau à grand gabarit

La navigation est à grand gabarit, ce qui rend possible le transport de fret dans de bonnes conditions économiques. Le Rhône Aval est aussi ouvert à tous les trafics touristiques : croisières, plaisance. Les temps d'attente aux écluses sont réputés être de trois quart d'heures maximum (même pour les petits bateaux ?), le passage de l'écluse étant une opération qui, en elle-même, dure une vingtaine de minutes en moyenne.

## Un fleuve sur-aménagé

Longé par deux voies ferrées, une autoroute, deux routes nationales, la vallée de la chimie, le Rhône concentre les activités et les flux à l'aval de Lyon.

Le paysage actuel est né au début des années 1960 d'une vision intégrée de l'aménagement du territoire. Il est construit autour de l'ouvrage hydroélectrique de Pierre-Bénite, qui a conduit à une véritable reconfiguration de la vallée : creusement d'un immense canal de dérivation (12 km) court-circuitant ce qui est devenu le Vieux Rhône ; suppression du vieux barrage de la Mulatière ; et, avec les déblais extraits du canal de fuite, construction d'une plate-forme de 600 hectares qui accueille : la raffinerie de Feyzin et l'Institut Français du Pétrole, la gare de triage ferroviaire de Sibelin et l'autoroute de la vallée du Rhône.

La métaphore féminine s'est imposée dans la statuaire lyonnaise pour présenter cette rivière au tracé stable, au courant lent, aux crues longues, que les artistes ont opposée au Rhône viril et fougueux. Nombreux sont ceux qui ont écrit et peint les charmes de la Saône. Mais attention à la concurrence car le Rhône, le fleuve Dieu, semble accroître aujourd'hui son pouvoir d'attraction auprès des poètes !

## Une rivière où l'on pêche... en eaux troubles ?

La Saône, aux rives verdoyantes, n'est pas seulement une rivière rêvée pour les pêcheurs tranquilles. Elle est aussi une référence ancienne et quasi nationale en matière de pêche aux carnassiers, tels que les brochets, perches ou sandres, et elle abrite aujourd'hui nombre de back-bass dont la pêche, ultra sportive, génère chaque année davantage d'adeptes. Dans un autre registre la présence, en masse, de silures permet également de pratiquer une « pêche au gros » passionnante. Néanmoins, la qualité de la pêche en Saône ne doit pas masquer la mauvaise santé de la rivière. Une étude réalisée par l'Agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse a décelé un niveau élevé de pollution par les nitrates d'origine agricole, les chlorures issus de l'industrie chimie et les métaux lourds. La Saône est un cours d'eau à soigner.

## Vers un retour du « fleuve vif » ?

Comme par ailleurs les aménagements réalisés entre Lyon et la Méditerranée empêchent la remontée des poissons migrateurs, aloses et lamproies en particulier, il n'est pas exagéré de dire que le Rhône aval a cruellement souffert de son exploitation. L'Etat a donc lancé un programme décennal de restauration hydraulique et écologique du Rhône dont l'objectif est double : le retour à un fleuve vif et courant, notamment par la réhabilitation des tronçons court-circuités ; la restauration d'une meilleure qualité écologique, notamment en rétablissant la circulation des poissons migrateurs.

Dès 1990, à l'initiative de la commune de Vernaison, un syndicat intercommunal (SMIRIL) a initié une démarche allant dans ce sens. L'objectif était de « recréer la symbiose terre et eau » existant avant le dépérissement du Rhône court-circuité (Vieux Rhône). Un débit relevé à 100 m<sup>3</sup> / s et le recusement de plusieurs îles permettent aujourd'hui à ce secteur, non pas de retrouver sa vie naturelle d'antan, mais d'en restaurer certains aspects tout en offrant un espace de promenade et un lieu de découverte pédagogique.

Parallèlement, il faut aussi faire évoluer le regard sur cette partie du fleuve. L'originalité de l'histoire industrielle et des aménagements méritent aujourd'hui la découverte !

*Cet encart a été réalisé à partir des apports des différents textes composant ce Cahier. Les auteurs, que nous remercions tous, y retrouveront leurs idées, et parfois leurs propres expressions, que nous espérons n'avoir pas trop déformées. Nous remercions en particulier Jean-Paul Bravard, qui a fourni l'apport principal, la Maison du Rhône et l'Agence d'Urbanisme qui ont contribué à la construction de la carte, et Jacky Vieux pour sa relecture bienveillante.*



Mission "prospective et stratégie d'agglomération"

Grand Lyon - 20, rue du Lac 69003 LYON

Contacts :

Patrick LUSSON - Tél. 04 78 63 46 65 / Jean-Loup MOLIN - Tél. 04 78 63 46 78