



# Synthèse du groupe de travail « Fleuves »

Février 2007



Quiconque traverse la métropole lyonnaise est frappé par la manière dont le Rhône et la Saône marquent ce territoire : du paysage, à l'urbanisation et en passant par l'expansion économique, l'essentiel de ce qui fonde l'identité de la métropole s'inscrit dans ce rapport à l'eau. Les fleuves incarnent ainsi, mieux que tout autre emblème, l'urbanité de la métropole lyonnaise dans toutes ses dimensions (forme urbaine, fonctions sociales, culturelles, économiques, et rapport à la nature), ainsi que notre engagement en faveur du développement durable.

Pourtant ce patrimoine a bien failli quitter l'inconscient collectif de la population, à cause d'un urbanisme fonctionnel et de la pression de l'automobile en ville. Cette situation n'a heureusement pas duré, en partie grâce à la progression des préoccupations environnementales mais aussi grâce à une exigence de plus en plus forte des populations de bien vivre en ville.

Depuis la fin des années 80, les retrouvailles avec les fleuves sont en marche. Et ces derniers invitent à lire une nouvelle carte métropolitaine. A l'intérieur du Grand Lyon, il existe plusieurs territoires fluviaux, qui relèvent de problématiques bien spécifiques. Des sites expérimentaux sont en train d'être identifiés et vont faire l'objet de démarches d'Agenda 21 territoriaux. Il nous faudra déployer non seulement une vision à long terme, mais également une approche à moyen et court terme avec tous les acteurs. D'ores et déjà, les maires s'affranchissent progressivement des limites de leur propre commune autour de ces projets communs. Autant d'avancées qui confirment à quel point le travail sur le fleuve est fédérateur des énergies et des volontés.

L'enjeu pour l'avenir est de devenir une grande métropole fluviale. Ce qui implique bien sûr de poursuivre la reconquête urbaine et la valorisation des bords de l'eau, sur tout le linéaire du Rhône et de la Saône dans la métropole, en tenant compte de leurs spécificités. Ce qui implique surtout de faire de ces espaces des lieux de vie, ouverts à la rencontre pacifique entre les populations, et aussi lieux de nouvelles pratiques en phase avec l'évolution de la société.

Le cycle de travail qui s'achève aujourd'hui aura permis de confirmer le caractère très spécifique du système fluvial, à la fois transversal et fédérateur de l'identité métropolitaine. Il va permettre d'élaborer ce que nous avons appelé "le livre du fleuve", une approche qui se veut à la fois politique, technique et nécessairement poétique.

Cette réalisation servira de base à nos réflexions futures et viendra appuyer la lisibilité de notre effort de reconquête des espaces fluviaux, dont la réalité apparaît de plus en plus proche et quotidienne aux yeux des habitants."

**Michel Reppelin**  
Vice-président du Grand Lyon

**Martial Passi,**  
Maire de Givors



<b>Éditorial</b> .....	<b>3</b>
<b>Composition du groupe de travail</b> .....	<b>6</b>
<b>L'essentiel</b> .....	<b>7</b>
Un document de mise en perspective .....	7
Les fleuves, un emblème spécifique au cœur de nouveaux enjeux urbains.....	8
<b>Les fleuves dans l'agglomération lyonnaise : une réalité diverse qui fait système</b> .....	<b>15</b>
Les 12 grands constats des participants .....	16
Le fleuve métropolitain : les 7 thématiques émergentes.....	21
<b>Les usages des fleuves, lieux par excellence des pratiques sport/loisir/culture/tourisme</b> .....	<b>24</b>
Panorama des pratiques du fleuve métropolitain présenté lors du séminaire .....	25
Les 13 constats des participants.....	27
Le fleuve métropolitain : des activités multiples en mutation .....	27
Les 8 thématiques émergentes .....	31
<b>Les fleuves dans toutes leurs circulations</b> .....	<b>34</b>
Les chiffres clés des transports sur l'axe Rhône Saône .....	35
Les 19 thématiques émergentes.....	36
<b>D'une confluence à l'autre : la métropole, lieu des centralités</b> .....	<b>42</b>
Les fleuves, lieux des nouvelles centralités .....	43
Les enjeux de la deuxième confluence.....	44
Petite histoire de Lyon confluence et enseignements à tirer pour les projets futurs.....	45
7 enseignements à retenir des interventions et des débats.....	47

Synthèse réalisée par :

*Philippe Jarreau, Cabinet Cristal*

« L'essentiel » rédigé par :

*Corinne Hooge, Grand Lyon - Direction prospective et stratégie d'agglomération  
Stéphanie Beauchêne, Maison du Fleuve Rhône*

## Composition du groupe de travail

<i>Pilote politique</i>	Michel Reppelin Martial Passi	Vice Président du Grand Lyon chargé de l'environnement Maire de Givors
<i>Animateur</i>	Philippe Jarreau	Cristal
<i>Expertise</i>	Stéphanie Beauchêne Jacky Vieux	Maison du Fleuve Rhône Maison du Fleuve Rhône
<i>Les membres</i>	Pierrick Arnaud Christian Desbois Alain Chabrol Nicolas Chartre Bernard Constantin Bruno Cossiaux Julien. Coston Vincent Dams Christophe Darpheuil Bruno Delas Sophie Dubois Audrey Ducros Hervé Dumurgier Jean Pierre Faure  Gilles Fourt Céline Fuchs Madame Gailleton Jean-Louis Genin Hervé Havlicek Yves Janin Audrey Janiot Guillemette Laferrere Luc Levasseur Jacques Luquet Nadia Mabile Olivier Martinon Thierry Mauduit Marc Moitrieux Pascal Montmorillon Isabelle Moulin Saint-Pierre Jean-Marc Provent Alain Ratinaud Dominique Rey Michèle Romagnolli Catherine Romeyer Pierre Romier Didier Rousse Christine Servillat Roger Triola Denis Trouxe André Vincent	Région Urbaine de Lyon Bateaux City - Le Volupté FRAPNA Rhône VNF - Voies Navigables de France SGAR CNBA - Chambre Nationale de La Batellerie Artisanale Mairie de Givors FRAPNA Rhône Naturama Ville de Lyon - mission patrimoine historique FRAPNA FRAPNA Service Navigation Rhône Saône Fédération du Rhône pour la Pêche et la Protection du Milieu aquatique Grand Lyon - Cabinet Ville De Lyon - Mission Patrimoine Historique CCI Lyon Promofluvia Lyon Pêche Péniches Val De Rhône CCI Lyon Office Tourisme Lyon CNR - Compagnie Nationale Du Rhône Promofluvia Grand Lyon - Agenda 21 SGAR Grand Lyon - Espaces publics, activités fluviales Promofluvia CONIB - Centre d'Observation de la Nature de l'île du Beurre Ensemble Noao Navig Inter CNR - Compagnie Nationale Du Rhône Périgrinalyon MITRA Office du Tourisme de Givors Grigny Grand Lyon - Activités fluviales FRAPNA Rhône Grand Lyon - Mission Coordination Territoriale Thalassa - Lyon Plongée Office du Tourisme de Lyon Maison du Fleuve Rhône

### Un document de mise en perspective

L'objectif du groupe de travail fleuves était essentiellement d'imaginer les possibles pour que Lyon devienne une grande métropole fluviale. Ce document réunit ainsi à la fois l'essentiel des constats exprimés par les participants et les grandes thématiques qui se dégagent des éléments de réflexion livrés à l'occasion de ces rencontres.

La structure de la synthèse reprend les 4 séances thématiques :

- les fleuves dans l'agglomération lyonnaise : une diversité, un système ;
- les usages du fleuve, lieu par excellence des pratiques sport/loisir/culture/tourisme ;
- les fleuves dans toutes leurs circulations ;
- les fleuves, lieu d'émergence de nouvelles centralités.

Si ce propos se veut tourné vers l'action, il n'en reste pas moins un "propos d'étape", qui ouvre des perspectives aux acteurs et les invite à les compléter, les enrichir et poursuivre le débat à la lumière des éléments nouveaux qui seront apportés.

Ce document s'adresse donc à tous ceux qui participent à cette réflexion et sont des acteurs de la vie des fleuves, de très près ou d'un peu plus loin.

## Les fleuves, un emblème spécifique au cœur de nouveaux enjeux urbains

Toutes les grandes villes des pays développés s'engagent ou se sont engagées dans une conquête, reconquête de leurs « bords de l'eau ».

Les expertises internationales et européennes des fleuves montrent que l'espace du fleuve, ses berges, abords et environnements, cristallisent tous les enjeux des « fonctions centres » des villes modernes, que ce soit dans la ville dense, la ville lâche ou les espaces naturels périurbains. C'est tout le linéaire des fleuves qui devient (à proximité des villes, grandes et petites) enjeu de nouveaux tissus économiques, dynamiques de développement et polarités de nouvelles activités et souvent de nouvelles centralités urbaines.

Les fleuves de l'agglomération lyonnaise n'échappent pas à cette tendance.

La réflexion du groupe de travail s'est engagée en acceptant le défi que le fleuve constituait un enjeu capital pour des métropoles capitales régionales et/ou internationales et que le débat sur les nouvelles "fonctions du fleuve" liées à la ville et son urbanité devenait le pivot de toute la réflexion de Groupe de Travail.

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

La manière dont l'agglomération lyonnaise aborde ses retrouvailles avec ses cours d'eau aujourd'hui n'est pas sans lien avec les relations qu'elle a nouées avec la Saône et le Rhône au cours de son histoire : des relations empreintes d'un certain fonctionnalisme, d'une volonté de maîtrise de ses cours d'eau pour asseoir son urbanisation.

On peut distinguer trois périodes dans les relations entre l'agglomération lyonnaise et ses fleuves.

#### 1. Jusqu'au XIXe siècle : la ville au bord de l'eau

Dans l'Antiquité, la Saône a été le premier marqueur de l'espace lyonnais. Sur sa rive droite s'étend la ville romaine officielle, tandis que sur sa rive gauche, c'est-à-dire la presqu'île ou île de Canabae, s'étale le quartier des entrepôts et des ateliers. La confluence du Rhône et de la Saône est située à la hauteur de la place des Terreaux.

Au Moyen âge, la Saône regroupe toujours sur sa rive droite et autour de la cathédrale le cœur de la ville (ce que l'on appelle le Vieux Lyon aujourd'hui). La Saône est alors l'égout et l'axe principal de la ville qui commence à déborder sur la rive gauche. Les maisons viennent y mourir comme sur le Grand canal de Venise.

Jusqu'au XVIIIème siècle, le Rhône demeure une barrière en raison de la largeur de son lit, de la violence de son courant et de la régularité d'un débit élevé. Il n'était pas possible techniquement de construire des ponts durables. Cependant, à partir de 1560, on assiste à la construction d'un premier pont en pierre sur le Rhône, qui relie la ville au Faubourg de la Guillotière (après 3 siècles de tentatives). À la Renaissance, la Saône est traversée et la presqu'île investie. Parmi les ponts qui la franchissent, le pont du Change offre boutiques et habitations.

\* A partir du Plan Bleu « orientations d'aménagement des berges du Rhône et de la Saône », Grand Lyon, 1998.

## 2. Les mutations des XIXe et XXe siècles, "le siècle des ingénieurs" : perte du contact avec les fleuves et atteinte du patrimoine naturel

Pendant les 50 premières années du XIXème siècle, tout se transforme : après l'inondation de 1856, la physionomie des rives se transforme avec l'exhaussement des quais. 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 XIXème siècle, les transports internes à l'agglomération se font en grande partie sur l'eau par les Compagnies des Abeilles, des Guêpes, et 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 qui ont dans le même temps contribué au déclin de la fréquentation des berges. Les quais, notamment, deviennent un obstacle à l'accès direct à l'eau.

La première moitié du XXème siècle va accentuer la tendance. 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.

Si la navigation fut l'une des bases essentielles de la prospérité économique de la ville jusqu'au XXème siècle, il n'en reste pratiquement plus aucune trace : les marchandises ont quitté les bas-ports pour des ports situés en périphérie (Édouard 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. L'autre grand équipement du XIXème, le port Rambaud, est voué à une réutilisation nautique différente de l'activité commerciale ancienne.

En moins de 150 ans, le milieu naturel des sites fluviaux s'est considérablement modifié. Moins d'un cinquième des sites fluviaux du Grand Lyon est encore inscrit dans un environnement naturel. De grandes opérations telles que les travaux de protection contre les inondations (quais, digues, remblaiements), la construction des canaux (canal de Miribel, canal de 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. 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.

Tout cela a eu pour conséquence à la fois un appauvrissement de la diversité et de la qualité des milieux naturels, et paradoxalement un retour de certaines espèces : des castors (Saône), des oiseaux d'eau (Miribel Jonage, retenue de Pierre-Bénite...), une faune piscicole (truite sur le canal de Miribel) participent à la valeur symbolique de ces sites et constituent d'importants supports à une pédagogie de l'environnement.

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. Lentement, mais sûrement, Rhône et Saône ont disparu de l'inconscient collectif lyonnais.

### 3. Un phénomène récent et général : les retrouvailles

Ce phénomène d'abandon des fleuves n'est pas propre à Lyon. Dans les années 60, la circulation des véhicules s'est imposée comme priorité de l'aménagement des villes. Et les berges ont été massivement occupées par le stationnement des voitures.

Cette situation s'est heureusement révélée provisoire, liée en partie à la progression des idées écologiques.

#### Deux démarches ont été engagées dans l'agglomération lyonnaise :

- 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.
- La seconde a consisté à réhabiliter des espaces fluviaux dénaturés par les grands aménagements. C'est tout l'objet des plans bleus du Grand Lyon (1991 et 1998). Les cours d'eau sont désormais considérés comme des atouts vivants que l'on cherche à ne pas dénaturer. Ainsi, le Rhône aval des îles et des îlons bénéficie d'un projet de reconquête véritablement pionnier dans la vallée du Rhône. Longtemps délaissées, les berges font de nouveau l'objet de projets et d'aménagements car elles sont des lieux éminemment esthétiques et ludiques, par le contact entre la terre et l'eau. Et les 200 kilomètres de berges dans l'agglomération lyonnaise sont un capital extraordinaire. L'objectif de les reconquérir, de renouer des relations entre les quartiers et les villages avec les fleuves est désormais intégré dans tous les esprits.

Le cadrage stratégique d'ensemble existe donc. Les retrouvailles avec les fleuves dans l'agglomération lyonnaise sont en marche. Et comme par le passé, elles se font d'abord au moyen d'aménagements et de projets majeurs : Grand Parc de Miribel Jonage, Parc de la Feysine, Berges du Rhône, Lyon Confluence, Rhône aval des îles et des îlons, et demain les berges de la Saône, etc.

Mais pour que les cours d'eaux de la métropole lyonnaise deviennent l'un de ses emblèmes, encore faut-il chercher à aller plus loin que l'aménagement et stimuler l'ensemble des fonctions qui feront des fleuves l'artère centrale de la métropole, c'est-à-dire un espace de vie, approprié par tous.

... et bien sûr anticiper et réguler les inévitables conflits d'usage.

## Objectifs pour une métropole fluviale

Si l'enjeu est bien d'aboutir à une lecture de la grande métropole lyonnaise depuis ses cours et ses vallées, les réflexions du groupe de travail ont essentiellement porté sur les dynamiques à mettre en mouvement pour que les retrouvailles entre la métropole lyonnaise et ses cours d'eau soient complètes ou rentrent dans une phase opérationnelle ou active.

En l'état actuel des réflexions trois grands objectifs peuvent être énoncés, pour que Lyon devienne véritablement une grande métropole fluviale.

### Mettre en œuvre une stratégie fleuves globale à l'échelle métropolitaine,

Cette stratégie devrait considérer les fleuves dans toutes leurs dimensions et complémentarités : naturelle, urbaines, économique, loisirs, festive, sportive et événementielle. Elle définirait les priorités de développement, les aménagements nécessaires mais aussi l'animation du système pour que les fleuves soient vivants, appropriés par le plus grand nombre.

La mise en œuvre nécessiterait un dispositif de gouvernance pérenne, qui associerait l'ensemble des partenaires gestionnaires (collectivités territoriales, État, Voies Navigables de France, Compagnie Nationale du Rhône, l'EDF, le SMIRIL, le SYMALIM, l'Agence de l'eau, Territoire-Rhône etc.) et également les autres acteurs des fleuves, associatifs et privés (sport, nature, événementiel, tourisme, transport, etc.). Elle nécessiterait aussi une ingénierie forte d'animation, à l'image de celle déployée pour les pôles d'excellence économique.

### Développer le tourisme et les loisirs à partir des fleuves.

La situation exceptionnelle de Lyon, à la confluence du Rhône et de la Saône, ne constitue pas un attrait touristique en tant que tel mais est incontestablement porteuse en terme d'image, comme en terme de loisirs touristiques. Lyon sera reconnue et identifiée comme une agglomération fluviale à la condition que ses cours d'eau et leurs abords s'animent.

En terme de développement touristique proprement dit, les potentialités sont nombreuses : les fleuves pourraient tour à tour être identifiés comme un lieu de loisirs diurnes et nocturnes, une scène événementielle, un terrain idéal pour se familiariser avec l'écologie (à l'image des journées de découverte du Rhône « corridor biologique » proposées aux scolaires sur la péniche Val de Rhône), un mode de transport... Ce dernier point semble le facteur clé qui fera réellement de Lyon une agglomération fluviale.

Tous ces usages répondent aux évolutions actuelles et à venir de la consommation de loisirs et de tourisme.

D'ores et déjà, cette évolution est amorcée et confortée par le développement des loisirs de proximité et la réhabilitation des berges. Le Rhône et la Saône sont désormais des espaces dédiés à de multiples pratiques susceptibles de séduire les visiteurs : certaines anciennes (joute, pêche, courses marinières, waterpolo), d'autres nouvelles (véloroute, bases de loisirs, sentiers découvertes, urbaines avec les berges), et pourquoi ne pas imaginer encore de nouvelles possibilités, comme par exemple une piscine en plein air au Confluent ?

Ces pratiques méritent d'être développées, pour répondre à une demande sociale croissante de loisirs de proximité et à des fins touristiques.

## Quatre pistes stratégiques peuvent être explorées.

- Améliorer encore les infrastructures d'accueil pour la plaisance et les croisières

Le tourisme fluvial est en plein essor. Aujourd'hui, 11 bateaux croisières s'arrêtent à Lyon. Ce phénomène ne devrait pas se démentir dans les années à venir. La plaisance individuelle concerne certes une population restreinte, mais qui peut appeler à se développer. Alors pourquoi ne pas imaginer que ces activités prennent de l'ampleur et que la métropole devienne une halte privilégiée sur l'axe Rhin-Saône-Rhône ?

Cela veut dire lever les points de blocage au développement de la navigation : la question des crues, le manque d'infrastructures permettant des haltes fluviales (c'est-à-dire des espaces comportant à la fois un poste de carburant, un poste de réparation et d'entretien des bateaux, un accès à l'eau potable...), les difficultés d'accès aux sites touristiques majeurs, ...

- Développer les navettes touristiques

L'agglomération lyonnaise compte deux compagnies de bateaux-promenade, qui offrent des traversées ludiques et pittoresques. Elles mériteraient de se développer encore, notamment en explorant la possibilité de nouveaux produits, comme par exemple l'association bateau/vélo, qui permettrait d'imaginer de nouveaux itinéraires de découverte et d'évasion dans la métropole.

Mais au-delà de ces excursions, il existe une attente forte autour d'un système régulier de navette « batobus ». Les premières études montrent que les contraintes sont fortes (navigabilité, temps, coût, etc.). On pourrait cependant étudier la possibilité d'une navette urbaine régulière avec peu d'arrêts, par exemple entre la Cité internationale et Perrache ou Pierre Bénite en passant par Bellecour et remontant le Val de Saône ?

A minima, il faudrait - à la suite du succès de la navette mise en place dans le cadre de la Biennale d'Art Contemporain - pouvoir systématiser la navette fluviale dans le cadre d'événements, comme transport, qui joue sur l'exotisme et la "déroutinisation".

- Développer les pratiques de pleine nature, y compris dans l'hyper-centre.

La recherche de nouveaux loisirs de proximité et la montée de l'intérêt pour l'écologie conduisent à un regain d'intérêt pour les activités sur et autour des cours d'eaux. Et la demande de multi-activités à l'interface des loisirs, du sport et de la culture semble de plus en plus prégnante : l'activité sportive n'est pas forcément une fin en soi mais un prétexte pour se retrouver, découvrir le patrimoine et la nature, expérimenter de nouvelles sensations... En outre, ces usages présentent l'avantage d'être populaires, favorisent les mixités sociale et intergénérationnelle et sont à même de répondre à la demande de loisirs de chacun (hommes, femmes, enfants, seniors...).

La métropole lyonnaise dispose de marges de progrès importantes en la matière :

- combler le déficit quantitatif et qualitatif d'équipements : structures d'accueil des usagers des sports nautiques, des promeneurs... ;
- conforter les pratiques traditionnelles (ex : pêche) et développer les activités émergentes (ex : motonautisme) ;
- veiller à faire connaître et faire respecter les multiples usages sans engendrer une image confuse (par exemple, promouvoir le transport fluvial est-il compatible avec les activités de pleine nature ?) ;

sont autant de pistes que la métropole pourrait explorer pour développer les pratiques de pleine nature.

- Affirmer Lyon comme métropole fluviale

Si peu de grandes métropoles dans le monde se sont construites au confluent de deux cours d'eau majeurs, au cœur d'un paysage exceptionnel, la métropole lyonnaise en a peu fait un atout fédérateur de son identité et facteur d'image de marque.

Pour affirmer cette signature, la métropole devrait valoriser davantage ses fêtes fluviales traditionnelles, intégrer davantage l'eau au cœur de ses événements phares, comme la Fête des lumières, et enfin devenir le théâtre d'un grand événement populaire lié à l'eau.

## Soutenir le développement du transport fluvial de marchandises

Le transport fluvial représente encore une part infime du transport de marchandises, mais il est en constante progression (+ 60% en tonnes entre 2000 et 2005) : le Plan Rhône ainsi que le Contrat de Plan État Région anticipent d'ailleurs une croissance continue de ce mode de transport. Il faut en effet savoir que la charge convoyée par voie d'eau équivaut à 175 camions, tout en consommant 5 fois moins d'énergie qu'un camion.

Une meilleure répartition du fret reste un de ses principaux enjeux, de manière à faire baisser la part du transport routier - la répartition actuelle étant de 60 % vers la route, 30 % pour le rail et 10 % pour le fleuve - et favoriser les dessertes ferroviaires et les moyennes distances.

Le développement du port de Marseille/Fos, dont le Port Édouard Herriot constitue le port avancé, oblige à imaginer des solutions pour faire face à l'augmentation du trafic, sans augmenter la superficie du port. Si tout le trafic est dirigé vers le Port Édouard Herriot, ce dernier risque la saturation à très court terme. Il doit donc s'inscrire dans un schéma où il accueille uniquement le fret destiné à la métropole lyonnaise, le reste étant dirigé vers des ports de délestage localisés à Salaise-sur-Sanne, Villefranche-sur-Saône, Macon Vienne et Valence.

### Deux pistes stratégiques peuvent être explorées :

- installer au Port Édouard Herriot des entreprises qui développent une activité en lien avec le port, ou qui utilisent le transport fluvial, comme le prévoit la Charte signée en septembre 2005 par l'État, le Grand Lyon, la région Rhône-Alpes, Voies Navigables de France et la Compagnie Nationale du Rhône et le Grand Lyon ;
- renforcer le port Édouard Herriot par un avant port à Givors, les activités du Port Édouard Herriot augmentant déjà de 20 à 30 % par an (le transport fluvial représente environ 8 % des marchandises transportées).



# Les fleuves dans l'agglomération lyonnaise : une réalité diverse qui fait système

---

Ce premier séminaire du Groupe de Travail Fleuve s'est déroulé sur le terrain, c'est-à-dire sur l'eau, des quais de Saône à Collonges au Mont d'Or, puis jusqu'à Givors, pour mieux découvrir les territoires du fleuve et appréhender "de visu" leurs caractéristiques, leurs pluralités et complémentarités potentielles, en résumé, le système qu'ils forment.

Cette première séance a été l'occasion d'ouvrir "la grande boîte des fleuves", en abordant des questions et des problématiques qui n'ont pas été systématiquement reprises dans les séances suivantes, centrées sur des thématiques plus précises, mais dont il faudra garder la mémoire pour pouvoir s'en ressaisir le moment venu.

Elle a donné lieu à des interventions et des échanges riches, qui attestaient de l'étendue des connaissances et de la passion des acteurs pour les fleuves.

## Les interventions / Les intervenants

La première partie des interventions a porté sur les caractéristiques physiques et biologiques du fleuve métropolitain, la deuxième partie étant consacrée aux activités, aux conflits d'usages qui peuvent en résulter et à la mise en valeur du fleuve.

**Commentaires au fil de l'eau** / M. Reppelin, Vice Président du Grand Lyon – M. Passi, Maire de Givors

**Le fleuve métropolitain** / C. Combe, Université Lumière Lyon 2  
Lyon : quand la ville met 20 siècles à coloniser son fleuve / S. Beauchêne, Maison du Fleuve Rhône

**Le milieu naturel** / J. M. Olivier, CNRS

**Panoramique des usages et des pratiques** / A. Vincent, Maison du fleuve Rhône

**La mise en scène du fleuve** / J. Vieux, Maison du Fleuve Rhône

**Les acquis du Plan Bleu** / P. Romier, Grand Lyon

## Les 12 grands constats des participants

### Le fleuve métropolitain et le milieu naturel : une réalité plurielle, mal connue et complexe

#### Constat 1. Le fleuve métropolitain : une réalité plurielle

Les intervenants ont insisté en premier lieu sur les différences physiques, les divergences d'identité entre le Rhône et la Saône - l'un plus sauvage, plus imprévisible mais aussi plus meurtri par les activités humaines, l'autre plus humaine, plus domestiquée, davantage préservée – ainsi que sur la pluralité des paysages et des "visages" qu'offrent les deux cours d'eau.

Rhône et Saône, des caractéristiques physiques et écologiques très différentes.

- Le Rhône = un cours d'eau alpin à forte pente, possédant les caractéristiques hydrologiques, hydrauliques et thermiques des cours d'eau de piémont.
- La Saône = une rivière de plaine, un régime océanique et une pente faible, des caractéristiques physiques très différentes de celles du Rhône.
- Des types d'habitats et de fonctionnements écologiques différents dans les deux cours d'eau qui contribuent à la biodiversité régionale.

Le Rhône "lyonnais" : 5 facettes pour le seul territoire métropolitain.

**Le Rhône amont** : réserve en eau potable de la ville et espace conservatoire du patrimoine rhodanien (chemins de halage, bacs à traile, patrimoine industriel, reliques du paysage naturel) et du patrimoine écologique (une partie du site est classée en zone naturelle inaltérable).

**Le Rhône urbain** (jusqu'à la confluence) : un secteur qui est par excellence celui de l'urbanité d'une grande cité fluviale.

**Le Rhône Industriel** (La Mulatière-Solaize), marqué par l'industrie et les transports : port Édouard Herriot, production pétrolière et chimique, traitement des rejets urbains.

**Le Vieux Rhône de Pierre Bénite** : un paysage réhabilité et aujourd'hui réinvesti pour les pratiques de loisirs.

**Le Rhône de Grigny à Givors** : un tronçon sur lequel cohabite paysages rhodaniens classiques, "fleurons villageois" et zones industrialo-portuaires.

Une dangerosité qui varie en fonction des saisons : les crues rendent les deux cours d'eau plus ou moins dangereux et praticables et font varier leur perception, d'accueillant à hostile.

#### Constat 2. Le fleuve métropolitain : un milieu naturel mal connu

Les intervenants ont fait le constat de connaissances lacunaires en matière de fonctionnement écologique des grandes rivières, alors que leur connaissance détaillée est indispensable dans une perspective de reconquête : *"toute décision de réhabilitation ou de gestion d'un milieu naturel nécessite l'acquisition de connaissances approfondies sur les différents compartiments physiques et biologiques du milieu concerné et sur le fonctionnement de ces milieux"*.

Des points de connaissances fondamentales peu documentés : la connaissance écologique n'a été acquise que dans le contexte limité d'études des effets des activités humaines.

La carence d'informations sur l'état des cours d'eau avant la grande période d'aménagement du 20<sup>ème</sup> siècle est à souligner. Pour la compléter, il faudrait prendre en compte 3 facteurs :

- l'effet des activités humaines passées et actuelles,
- l'effet du changement global (exemple de l'étude thermique du Rhône réalisée par EDF),
- l'arrivée de nombreuses espèces exotiques et/ou invasives.

### **Constat 3. Le fleuve métropolitain : une réalité complexe à envisager dans un "continuum amont-aval"**

Les participants ont rappelé qu'on ne peut envisager la gestion d'une partie du territoire du fleuve de manière isolée. La multiplicité des facteurs et acteurs en amont et aval qu'il faut intégrer à la réflexion et à la décision, sur la question de la qualité de l'eau par exemple, rend cette gestion extrêmement complexe. Ce continuum interpelle sur la manière d'appréhender le paysage fluvial comme entité ou comme ensemble fragmenté.

### **Constat 4. Le fleuve métropolitain : une réalité écologique très relative**

Les intervenants ont souligné la difficulté de définir un point de référence concernant "la qualité générale du fleuve", le milieu étant affecté par les activités humaines et plusieurs siècles de civilisation. Cette qualité dépendra donc nécessairement des connaissances accessibles, des perceptions, objectifs et exigences actuels concernant la qualité du paysage fluvial.

## **Le fleuve et l'homme : des liens anciens qui se sont distendus**

### **Constat 5. Le fleuve : un espace qui fut pendant longtemps celui du quotidien**

Le fleuve a longtemps été un espace animé, un espace du quotidien accueillant une multitude d'activités.

#### **Un espace de travail, d'animation et de vie sociale.**

- Présence d'une multitude de pêcheurs et petits métiers liés à l'eau et à la navigation.
- Apparition des joutes sous François 1<sup>er</sup>.
- Courses de barques puis d'aviron au XX<sup>e</sup> (On a compté jusqu'à 110 plates sur le fleuve alors qu'il n'en reste que 14 aujourd'hui).

#### **Un espace pour la baignade, entre licence et rite de passage.**

- Au XVIII<sup>e</sup> siècle, les villes ont dû interdire la baignade, considérée comme une "*odieuse licence*" et cause de nombreux accidents.
- Au XIX<sup>e</sup> siècle, le Rhône accueille des bâtiments flottants pour la pêche et le bain des femmes.
- Au début du XX<sup>e</sup> siècle, le fleuve se présente comme une succession de bassins de natation.
- La traversée du fleuve à la nage a longtemps fait figure de rite d'intégration pour les jeunes garçons.

## Constat 6. Le fleuve : un espace dont les hommes ont été coupés au cours du XXe siècle

A l'opposé du fleuve "ancien", le fleuve contemporain donne *"l'image d'un fleuve désert"*

- Une coupure qui s'est d'abord créée avec la construction des quais, digues de protection, canaux, interdisant le contact direct avec le fleuve.
- Une coupure qui s'est accentuée dans les années 60 avec l'industrialisation (cf. Givors).
- Des pratiques traditionnelles qui se sont déplacées (cf. les bassins de joute dont la plupart ne sont plus sur le Rhône).

## Constat 7. Les *"retrouvailles"* du fleuve avec les hommes se font lentement

Si tous les intervenants s'accordent pour parler d'une réappropriation du fleuve par l'homme, et constatent l'émergence des *"retrouvailles"*, tous s'interrogent également sur le *"geste ultime"* vers lequel devrait tendre cette appropriation pour être totale.

**La reconquête du fleuve : une tendance dont les signes sont visibles du côté des collectivités et des institutions.**

- Volonté affichée de préserver et mettre en valeur le patrimoine fluvial de la part de l'Union Européenne et des collectivités locales.
- Conviction des élus que le fleuve "participe de la mosaïque des identités de la métropole".
- Lancement de grands projets comme l'Anneau Bleu qui attestent de la réappropriation progressive du fleuve : on commence par le longer en s'appuyant sur les anciens chemins de hallage avant de le traverser...

**La reconquête du fleuve : une tendance qui commence à être perceptible du côté des habitants et pratiquants.**

- Augmentation sensible de l'activité des ports (cf. Port de Condrieu).
- Davantage de pratiques de loisirs et de sports nautiques.

## Le fleuve contemporain : une attractivité à réguler

### Constat 8. Le fleuve contemporain : une attractivité qui dépend d'abord de la qualité de l'eau

Bien que des efforts importants soient réalisés pour améliorer la qualité de l'eau, la relation entre cette qualité et l'attractivité du fleuve n'est pas encore systématique selon les intervenants, alors qu'elle leur semble essentielle.

**Des dispositifs de surveillance et de traitements de plus en plus sophistiqués**

- Modernisation des stations d'épuration.
- Actions de l'Agence de l'eau et de la Chambre de Commerce et d'Industrie, notamment dans la lutte contre les pollutions toxiques.
- Surveillance étendue à la faune, la flore, les algues, etc. (Cf. Canali).

### **Mais des dispositifs de gestion et d'évaluation de la qualité de l'eau à mettre en place**

- Nécessité d'impliquer les sites en amont.
- Nécessité de repenser les critères d'évaluation, l'idée de qualité ne se réduisant pas à des mesures (des critères visuels comme la couleur de l'eau paraissent également indissociables de l'idée de qualité, etc.)

### **Constat 9. Le fleuve contemporain : un espace convoité pour de nouveaux usages, du loisir au transport fluvial**

L'explosion des loisirs ajoutée à la réhabilitation de certains espaces naturels (remise en eau dans les années 90 notamment) ont permis un nouvel usage des berges et de l'eau, tandis que dans le même temps, le fleuve devient un espace à exploiter pour le transport des marchandises. Cette mixité de fonctions qui doivent cohabiter dans un même espace est annonciatrice de nouveaux types de conflits qu'il faudra apprendre à réguler.

#### **Le fleuve, un nouvel espace de loisirs**

- Pratiques liées aux loisirs sportifs le long des berges et au bord de l'eau : pêche, promenades, randonnées, VTT, etc.
- Pratiques liées aux nautismes : canoë-kayak, planche à voile, ski nautique, etc.
- Pratiques traditionnelles : joutes, barques...

#### **Une plaisance en expansion**

- Augmentation du trafic lié à la plaisance qui pose la question des infrastructures (aménagement de haltes fluviales, etc.)

#### **Un transport fluvial en forte augmentation**

- Augmentation de 20 à 30 % par an des activités du Port Édouard Herriot (le transport fluvial représente environ 8 % des marchandises transportées).
- Une sérieuse alternative au transport routier dans un contexte de crise, une barge consommant 5 fois moins d'énergie qu'un camion.

### **Constat 10. Le fleuve contemporain : un espace convoité qui génère de nouveaux conflits**

La cohabitation de l'ensemble des nouveaux usages du fleuve et/ou leur intensification s'accompagne inévitablement de nouveaux conflits d'usage, que l'on gère pour l'heure essentiellement en s'appuyant sur la réglementation et l'interdiction.

#### **Des activités par nature antagonistes**

- Antagonisme entre activités de loisirs/plaisirs et activités commerciales.
- Antagonisme entre circulations écologiques ou douces, motonautisme et transport fluvial.
- Antagonismes entre présence humaine et préservation du milieu naturel (faune, flore, nidification, couloirs écologiques, etc.)

## Le fleuve contemporain : un territoire à (ré)investir

### Constat 11. Le fleuve contemporain : un espace qui suscite (ou ressuscite) de nouveaux métiers... mais pas assez de nouvelles vocations

L'attraction nouvelle exercée par le fleuve préside à l'apparition ou à la renaissance de certains métiers et fait émerger le besoin de compétences nouvelles, plus hybrides et polyvalentes que les celles des métiers traditionnels, associant connaissances techniques, sportives, nautiques, patrimoniales, écologiques, biologiques, géographiques, halieutiques, etc.

#### Des métiers qui naissent et d'autres qui renaissent

- Naissance ou renaissance des métiers liés à la batellerie et à la pêche : formation de marinières, réparation de bateaux, aménagement des écluses, pêche professionnelle, etc.
- Naissance de nouveaux métiers liés à l'éco-citoyenneté, à la mise en valeur des patrimoines (Cf. Guide d'interprétation du patrimoine fluvial) ainsi qu'aux activités de la plaisance, des sports nautiques et des activités de pleine nature au sens large

#### Une pénurie de professionnels qualifiés

- Départ à la retraite de la génération des babyboomers.
- Cycles de formation longs (il faut compter 4 à 5 ans pour former un capitaine) qui ne permettent pas de faire face au turnover.
- Concurrence importante de la part des bateaux hôtels qui ont tendance à "*aspirer les nouvelles recrues*".
- Formations nouvelles à créer pour répondre aux nouvelles attentes.

### Constat 12. Le fleuve contemporain : un espace à mettre en visibilité pour mettre en lien les hommes

En dernier lieu, les intervenants ont insisté sur la capacité des fleuves à relier les hommes, à condition de pouvoir s'appuyer sur des projets de liaison, de cohésion, d'harmonisation et de valorisation aussi bien visuels, par le biais de mises en scène, que concrets, par le biais d'aménagements tels que ceux engagés dans le cadre du Plan Bleu.

# Le fleuve métropolitain : les 7 thématiques émergentes

## Thématique 1. Le fleuve métropolitain : des lieux pluriels qui appellent des interventions plurielles

Le caractère pluriel du fleuve faisant l'unanimité, il doit interpeller les acteurs sur la nécessité d'envisager non pas un mais des développements et de les fédérer sous une identité commune. Ces développements devront se faire "en douceur" et exigeront de préserver les caractéristiques tant physiques qu'humaines des fleuves pour éviter d'entraîner d'irréversibles dégradations.

### Exigence 1. Affiner les connaissances pour intervenir avec précision et finesse

Il est indispensable de mieux connaître les fleuves pour pouvoir faire un état des lieux par domaine, documenté et détaillé, permettant par la suite d'agir dans une logique de transversalité. Les aménagements à réaliser devront l'être dans une logique de micro-pôles d'activités à relier les uns aux autres, les interventions ayant mis en évidence l'existence d'une grande variété de points d'animation actuels et potentiels. Cela implique de travailler à une maille territoriale très fine.

### Exigence 2. Savoir articuler le global et le local

Pour autant, les aménagements ne pourront être envisagés au seul niveau local, pour éviter la banalisation et la dispersion. Cette recherche de cohérence dans l'intervention territoriale sera nécessairement complexe et devra aller au-delà de la planification d'actions stratégiques.

### Exigence 3. Savoir agir de manière transversale

Pour accéder à cette cohérence, il faudra être capable de concilier une double approche d'aménageur et de manager. La crainte de voir une logique d'intervention verticale prédominer s'est d'ailleurs exprimée lors des débats, alors qu'un mode d'intervention plus transversal est à inventer : il existe dorénavant et déjà un grand nombre de pratiques, qui ne feront qu'augmenter, et que l'on ne régulera pas par les seuls outils de la planification et de l'interdit.

## Thématique 2. Le fleuve métropolitain : un espace à mieux connaître et reconnaître

La relation entre l'homme d'aujourd'hui et le fleuve est nouvelle et le processus d'appropriation n'en est qu'à ces débuts : on ne va pas encore spontanément vers le fleuve, qui reste globalement peu pratiqué et méconnu.

Si l'urbanisme et les institutions (à travers le Plan Bleu, l'Anneau Bleu, etc.) sont en train de reconquérir les fleuves, ils précèdent les usages et les modes de vie actuels des habitants qui ne se sentent pas encore pour nombre d'entre eux pas encore vivre dans une grande métropole fluviale.

Pour donner aux habitants l'envie d'aller vers le fleuve, il faut nécessairement penser la forme que l'on veut donner à son attractivité :

- Quelle communication pour rapprocher les hommes du bord de l'eau?
- Quel type de mise en scène ? Faut-il aller vers une "mise en lumière" de type fêtes baroques et somptueuses, comme première étape d'appropriation du fleuve par le regard ?

### Thématique 3. Des exigences nouvelles en matière de qualité de l'eau

La volonté de rapprocher les hommes du fleuve va nécessairement de paire avec une exigence nouvelle en matière de qualité de l'eau, exigence qui va aller croissante : pouvoir se baigner dans le fleuve en pleine ville est en passe de devenir une obligation. Il existe une véritable pression sociale qui s'exerce dans ce sens et à laquelle il va falloir répondre.

- Quels moyens se donne-t-on pour répondre à cette exigence et à quel terme ?

### Thématique 4. Une progression du transport fluvial à prendre en compte

Dans un contexte de crise de l'énergie, les transports les plus économes, tel que le transport fluvial, seront privilégiés dans l'avenir.

- Quelles seront les conséquences de la progression du trafic fluvial et comment anticiper les risques en termes de conflits d'usage et de saturation de l'espace ?

### Thématique 5. Une multiplication des activités et des conflits d'usage à gérer

La pénurie d'énergie et l'augmentation des pratiques de loisirs conduisent à penser que les pratiques locales de loisirs vont connaître dans les années à venir une véritable explosion. Il est donc nécessaire d'anticiper des usages qui éliront domicile dans des espaces qui ne seront pas toujours ad hoc. Les modes de régulation actuels risquent de ne pas résister au développement concomitant de la pêche, de la plaisance, du motonautisme (eu égard la saturation des ports sur le littoral, avec la présence croissante de petites unités et de pratiques à sec), aux activités de loisirs de proximité et de loisirs sportifs autour de la nature.

- Comment anticiper les conflits d'usage qui ne manqueront pas d'apparaître et les dégradations des espaces du fleuve engendrées par ces activités multiples (pollutions dues aux hydrocarbures mais aussi sonores, visuelles, etc.) ? Ne faut-il pas envisager d'actualiser le « schéma de développement du nautisme fluvial sur le bassin Rhône-Saône-Doubs » (1999-2000) ?
- Comment anticiper la densification et la saturation de l'espace fluvial ? Comment gérer la ressource de manière optimale ?
- Comment "éduquer" des cibles multiples à la pratique du fleuve dans le respect de ses dimensions multiples ? Quel type d'actions et de communication faut-il envisager ? Quel type de médiation et médiatisation pour réguler les différents usages ?

### Thématique 6. Formations et nouveaux métiers du fleuve : une culture commune à inventer

Entre savoir-faire techniques et éco-citoyenneté, les nouveaux métiers du fleuve reposent autrement la question de la transversalité.

- Ces différents métiers ne doivent-ils pas reposer sur un "fond" de culture commune et partagée qui participe de l'identité culturelle du fleuve ?

## Thématique 7. Au-delà des joutes : traditions d'hier, traditions de demain

Les joutes apparaissent comme une métonymie pour évoquer l'ensemble des traditions du fleuve, métonymie qui incite à s'interroger sur les traditions qui perdurent de manière plus ou moins discrète.

- Comment utiliser ces traditions pour consolider les cultures des fleuves ? Faut-il en favoriser la transmission (cf. les traditions autour des vieux gréements, des chants de marins, etc.) ? Existe-il des dispositifs culturels, des rituels qui méritent de perdurer ?
- S'il existe des pratiques culturelles traditionnelles, il existe nécessairement des équipements associés : quels sont-ils et où sont-ils localisés ?

# Les usages des fleuves, lieux par excellence des pratiques sport/loisir/culture/tourisme

---

Quelles sont les pratiques sport/loisir/culture/tourisme du fleuve ? Quels en sont le potentiel et les conditions de développement ? Ces dernières étant à rapporter au contexte actuel d'évolution des modes de vie, avec l'apparition de loisirs de grande proximité qui brouillent les limites traditionnelles entre tourisme, loisirs, sport et culture.

États des lieux des pratiques d'hier, d'aujourd'hui et de demain et conditions de leur développement pour les habitants, comme pour les visiteurs, le fleuve est ainsi imaginé comme espace d'animation, mais aussi comme lieu de renforcement du tissu économique car créateur d'activités et d'emplois.

Le panorama qu'il a été possible de reconstituer suite à cette séance de travail est une première esquisse. Il mériterait d'être complété, dans une perspective opérationnelle.

## Les interventions / Les intervenants

### État des lieux des usages et pratiques des loisirs sportifs et culturels

- Stéphanie Beauchêne, Maison du Fleuve Rhône
  - Zooms : l'essor des usages et des pratiques des activités sport et sport loisir actuelles**
- M. Bichat, Comité Régional de Canoë-Kayak
- C. Darpheuil, Naturama
- J.P. Durand, Ligue Rhône Alpes Voile
- D. Martinet, SEGAPAL
- G. Xuareb, Fédération du Rhône pour la pêche et la protection du milieu aquatique
  - La filière nautique Bretagne : un associatif modernisé, levier du développement des territoires**
- Philippe Rodet, Directeur de Nautisme en Bretagne
  - Saint-Quentin-en-Yvelines : sport, sport/Loisirs et loisirs sportifs, axes majeurs de développement du territoire urbain et de la communauté d'agglomération**
- Serge Egli, directeur de la communication de la communauté d'agglomération de Saint Quentin-en-Yvelines

## Panorama des pratiques du fleuve métropolitain présenté lors du séminaire

### ■ Les activités nautiques et de pleine nature

Pratique/ Entité/ Équipement	Activités /Pratiques associées	Lieux/Spots de pratique de l'activité	Cibles	Nombre de ½ journées enfants/an	Fréquentation annuelle	Commentaires
Parc de Miribel Jonage	Toutes les APPN, dont baignade et pratiques nautiques	2200 ha 350 ha de plans d'eau	NC	NC	4 millions de visiteurs	Problématique : assurer à la fois la ressource en eau, la préservation du patrimoine naturel et le développement des loisirs dans un contexte actuel de fréquentation maximale (avec des pointes de fréquentation à + de 50 000 personnes/jour)
Voile		Rhône Saône Plans d'eau	NC	NC	NC	Déficit en infrastructures et besoin de modernisation des infrastructures existantes
Canoë-Kayak		Rhône Saône Plans d'eau Canaux de Miribel et Jonage	NC	NC	NC	
Pêche (Fédération du Rhône)	Animations Manifestations et expositions Initiation Perfectionnement	Cours d'eau et plans d'eau du Grand Lyon	Scolaires Centre de loisirs	NC		La pêche est devenue un véritable loisir sportif avec un potentiel de développement économique important (déplacement, hébergement, services)
Naturama	Découverte faune, flore, eau, etc. Rallyes Nature	Rhône Saône	Scolaires Seniors Sportifs (Canoë kayak)	70		Approches ludiques, sensorielles, sensibilisation à la nature
Péniche Val de Rhône	Travail éducatif au fil de l'eau	Rhône	Scolaires	16 000	4 000	Découverte du corridor biologique qu'est le Rhône

## ■ Les événements

Évènement	Activités /Pratiques associées	Lieux/Spots	Cibles	Nombre de Participants	Fréquentation	Remarques / Commentaires
Traversée de Lyon à la nage avec palme			NC	200		26ème édition Janvier Découverte du Rhône et dimension festive
Lyon River Festival	Canoë-Kayak	Vague de Caluire	NC	NC	3 500 personnes	Week-end de compétition (free style, river surf, slalom) et découvertes (baptême rafting, randonnée canoë, etc.) depuis 2000 Un site mondialement connu
Le Pardon des Mariniers	Fête traditionnelle	Bordure de Saône	NC	NC	3 000 personnes	Occasion de découverte de l'ensemble des activités liées à l'eau

## ■ Le tourisme fluvial

Croisières fluviales		Du Val de Saône à Vienne	NC	SO	SO	150 à 160 000 passagers	Une étude de faisabilité est en cours sur l'implantation de navettes fluviales (cf. succès des navettes lors de la Biennale d'Art Contemporain)
----------------------	--	--------------------------	----	----	----	-------------------------	---

## ■ Les projets

Projets	Lieux	Mise en service	Commentaires
Véloroute Léman Méditerranée	Berges du Rhône	NC	415 Km de piste cyclable en bordure de fleuve
Téléskinautique	Base de loisirs de Condrieu	2007	
Bac à traîlle Echelle 70	Vernaison	NC	Découverte du patrimoine Rhodanien
Darse de Lyon Confluence	Lyon Confluence		

NC = non communiqué SO = Sans Objet

## Les 13 constats des participants

### Le fleuve métropolitain : des activités multiples en mutation

#### Constat 1. Les activités sur le fleuve métropolitain : une impression de foisonnement

Le "panorama" établi des pratiques du fleuve s'organise autour de deux grandes composantes : la composante "bleue" des pratiques nautiques et aquatiques, la composante "vertes" des pratiques terrestres de type randonnées, découverte du patrimoine, etc. Les combinaisons possibles de ces différentes dimensions donnant naissance à une variété de plus en plus grande d'usages, de pratiques à ranger sous la dénomination plus large d' "activités de pleine nature" (APPN).

#### Constat 2. Une difficulté à intégrer certaines glisses

Si l'aviron et le kayak sont bien présents dans l'agglomération, les interventions ont fait apparaître des difficultés d'intégration pour le motonautisme en émergence (cf. difficulté à trouver plus de place au téléskinautique) et de renaissance de pratiques traditionnelles comme les joutes dont les clubs ont du mal à exister.

#### Constat 3. Des pratiques très urbaines et de très grande proximité

Beaucoup d'activités ne se pratiquent pas très loin du cœur de la métropole qui recèle un grand nombre d'îlots de nature. Les lieux de pratique ne sont pas périphériques ou excentrés (cf. Vague de Caluire) mais de très grande proximité. C'est un atout à renforcer. Par exemple, envisager de faire de la voile légère à la Confluence en dit long sur les potentialités de l'agglomération, etc.

#### Constat 4. Une demande de multi-activités qui s'impose

Tous les témoignages des participants s'accordent sur le fait qu'au-delà de la multiplication des activités, la demande va croissante pour des produits "multi-activités". Aujourd'hui, la voile par exemple ne se conçoit plus sans une offre complémentaire de canoë-kayak.

Les activités de pleine nature se distinguent par le fait que l'activité est un moyen, pas une finalité : on ne rame pas pour ramer, mais pour découvrir la nature, le patrimoine, etc. Le constat est fait d'une "rupture des pratiques" qui oblige à revoir les offres dans leur globalité.

#### Constat 5. Une baisse de l'activité encadrée

Dans les activités nautiques proprement dites (cf. Présentation de Nautisme En Bretagne, Ligue de Voile Rhône Alpes), l'activité encadrée est en baisse de 30%. La tendance est à la recherche de sensations et moins de performances, à la découverte d'une activité plus qu'à l'apprentissage d'une pratique sportive en tant que telle (sauf dans le cas de la pêche).

### Constat 6. Une demande scolaire potentielle non négligeable

Les intervenants ont insisté sur l'importance de la cible scolaire et sur le potentiel de développement qu'elle représente pour l'ensemble des activités, qu'elles soient ludico-sportives, culturelles ou ludico-pédagogiques, axées sur la découverte de la nature.

### Constat 7. La pêche, un statut à part

La pêche se présente à la fois comme une activité sportive et de découverte du milieu naturel : elle apparaît comme une activité à valoriser particulièrement puisqu'elle concilie des caractéristiques remarquables : à la fois populaire, intergénérationnelle, facile et pédagogique vis-à-vis du respect de la règle et de l'environnement.

### Constat 8. Des formations en retard sur l'évolution des pratiques

Les activités de pleine nature sont confrontées à la nécessaire adaptation des formations et des métiers pour répondre à l'évolution des attentes des clientèles. Les participants ont souligné l'absence de diplôme intégrant les dimensions de pédagogie, animation, nature, écologie et l'obligation pour les intervenants *"d'apprendre sur le tas"*.

## Le fleuve métropolitain : des espaces pas encore assez ...ou déjà trop exploités

### Constat 9. Des potentiels encore insuffisamment inexploités et l'enjeu de répondre à une attente croissante

Tous les intervenants s'accordent sur le fait que les pratiques du fleuve sont naissantes et que le potentiel est encore largement sous exploité, la plupart des intervenants ayant insisté sur les déficits et sur les projets à mettre en œuvre pour les compenser.

#### Un manque d'utilisation des espaces disponibles face à une demande croissante

- Le fleuve métropolitain n'apparaît pas comme une destination à part entière, alors que la demande pour des activités de pleine nature en ville va croissante : *"on passe à côté d'un potentiel important si on ne fait rien"*.
- Les espaces et le linéaire du fleuve apparaissent sous utilisés (cf. possibilité d'installer des piscines de fleuves et rivières).
- Les plans d'eau disponibles ne sont pas suffisamment connus du public.
- Les pratiques nautiques (notamment dans le cadre du SCOT) sont encore insuffisamment prises en compte et devraient faire l'objet d'un schéma directeur.

#### Des exemples à étudier

- Implantation de téléskinautiques ?
- Construction d'une rivière artificielle "sur un site dédié aux sports de glisse" ?
- Des exemples de développements à examiner : Pescalis (Centre international nature et pêche de 150 ha dans les Deux Sèvres, [www.pescalis.com](http://www.pescalis.com)),... ?

## Constat 10. Le fleuve métropolitain : des espaces fragiles dont certains sont déjà saturés

Bien qu'on ne soit qu'au début d'un processus de développement, l'explosion des pratiques de proximité de type "balnéaires" (cf. Paris Plage) provoque déjà la saturation de certains espaces.

Si certains espaces sont sous-utilisés, d'autres sont aujourd'hui saturés, notamment le Grand parc de Miribel Jonage (4 millions de visiteurs par an), dont la fréquentation devrait connaître une augmentation significative (+150 000 personnes) qu'il sera difficile à absorber.

### Une saturation des espaces qui oblige à penser des alternatives

- Faut-il imaginer l'ouverture d'un ou plusieurs sites nouveaux : un "Miribel Jonage bis" (pour faire face notamment à l'augmentation prévisible du trafic fluvial) ? Cette hypothèse impose de s'interroger sur la faisabilité économique d'un nouveau parc qui est loin d'être assurée.
- Faut-il privilégier l'aménagement du linéaire du fleuve pour multiplier les points d'accès à l'eau et éviter la saturation des parcs nature et en particulier du Grand Parc ? Cette hypothèse implique la mise en œuvre d'un plan Bleu à l'échelle métropolitaine.

### Une fragilité du milieu naturel à prendre en compte

La ressource en eau est plus précieuse que jamais et pose des questions de compatibilité avec l'ensemble des activités humaines, dont l'explosion des pratiques sportives et de pleine nature. La tendance est aujourd'hui à la limitation de l'urbanisation des zones susceptibles de fragiliser la ressource en eau potable, notamment à l'Est de l'agglomération lyonnaise.

- Le Grand parc de Miribel Jonage a également pour vocation de préserver la ressource en eau potable de l'agglomération. Pour ces raisons, on ne peut imaginer une intensification de ses activités
- Le milieu naturel est facilement dégradé et le milieu aquatique particulièrement vulnérable: *"il suffit d'un patron voyou pour polluer toute une rivière"*. Seul un engagement global de tous les acteurs économiques à réduire leurs émissions de toxiques dans l'eau, au-delà des grands acteurs industriels déjà mobilisés aux côtés des pouvoirs publics, permettra d'améliorer le milieu. Il faudrait également entrer en dialogue avec les territoires en amont de la métropole lyonnaise, et en particulier sur la Saône, pour mieux maîtriser la qualité des eaux et des rejets : urbains, issus du traitement des eaux usées issues des ménages des entreprises et du ruissellement des eaux de pluie ; agricoles (lessivage du sol, activités maraîchères, élevage) ; et industriels (chimie, papeterie, pétrole, agroalimentaire, textile, etc.).

## Le fleuve métropolitain et les activités de pleine nature : un déficit en équipements et événements

### Constat 11. Des accès à l'eau trop limités : "A Lyon, on ne peut pas mettre un bateau à l'eau !"

Les intervenants ont souligné la difficulté croissante d'accéder à l'eau et ce pour 2 raisons :

- Un déficit en infrastructures : calles de mise à l'eau, haltes fluviales.
- Un excès de protection du milieu naturel qui peut confiner à la sanctuarisation (difficulté rapportée par les pêcheurs notamment).

### **Constat 12. Un déficit quantitatif et qualitatif en équipements : “ce sont souvent des algécos qui ont grossi”**

Les intervenants ont insisté sur le déficit d'équipements, en particulier s'agissant des conditions d'accueil des usagers du monde piscicole ou des sports nautiques. Ces équipements sont en nombre insuffisants et ceux qui existent ont besoin d'être modernisés. Ce déficit trouve plusieurs explications, à la fois foncière, juridique et politique :

- Pression foncière qui oblige certains équipements à disparaître.
- Problème juridique : équipements avec baux précaires, voire absence de permis de construire.
- Sensibilisation insuffisante des élus à la nécessité de reconquérir les publics en améliorant les infrastructures : *“le public a besoin de davantage que des hangars à matériel”*.
- Prise en compte insuffisante de la particularité du milieu urbain et de la nécessité d'offrir des structures de qualité et de proximité.

### **Constat 13. Des événements qui n'ont peut-être pas la dimension qu'ils méritent**

Les événements du fleuve (Cf. Le Pardon des Mariniers, Le Lyon River Festival) dans leur dimension festive prennent de l'ampleur mais mériteraient un rayonnement plus important encore à l'échelle d'une agglomération comme celle du Grand Lyon.

Or les intervenants ont souligné qu'il s'agit d'une porte d'entrée intéressante de découverte du fleuve et de ses pratiques. L'agglomération manque d'un grand événement populaire lié à l'eau, qui serait un signal fort des retrouvailles avec les fleuves, et qui permettrait de rendre lisible Lyon, métropole fluviale, à une large échelle.

## Les 8 thématiques émergentes

### Thématique 1. Se donner les moyens d'une meilleure connaissance des pratiques du fleuve métropolitain

La vision actuelle des pratiques et activités du fleuve reste très sectorielle, pointilliste et incomplète, pratique par pratique, alors que tous les intervenants reconnaissent que la tendance est à la recherche de multi-activités.

- Un important travail de recensement de toutes les pratiques et tous les usages est à engager, pour mieux appréhender leurs conditions de développement.

### Thématique 2. Un fonctionnement transversal à construire

La nécessité de répondre à la demande de multi-activités implique un fonctionnement de plus en plus transversal, inscrit dans la complémentarité. Les acteurs considèrent aujourd'hui comme inconcevable de fonctionner de manière verticale et sont prêts à s'engager dans des processus de complémentarité et de mutualisation.

Si les acteurs sont confrontés à la diversification de leur offre, ils ne sont pas préparés à la complexité d'un fonctionnement transversal entre structures ayant des activités et des logiques de fonctionnement différentes.

- Les participants ont montré qu'il existe une réelle volonté des acteurs pour fonctionner de manière transversale, ce qui est très encourageant pour l'avenir du fleuve.
- L'enjeu est de permettre à plusieurs structures de fonctionner ensemble pour parvenir à construire un espace d'offres économiques et commerciales.

### Thématique 3. Imaginer un ensemble de lieux dédiés aux pratiques, de manière complémentaire

Les pratiquants n'ont plus un seul "centre" d'intérêt mais un "pôle" d'intérêts, ce qui oblige à penser des équipements multi-activités. Si regrouper toutes les activités sur un seul site pose rapidement un problème de saturation, quels équipements faudra-t-il imaginer ? Regroupant quelles activités ? Où faudra-t-il les implanter pour qu'ils fonctionnent ?

- Il faut réfléchir à répartition des équipements en fonction des lieux et des activités qui peuvent y être pratiqués.

Certaines activités de sport et loisirs liées au fleuve dépendent de la qualité du site pour pouvoir se développer : une vague, un plan d'eau, des îles, etc. C'est la spécificité du lieu qui autorise ces pratiques particulières et limite ainsi la possibilité de regroupements qui pourraient pourtant se révéler les plus économiquement intéressants.

- Il faut se préparer à une dispersion des activités qui ne va pas aller sans poser des problèmes de mise en cohérence de l'offre de loisirs, y compris sur le plan commercial.

#### Thématique 4. Des événements à valoriser

Les événements sportifs, les raids, rallyes, randonnées constituent de véritables portes d'entrées événementielles vers les activités de pleine nature et les loisirs de demain dans un contexte avéré de grande évolution des pratiques. L'événement est ainsi souvent l'occasion de découvrir une pratique et d'entrer dans une phase initiatique (cf. Lyon River Festival qui propose à la fois une activité compétition et des activités baptêmes/initiation). Il présente par ailleurs la particularité d'offrir une véritable mixité sociale, familiale et intergénérationnelle, même si chacun pratique à son niveau et dans sa catégorie (homme, femme, enfant seniors, etc.).

- Sachant que la fréquentation des événements actuels présente une marge d'augmentation très importante, comment envisage-t-on leur montée en charge ?

#### Thématique 5. Des diplômes à créer pour des formations nouvelle génération

Aujourd'hui, les diplômes correspondent à des pratiques et à des institutions, ce qui oblige à multiplier le nombre d'encadrants pour une activité à multiples dimensions. Idéalement, les encadrants devraient devenir de plus en plus polyvalents pour répondre à des pratiques de plus en plus transversales. Cette question de l'évolution des métiers, vers plus de polyvalence, plus de sensibilité à toutes les dimensions du fleuve (environnement, loisirs, sport, culture), mais aussi plus de sensibilité au management et au marketing touche désormais toutes les professions liées à l'eau.

- Il faut pouvoir faire évoluer les formations (nouveaux diplômes ?) et permettre aux professionnels en activité d'évoluer dans l'exercice de leur métier.

#### Thématique 6. Des conditions d'accès au fleuve qui restent fragiles

L'explosion des activités de pleine nature laisse présager une difficulté croissante pour concilier densité des pratiques et respect de l'environnement (Cf. la base de loisirs de Saint-Quentin-en-Yvelines, également une réserve naturelle ou le Grand parc de Miribel Jonage, réserve en eau potable pour l'agglomération).

Mais si les accès au fleuve apparaissent de plus en plus restreints, ce n'est pas seulement un effet de la sanctuarisation de la nature : les berges sont aussi des lieux de déshérence, dont on tente d'interdire l'accès (raisons de sécurité, d'entretien, etc.).

Reste qu'il ne faut pas confondre l'aménagement des chemins des berges avec les accès à l'eau : les pratiquants constatent que les accès sont moins nombreux et de plus en plus privatisés.

Il faut enfin également anticiper une probable et rapide saturation de certains lieux de pratiques qui sont par définition des produits uniques (cf. la vague de Caluire de renommée internationale).

- Il faut recenser l'ensemble de sites où les accès sont permis, mais encore trop confidentiels (enjeu d'animation), des sites interdits et des lieux de pratique à haut risque de saturation.

#### Thématique 7. Un développement du territoire fondé sur les activités de pleine nature ? Pour certains, c'est désormais une question de réalisme économique

Fonder le développement d'un territoire sur le développement des activités de pleine nature est une option retenue par de plus en plus de collectivités locales, y compris celles qui paraissent les moins susceptibles d'y recourir. L'expérience de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines illustre cette tendance : cette ville nouvelle dont l'essentiel des ressources provenait de la taxe professionnelle de grandes entreprises, s'est trouvée dans l'obligation de développer son tissu économique en s'appuyant sur les activités de pleine nature. Elle a fait le pari du développement des loisirs en s'appuyant sur ses caractéristiques de ville nouvelle, qui concilie

nature et urbanité, et s'est fixé pour ambition de devenir le parc récréatif de la région Ile de France.

Cet exemple de nouvelle forme de développement économique, essentiellement fondé sur une clientèle de proximité (la première cible clientèle est celle de l'agglomération de Saint-Quentin) pourrait inspirer d'autres collectivités locales.

### **Thématique 8. Un développement du territoire basé sur les activités de pleine nature : les conditions de réussite**

L'expérience de Nautisme En Bretagne confirme elle aussi que les activités de pleine nature peuvent être des outils du développement économique local, créateurs d'emplois et de pôles d'animation locaux. Mais développer une filière économique basée sur les loisirs oblige à repenser la gestion, l'organisation et la commercialisation des structures, généralement associatives, qui ont pour vocation d'encadrer ces activités. L'expérience de Nautisme en Bretagne atteste du fait que l'on peut créer une filière économique en étant singulier et en ayant une offre répartie sur le territoire. Elle montre également que le secteur associatif, si on le modernise, ne perd pas ses valeurs et s'avère même un modèle économique efficient (cf. la masse salariale qui pèse 35 % du chiffre d'affaire des structures, preuve d'une gestion exemplaire).

# Les fleuves dans toutes leurs circulations

---

Que représentent les circulations fluviales aujourd'hui ? Quel est leur potentiel de développement ? Comment les encourager, comme levier du développement économique et du tourisme ?

Il s'agit de s'interroger sur l'avenir des transports et de ses différents modes sur le territoire du fleuve dans sa dimension métropolitaine et sans doute européenne. Sont pris en compte aussi bien les transports des personnes que celui des marchandises pour obtenir un état des lieux prospectifs des transports "plausibles" circulant sur les fleuves de l'agglomération.

Les débats tournent autour des deux grandes identités du fleuve, le fleuve touristique et le fleuve au travail, les deux coexistant pour l'heure en bonne intelligence.

Mais si l'agglomération lyonnaise a l'ambition de devenir une grande métropole fluviale, il lui faudra aller plus loin encore et mettre en œuvre un certain nombre de chantiers. En voici quelques propositions.

## Les Interventions / Les intervenants

**Introduction** / Michel Reppelin, Vice-Président du Grand Lyon

**État des lieux des circulations sur les fleuves et perspectives de développement** / *Nicolas Charte, VNF*

### **Les circulations des personnes : l'enjeu d'un fleuve vivant**

- La croisière fluviale aujourd'hui et demain / *M. Biechel*
- La plaisance individuelle, aujourd'hui et demain / *M. Laborderie, Couloir rhodanien*
- Les navettes fluviales : de l'utopie à l'actualité / *Perrine Contreau, Rhône Pluriel*

### **Le transport fluvial de marchandises : un atout pour le développement économique de la métropole**

- Le développement du transport de marchandises sur le Rhône (aménagement, modes de gestion) / *L. Levasseur, CNR*
- Le développement du transport de marchandises sur la Saône / *R. Bioud, VNF*
- Le développement du Port de Lyon Édouard Herriot et l'évolution de sa stratégie / *A. Ratineau, CNR*
- Les nouveaux métiers des gens de l'eau / *B. Cossiaux, Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale*

## Les chiffres clés des transports sur l'axe Rhône Saône

Ces chiffres sont extraits des présentations des intervenants : ils mettent en lumière les éléments identitaires du fleuve et rappellent de manière préliminaire les données factuelles qui permettent doré et déjà d'identifier les grands enjeux de demain.

La croisière fluviale	La plaisance individuelle	Le transport Fluvial	Le Port Édouard Herriot
<p><b>1 bateau</b> en 1987,</p> <p><b>11 bateaux</b> en 2006*</p> <p><b>146 lits</b> (Capacité d'accueil actuelle)</p> <p><b>50 000</b> nuitées par an</p> <p><b>20 €/personne/jour</b> de retombées économiques directes, à quoi s'ajoute l'intendance de la croisière</p> <p><b>3 millions d'€/an</b> de dépenses de carburant</p> <p><b>2 compagnies de bateaux-promenade</b>                      Navig'Inter (138 111 passagers en 2005) et Bateaux City</p> <p>* par comparaison, environ 100 paquebots de capacité de 170 à 200 personnes circulent actuellement sur le Danube</p>	<p><b>2000</b> bateaux par an environ</p> <p><b>3 personnes</b> en moyenne par bateau</p>	<p>+ 51% (en tonnes) de 1992 à 2003</p> <p>+ <b>60% en tonnes</b> entre 2000 et 2005</p> <p>+ 111% (en tonnes/kilomètre) de 1992 à 2003</p> <p><b>550 kms à grand gabarit</b> de 4 400 T et fluviaux-maritimes de 1 500 à 3 000T</p> <p><b>2 X plus de trafic entre 1998 et 2006:</b> 1.5 milliard de TK (6.7 millions de Tonnes)</p> <p><b>10 X plus de conteneurs en 6 ans</b> (2000 et 2006)</p> <p><b>1000</b> bateliers en exercice</p> <p><b>1 barge = 175 camions</b></p> <p><b>35 % du trafic fluvial sont dédiés aux dépôts pétroliers.</b></p>	<p><b>190 hectares</b> de superficie</p> <p><b>1700</b> salariés</p> <p><b>10 millions</b> de flux global de marchandises par an</p> <p><b>60 000 conteneurs</b> traités par Lyon terminal en 2006</p>

#### **Thématique 1. La croisière fluviale, un produit d'avenir qui devrait rester dominant dans l'économie du fleuve.**

La croisière fluviale a connu une croissance régulière depuis 87 (à l'exception d'un léger recul après les attentats du 11 septembre 2001), et le nombre de bateaux est passé de 1 à 11 au cours de ces 20 dernières années. Ce phénomène ne devrait pas se démentir dans les années à venir : la croisière fluviale s'impose comme un modèle économique sain, qui connaît une augmentation régulière de ses clientèles, se rapprochant en cela de l'évolution et de l'attractivité de la croisière en mer et bénéficie d'une période d'activité importante, de fin mars à mi-novembre. Loin du produit de masse (dont l'érosion est souvent rapide), elle représente une "niche marché", qui bénéficie d'une identité marquée et d'un cœur de cible - les plus de 45 ans - dont l'importance ira croissante dans la consommation des loisirs pour les décennies à venir. Pour autant, précisément parce qu'il s'agit d'un produit de niche, son développement devrait rester raisonnable par rapport aux besoins en infrastructures et aux limites imposées par l'écologie.

#### **Thématique 2. La croisière fluviale, un produit sophistiqué qui génère des retombées économiques non négligeables**

La croisière est un produit de plus en plus sophistiqué, qui inspire des propositions nouvelles en termes de circuit (croisières intra-européennes partant d'Allemagne et jusqu'au sud de la France) et de thématiques (croisière/Remise en forme ou croisière/Marche et VTT pour les seniors). Elle attire des clientèles qui sont d'importants consommateurs, capables de générer des retombées directes non négligeables (20 euros/jour et par personne en moyenne).

#### **Thématique 3. La croisière, un produit qui séduit plus particulièrement des clientèles étrangères : un risque à moyen terme ?**

Avec une clientèle représentée à 60 % par les allemands et les américains, la croisière à l'heure actuelle est d'abord un produit anglo-saxon. Si l'on constate un développement des bateaux de croisière dans la plupart des pays développés (USA, Chine, Europe), n'existe-il pas cependant un risque d'une baisse de fréquentation de la part des clientèles en provenance de ces pays à l'heure de l'augmentation du coût de l'énergie ? Le déplacement du pays d'origine jusqu'en France ne risque-t-il pas de devenir un enjeu d'arbitrage pour le choix d'une destination, qui sera moins envisagée en termes d'accessibilité que de proximité, contrairement à ce qui se passait jusqu'à présent ? La clientèle française pourra-t-elle compenser cette probable érosion, le produit est-il suffisamment attractif au regard de ses critères d'élection ?

[Rappel de la répartition des clientèles : Allemands 30 % - Anglophones 30 % - Francophones : 30 % les 10 % restant concernent majoritairement des clientèles asiatiques et scandinaves.]

### Thématique 4. La plaisance individuelle : une pratique méconnue et peu reconnue, alors que...

La plaisance individuelle concerne une population restreinte (environ 2000 bateaux et 6000 personnes), disposant généralement de moyens assez modestes (le bateau ayant une fonction de résidence secondaire) et qui génèrent des retombées économiques limitées. La plaisance se vit comme le parent pauvre des pratiques du fleuve et l'on connaît effectivement mal ses besoins, ses moyens et ses perspectives de développement. Actuellement, c'est une pratique qui reste somme toute confidentielle, voire trop restreinte pour apparaître comme un véritable marché : ne fait-on pas par là la même erreur que par le passé vis-à-vis du camping car, dont on peut constater aujourd'hui le véritable essor ?

### Thématique 5. Un sous-équipement en matière d'infrastructures et de services qui appelle une réflexion ciblée sur les haltes fluviales

Le sous-équipement évident et le déficit de services et techniques de la navigation de plaisance appellent une étude notamment pour définir le standard de qualité auquel devraient répondre les haltes fluviales, celles qui existent aujourd'hui étant considérés comme insuffisamment accueillantes (cf. le quai Joffre)

- Quels sont les équipements et services qui doivent faire partie d'une halte fluviale digne de ce nom : eau, poubelle, ponton flottant pour accéder au quai... ?
- Combien faudrait-il en créer et où faut-il les localiser, sachant que la proximité avec les circuits touristiques et les centres historiques semble être requise ?
- Quel type de halte faut-il concevoir pour assurer la sécurité des plaisanciers et éviter le vandalisme ?
- Comment surmonter l'obstacle de la superposition des responsabilités de gestion pour assurer une cohérence globale ?

### Thématique 6. Optimiser l'usage du fleuve pour la plaisance : quels objectifs et à quel prix ?

Les investissements nécessaires à l'optimisation de la plaisance individuelle (de la signalétique à la restauration des écluses en passant par la réouverture du Haut Rhône) interpellent sur le possible surdimensionnement de ces projets et leurs coûts d'investissement au regard du volume de passage (modeste à l'heure actuelle) et de son augmentation plausible. Quelles retombées, quels retours sur investissement peut-on en espérer ? Doit-on en faire une question d'image pour le fleuve et plus largement pour l'agglomération ou à l'opposé peut-on imaginer des haltes payantes ? Quel arbitrage faut-il réaliser dès lors que l'on se heurtera à des conflits d'espace, en particulier à proximité des centres historiques ?

- Une typologie des haltes fluviales reste à réaliser, qui permettrait également d'identifier les conflits possibles avec d'autres produits eux aussi demandeurs d'espace.

### Thématique 7. Le port de plaisance, modèle Marina des années 70 : un concept dépassé ?

Les débats du groupe de travail ont montré un questionnement sur la vision du port de plaisance : certains pensent que le port de plaisance fluvial pourrait s'inspirer du port de plaisance littoral traditionnel, accueillant des unités importantes de plus de 15 mètres avec des infrastructures et un fonctionnement de type Marina. Pour d'autres, il s'agit d'une image dépassée qui ne peut constituer un parti prospectif judicieux. Non seulement le modèle n'est pas convoitable car il correspond à des pratiques sociales et culturelles qui ne sont plus d'actualité, mais loin d'être un lieu animé, il s'apparente à un double parking (à voiture et à bateaux), très consommateur d'espace, et qui attire des populations parfois marginalisées. Par ailleurs, les bateaux s'y abiment beaucoup plus vite, exigeant un entretien coûteux qui ne correspond pas aux pratiques actuelles. Le monde de la plaisance a en effet évolué vers des unités de moindre importance et une réduction des coûts d'acquisition, de fonctionnement et d'entretien.

### Thématique 8. Quels ports pour quels supports ? Faut-il repenser le modèle du port de plaisance ?

80 % de la production actuelle concerne des bateaux à moteur (avec les problèmes écologiques qui risquent de se poser) et des unités inférieures à 8 mètres. La plupart du temps, il s'agit d'unités mobiles qui se déplacent par la route. Le phénomène est analogue pour les bateaux à voile, la tendance étant aux "Day Boat" qui posent des questions nouvelles en matière de mise à l'eau et de stockage. Cela remet en cause la vision du port de plaisance traditionnel et insiste sur la nécessité de penser son évolution vers des nouveaux types d'infrastructures et de services.

### Thématique 9. Nouveau concept de port de plaisance ou comment passer du traditionnel port d'attache au port "détaché"...

L'évolution de la plaisance et des supports oblige à repenser la question des ports et leur conception, aussi bien pour les ports à sec que pour les ports de plaisance. Il convient en particulier d'étudier la situation des ports de méditerranée pour voir à quelle condition il serait possible de créer des ports relais sur les fleuves. Ces ports "nouvelle génération" devraient pouvoir proposer un mode de gestion permanent et des services adaptés aux attentes des plaisanciers (chantier naval, réparation, grutage pour la mise à l'eau...)

- Il y a sans doute matière à un groupe de travail, par exemple avec la Fédération des Industries Nautiques et l'Association Nationale des Ports de Plaisance, pour vérifier s'il existe réellement des possibilités de délestage.

## Les navettes fluviales

La question des navettes revient régulièrement en débat ; une bonne idée pour un fleuve vivant et approprié par les populations, mais qui peine à trouver un modèle économique. La Maison du Fleuve Rhône souligne que l'équilibre économique n'est pas le seul argument à prendre en considération - les autres modes de transport en communs sont financièrement soutenus par la collectivité - et que l'attractivité de la voie d'eau et du développement des circulations sont essentiels dans le cadre d'une réflexion prospective sur les enjeux liés aux fleuves d'ici 2020.

Après avoir réalisé une étude d'opportunité, le Syndicat Mixte Rhône P.L.U.R.I.E.L a engagé une étude de faisabilité de mise en place d'une navette touristique entre les agglomérations de Vienne et de Lyon. Les thématiques développées ci-après sont issues de la présentation de l'étude d'opportunité et des débats qu'elle a suscité.

### Thématique 10. Navette fluviale et événementiel : une vraie bonne idée à exploiter

Dans le cadre des événementiels, l'utilisation de la navette fluviale comme transport "hors du commun", qui joue sur l'exotisme et la "déroutinisation", s'impose en revanche comme une excellente idée, ce que confirme par exemple le succès de la navette mise en place dans le cadre de la Biennale d'Art Contemporain. D'où l'opportunité de lancer une réflexion sur l'ensemble des événementiels qui pourraient utiliser les navettes, y compris pour les événements qui ne sont pas directement liés au fleuve.

### Thématique 11. Navette touristique et bateau promenade : une idée à explorer

Les possibilités offertes par ces modes de transport semblent loin d'être épuisées, tout en gardant à l'esprit que ce sont les idées de "bac" et de traversée qui semblent le mieux fonctionner. Ne faut-il pas inventer l'idée d'une traversée ludique, pittoresque, attractive avec une dimension événementielle à réarticuler au concept du bateau promenade qui fonctionne sur un autre modèle économique (type bateau-mouche parisien, même si, en termes de fréquentation touristique, Lyon est dans un rapport de 1 à 10 par rapport à Paris) ? Ne faut-il pas également articuler l'idée de navette touristique avec une dimension multi-modale, la possibilité de coupler bateau/vélo notamment, permettant d'imaginer de nouveaux itinéraires de découverte et d'évasion ?

### Thématique 12. Navette fluviale et batobus : une idée toujours en débat

Bien que l'idée soit séduisante (c'est l'attraction du "paradigme vénitien"), toutes les études convergent pour confirmer que les navettes comme transport en commun dans l'agglomération lyonnaise ne peuvent prétendre être concurrentielles des autres solutions modales. Cela tient à la fois aux caractéristiques du fleuve lui-même (temps de passage prohibitif des écluses, conditions hydrologiques, etc.), à l'orientation des flux (Est-Ouest et non Nord Sud) ainsi qu'à l'étalement urbain. Dans la perspective d'une utilisation quotidienne ou régulière, les temps de trajet via les autres modes de transports individuels et collectifs laissent peu de chance à la navette fluviale.

Les études montrent sans ambiguïté qu'il s'agit d'une exploitation délicate.

L'idée de navettes urbaines fluviales mérite d'être cependant approfondie, notamment pour son attrait touristique. D'autres métropoles françaises comme Nantes viennent d'ailleurs de franchir le pas.

### Thématique 13. Le fleuve, une voie de circulation de plus en plus prisée

La voie d'eau, après être restée longtemps marginale dans le transport des marchandises, se présente aujourd'hui comme une véritable alternative : l'augmentation du million de tonnes par kilomètre est une tendance de fond, qui a débuté avec les années 90 et qui va depuis en s'accroissant. Le transport fluvial attire de nouveaux clients, notamment les chargeurs de conteneurs, les exportateurs de céréales et les importateurs de produits pétro-chimiques. Cette augmentation du trafic fluvial commence à faire émerger de nouvelles problématiques, notamment celles du stationnement dont les bateliers se sont fait l'écho. Mais pour l'heure, la segmentation de l'espace pour mieux accueillir les différents usagers du fleuve semble fonctionner et les différents modes de transports, commerciaux ou de loisirs, cohabiter en bonne intelligence.

### Thématique 14. La batellerie : une profession en mutation

Les métiers de la batellerie sont confrontés à la nécessité de se moderniser et d'intégrer, au-delà des compétences en matière de nautisme, des compétences nouvelles en matière de gestion. D'où les attentes formulées par la profession en termes de formation, dont le premier séminaire du groupe de travail s'était fait l'écho.

### Thématique 15. Le fleuve, une modernité à médiatiser

Si les gestionnaires du fleuve (VNF, CNR, etc.) travaillent à moderniser la voie d'eau via des infrastructures, des outils et un nouveau mode de management (cf. les présentations des intervenants VNF et CNR), cette modernisation reste encore trop peu connue et reconnue : ne faut-il pas envisager un important travail de communication sur le fleuve, sa modernité et sa modernisation en matière de technologie et de gestion des flux? L'image du fleuve comme lieu de la marginalité, de l'archaïsme et des métiers parallèles, qui reste prégnante (voir les bateliers encore considérés comme des gens du voyage) doit être battue en brèche, pour faire passer l'idée de sa modernité et de sa réelle efficacité, en termes de rapidité, rapport coût/quantité, etc. On ne pense pas encore de manière systématique au fleuve comme alternative pour le transport des marchandises et des biens, et ces activités sont encore peu articulées à la ville (le Port Édouard Herriot restant considéré par exemple comme un lieu à part en termes de services), à la différence de ce que l'on constate dans d'autres pays d'Europe, notamment les Pays Bas.

### Thématique 17. Localisation du Port Édouard Herriot en centre ville : un risque à moyen terme ?

La concession de l'état à la CNR arrivant à échéance en 2023, existe-il un risque de délocalisation du Port Édouard Herriot ? Sa proximité avec le centre ville et les dépôts pétroliers qu'il abrite alimente le débat sur la pertinence de maintenir ce type d'activité dans un tissu urbain dense, bien que la charte signée entre la CNR, l'agglomération et l'état tende plutôt à sanctuariser le site.

### Thématique 18. Le port Édouard Herriot : une plateforme multi-modale à penser dans une stratégie globale face à l'augmentation du trafic

Le développement de Fos, dont le Port Édouard Herriot constitue le port avancé, oblige à imaginer des solutions pour faire face à l'augmentation du trafic, sans augmenter la superficie du port. Si tout le trafic est dirigé vers le Port Édouard Herriot, ce dernier risque la saturation à très court terme. Il doit donc s'inscrire dans un schéma où il accueille uniquement le fret destiné à l'agglomération lyonnaise, le reste étant dirigé vers des ports de délestage localisés à Vienne et Valence. On aboutira ainsi à une spécialisation du Port Édouard Herriot pour les besoins de l'agglomération lyonnaise. Par ailleurs, une meilleure répartition du fret reste un de ses principaux enjeux, de manière à faire baisser la part du routier (la répartition actuelle étant de 60 % vers la route, 30 % pour le rail et 10 % pour le fleuve) et favoriser les dessertes ferroviaires et les moyennes distances.

### Thématique 19. Le port Édouard Herriot : une plateforme multi-modale "spécialisée" qui doit mieux s'articuler à l'armature du tissu urbain

Considéré comme un "poumon économique de l'agglomération" avec plus d'une centaine d'entreprises et 1700 emplois, le Port Édouard Herriot devrait pouvoir bénéficier plus directement des infrastructures de transport et des services pour éviter le risque de "no man's land". Dans la mesure où il n'existe pas de conflit entre les différents types de circulation sur le fleuve, qu'elles soient commerciales ou de loisirs, on doit pouvoir penser les services urbains de manière plus globale et ne pas se limiter aux éléments de simple fonctionnalité.

# D'une confluence à l'autre : la métropole, lieu des centralités

---

Longtemps lieux de relégation d'activités industrielles lourdes, espaces naturels difficiles à pénétrer, dangereux, voire lieux de "perdition" pour des corporations considérées comme marginales, les fleuves deviennent aujourd'hui les lieux de toutes les activités valorisées des modes de vie contemporains : lieux par excellence de l'activité tertiaire, de la détente, du culturel et du commerce. Espace peu dense, le fleuve s'offre comme le terrain de grands projets et de l'événementiel, en garantissant un risque minimum de conflits d'usage. Entre "effets Docks" et "effet littoral", le fleuve du XXI<sup>ème</sup> siècle n'en finit pas de réinventer sa légende. Son attractivité le désigne pour tous les leaders économiques et politiques comme un "outil" essentiel du développement économique urbain.

## Les Interventions / Les intervenants

**Introduction** : Martial Passi, Maire de Givors / Michel Reppelin, Vice-Président du Grand Lyon

**Les fleuves, lieux des nouvelles centralités** / Franck Scherrer, directeur de l'Institut d'Urbanisme de Lyon

**Givors, la deuxième confluence métropolitaine** / Corinne Tourasse, directrice de la prospective et de la stratégie au Grand Lyon

**Petite histoire de la confluence et enseignements à tirer pour les projets futurs** / Jean-Pierre Gallet, directeur de la SEM Lyon Confluence

**Conclusion** : Michel Reppelin, Vice-Président du Grand Lyon

# Les fleuves, lieux des nouvelles centralités

*Franck Scherrer,  
directeur de l'Institut d'Urbanisme de Lyon*

## Introduction

Pour servir d'introduction à ce séminaire sur les nouvelles centralités liées au fleuve, une première illustration, celle de Wolfsburg, ville de Volkswagen et du site d'Autostadt. Il s'agit d'un parc d'attraction créé par Volkswagen qui a pour thématique la voiture et accueille 2 millions de visiteurs par an. Installés d'un côté et de l'autre du fleuve, l'usine et le bâtiment moderne en verre d'Autostadt créent un double effet miroir, un musée vient compléter l'ensemble pour un bel exemple de centralité de notre temps.

Mais la relation entre la ville et le fleuve est relativement récente. Elle est longtemps restée inexistante, la ville préférant se tenir à l'écart des crues. A l'époque Romaine, le port de Saint Georges est un port très léger. Il faut attendre le XVIIIème siècle pour que des infrastructures soient construites : ponts, remblaiements qui exigent des investissements très élevés : la conquête des fleuves fut coûteuse...Au XXème siècle, la relation ville/fleuve a connu deux phases : une première phase dédiée aux infrastructures, une deuxième liée à la reconquête, reconversion, revalorisation du fleuve qui se trouve au centre de nouvelles fondations urbaines. Car les enjeux de reconquête du fleuve aujourd'hui sont équivalents à ce que furent ceux de sa conquête au XVIIIème.

## Les 2 grandes caractéristiques de la reconquête actuelle du fleuve par la ville : des espaces immenses et mixtes

- **Des surfaces colossales**

Les espaces à reconvertir sont immenses, Givors et le couloir de la chimie en sont les parfaits exemples.

On citera pour mémoire à l'étranger les exemples de Baltimore (qui accueille 22 millions de touristes urbains), le Vieux Port de Montréal.

- **Un cocktail mixant espaces publics, patrimoine industriel et équipements culturels et de loisirs**

Un patrimoine industriel : bâtiments, silos, portails qui posent la question de la démolition ou de la conservation

Des équipements ludiques et culturels : musées, aquarium, etc.

De nouveaux espaces publics : en "dur" ou en "eau", etc.

Des espaces dédiés au temps libre et aux loisirs : une logique qui place au cœur du projet la flânerie, le mélange commerce/culture/loisirs (cf. Mare Magnum à Barcelone), ce qui représente la grande nouveauté en termes de fonctionnalité.

Des espaces souvent "laboratoires", lieux d'essais de différentes fonctions urbaines : développement résidentiel, sièges sociaux (cf. Nokia sur les Docks d'Helsinki), fête permanente (cf. Baltimore).

## Les choix de valorisation de la vie urbaine : de la valorisation symbolique à la valorisation économique

Concernant le développement du fleuve, le sens de l'action publique ne repose plus sur les mêmes logiques. Auparavant, le fleuve était synonyme d'une exploitation rationnelle (cf. CNR) et

industrielle des flux. Aujourd'hui, la valorisation symbolique se substitue à la valorisation économique. C'est l'image du fleuve comme nature ou patrimoine qui prévaut, pour créer de la valeur, pour transformer un espace à image négative et passer de la valorisation symbolique à une valorisation économique : on cherche alors à créer une "adresse urbaine" pour les investisseurs. Tous les projets de nouveaux quartiers fonctionnent sur le même modèle.

- **Valorisation du site**

Elle est soit locale, soit le reflet d'une stratégie d'agglomération.

Montréal, le choix de l'espace public : un espace au service des fêtes et des festivals : on affiche d'abord des événements (cours collectifs de salsa).

Toronto, le choix de la valorisation économique : construction de tours d'habitation, mais un projet qui semble avoir échoué faute d'une valorisation plus large aujourd'hui compromise.

- **Culture du loisir**

C'est le choix qui a été fait à Lyon pour le pôle loisirs de la Confluence (cf. Festival marketplace aux USA). Les premières expériences de pôles de loisirs conçus dans les années 90 ont permis d'identifier les erreurs à ne pas commettre. En l'absence de perspective de développement, le fleuve apparaît comme une opportunité. La reconversion de la Ruhr, avec utilisation du patrimoine industriel pour des activités ludiques, en est un exemple, bien que l'expérience n'ait pu être menée jusqu'à son terme.

## Les enjeux de la deuxième confluence

*Corinne Tourasse,  
directrice de la prospective et de la stratégie au Grand Lyon*

Enjeu 1. La construction métropolitaine : rayonnement et attractivité de l'agglomération pour faire partie des métropoles européennes les plus compétitives.

Enjeu 2. Résoudre les problématiques de vie quotidienne liées à la résidence et la mobilité.

## Comment organiser le développement de cette 2<sup>ème</sup> confluence ?

- **S'appuyer sur les pôles existants** que sont Lyon, Saint Etienne, L'Isle d'Abeau, Villefranche sur Saône, Vienne et Givors.

Les élus ont marqué une volonté de développement de l'agglomération par rapport à ces pôles, en matière d'équipements publics et pour limiter les déplacements urbains. C'est le cas de Givors qui est déjà un pôle bien structuré et bien desservi.

- **S'appuyer sur le développement des fleuves et leurs caractéristiques**

Une lisibilité paysagère : le fleuve offre une lisibilité de la structure paysagère encore insuffisamment mise en valeur.

Un axe de transport intéressant.

Des confluences : ce sont autant de points singuliers et de sites de loisirs : Ain/Rhône, Rhône/Saône, Rhône/Giers.

Ces points singuliers appellent des ambitions car ce sont des aménagements d'envergure à l'échelle métropolitaine.

- **Les atouts de Givors pour la construction métropolitaine**

C'est un pôle structuré.

C'est un pôle de confluence.

C'est un pôle bien desservi par le TER, l'un des meilleurs de la région Rhône Alpes : c'est un atout majeur pour le développement.

C'est un pôle charnière : Givors et Grigny constituent des charnières entre le Grand Lyon et Saint Etienne Métropole : une posture symbolique, un trait d'union. Cette posture est renforcée grâce à un équipement comme la Maison du fleuve Rhône, qui travaille à articuler fleuve, territoire et patrimoine.

## Où en est-on de cette 2<sup>ème</sup> confluence ?

- **La reconquête de la vallée du Giers**

La vallée du Giers présente des enjeux de reconquête urbaine, sociale, économique et paysagère, qui nécessitent une organisation entre les différents acteurs : EPORA (Établissement Public Ouest Rhône Alpes), Saint Etienne Métropole, Grand Lyon.

Un site clé : le site de VMC : à l'extrémité de la vallée de la chimie, un territoire mis en avant comme stratégique mais pour lequel il n'existe pas de solutions pour le moment, seulement une amorce de réflexion.

Un atout : la vallée de la chimie est bien positionnée sur le pôle de compétitivité Chimie Environnement.

- **Les grands enjeux d'aménagement de Givors**

Le port pétrolier qui connaît une redynamisation totale.

Le site de la halte fluviale et la Maison du Rhône avec une revalorisation résidentielle.

Le site des friches industrielles (VMC) : réflexion en cours.

La couverture de l'autoroute qui crée pour l'heure une coupure violente entre le fleuve, les sites industriels et la ville.

## Petite histoire de Lyon confluence et enseignements à tirer pour les projets futurs

*Jean-Pierre Gallet,  
directeur de la SEM Lyon Confluence*

## Un projet urbain avec de l'eau, en quoi est-ce différent ?

L'eau est porteuse d'une très grande puissance d'évocation et d'imaginaire, qui donne lieu, en matière d'usages, aux associations les plus créatives. A la différence des projets standards, un projet au bord de l'eau doit parvenir à concilier des éléments symboliques très forts. Le premier projet de la Confluence proposait "trop" d'eau et de vert : il s'agissait d'un projet très zoné qui se présentait comme une coupure entre la ville et un morceau de nature. A l'inverse, la réponse de Gretter et Devigne vise à intégrer le bleu et le vert à la ville, dans un projet où la nature et l'eau viennent en contrepoint.

## La confluence : projet d'aménagement ou projet de ville ?

Le premier objectif est de faire de la ville au centre de l'agglomération. Mais ce site, c'est d'abord sa géographie, avec la Saône et ses caractéristiques paysagères. La question des loisirs se pose dans un second temps : c'est une façon de mettre en œuvre le projet. Le loisir ne marchera que s'il respecte les points forts du projet et la trilogie ville/paysage/nature. C'est la confluence qui fera les loisirs et non l'inverse, c'est elle qui influence le type de loisirs qui peuvent exister sur ce site particulier. La volonté de faire de la ville, de la proximité, de l'espace public en se démarquant des concepts de "fun shopping" et de "mall" commercial, est très marquée dans ce projet. De même que la volonté de valoriser des espaces publics qui permettent la rencontre, le farniente, la déambulation. La place nautique sera également un grand plan d'eau qui permettra de se ressourcer en plein cœur de la ville : il faut aussi l'imaginer l'hiver, "en noir et blanc"... C'est donc la totalité des fonctions urbaines que l'on veut développer, y compris le logement.

## Quelle planification urbaine ?

Le projet Lyon Confluence s'est déroulé de 1997 à 2004 avec dans l'intervalle la révision du POS et du PLU. Le long terme et le court terme ont toujours été mêlés, en tenant compte à la fois de ce qui se passera dans 20 ans par rapport à l'autoroute, mais aussi des opportunités à 5/6 ans et des opportunités foncières pour lesquelles il faut prendre des décisions à brève échéance. Disposer d'une bonne visibilité sur tous ces éléments dans un tableau de bord est un exercice difficile mais indispensable.

## La structure SEM : une garantie pour l'autorité publique ?

La structure SEM est importante à plus d'un titre :

- Un point d'entrée pour les acteurs
- Une structure externe et non un projet porté par l'interne de l'agglomération, ce qui lui donne davantage d'autonomie et de dynamisme
- Une structure responsable de l'équilibre budgétaire : la SEM est garant du budget, les décisions ne sont prises que lorsque l'équilibre budgétaire est respecté
- Une structure proche des élus et de la collectivité

## La consultation : quelles difficultés majeures ?

La principale difficulté consiste à concilier ce que l'on veut et l'intérêt du privé, savoir exprimer le noyau dur du projet et en dresser l'ensemble des possibles.

## L'urbanisme événementiel ?

Les grandes stratégies événementielles ne pouvaient être de l'initiative de la SEM, même si c'est par l'attractivité que l'on donnera de la valeur au lieu. Les premiers travaux ont été réalisés pour rendre le lieu attractif et en faire un lieu de promenade, un lieu festif. Les bâtiments voués à la démolition ont été utilisés pour accueillir temporairement des artistes, ce qui constitue un relais image très important par rapport aux milieux "branchés".

## 7 enseignements à retenir des interventions et des débats

### 1. Un enjeu de taille : Givors et le couloir de la chimie : un parfait exemple du défi que représente la reconquête urbaine à l'échelle XXL

Du fait de sa taille et de ses enjeux, le couloir de la chimie constitue un exemple fort de cette reconquête urbaine et sans doute le "lieu laboratoire" d'une nouvelle urbanité, dont les intervenants ont souligné l'importance. Ces espaces présentent en effet une mixité de fonctions et d'équipements, du patrimoine industriel jusqu'aux équipements de loisirs.

Mais les concepts de "markets place" à l'américaine apparaissent aujourd'hui comme des modèles dépassés et qui ne répondent plus aux enjeux du futur : être inventif et créatif, intégrer toutes les dimensions de la ville, seront plus que jamais nécessaires si l'on veut réussir à réinvestir ces espaces en friches.

### 2. Une préfiguration : La Confluence : un projet qui illustre en format "XS" les projets de reconquête à venir

Les aménagements que l'on a connus jusqu'à présent correspondaient à des "morceaux de ville" : le projet de la Confluence se définit davantage par sa volonté de créer un cœur de ville que par ses équipements commerciaux, culturels ou de logement. Mais la Confluence reste un projet de renouvellement urbain : il s'agissait encore de faire de la ville sur la ville, avec une trame préexistante, des traces, des réseaux. Le projet s'articule à un existant qui a un passé à peine disparu. Bien que ce projet soit extrêmement ambitieux, il ne donne pourtant pas la mesure de la "démésure" des projets qui pourraient émerger à long terme. En outre, ces projets devront s'ancrer à des espaces vides, sans trames urbaines et dont les traces laissées par le passé pourront se révéler disqualifiantes (cf. Pollution des sols). Ces projets de reconversion seront donc d'une grande complexité, à la fois conceptuelle et opérationnelle.

### 3. Un défi : préserver l'attractivité naturelle du fleuve dans un contexte de diminution des moyens

La reconquête urbaine et des patrimoines ne va pas sans une capacité à préserver les espaces naturels, les couloirs biologiques, exigence qui constitue une difficulté supplémentaire pour ces projets. Mais l'attractivité du fleuve est à ce prix : c'est parce que le fleuve conserve une image d'espace naturel attractive qu'il fait l'objet d'une reconquête. Cette double dimension est complexe car l'équilibre du fleuve est fragile et son image facile à détruire. Dans un contexte où les moyens financiers se réduisent, il faudra être encore plus vigilant pour s'assurer que les décisions prises s'inscrivent réellement dans des perspectives de développement durable.

### 4. Une évolution : des projets qui témoignent d'un désir de "renaturation"

Les projets de reconquête des fleuves attestent d'une "*montée en puissance de la renaturation*" comme l'a souligné Franck Scherrer. L'émergence des pratiques de pleine nature ouvre à une relecture d'une "nature naturelle" fabriquée, qui n'est pas sans rappeler, dans un passé encore proche, le phénomène de "renaturation" qu'a connu le XVIII<sup>e</sup> siècle avec le passage du jardin à la française au jardin anglo-chinois. La relation du corps à la nature dans la plupart des pratiques

sportives actuelles et activités de pleine nature est sans doute un des thèmes centraux de l'identité fleuve et les concepts d'aménagements des berges du Rhône en témoignent exemplairement. N'oublions pas que les sports californiens qui sont à leur apogée sont nés dans l'urbain des stations littorales pour devenir par la suite des pratiques urbaines des grandes métropoles.

## 5. Une certitude : la reconquête du fleuve fera appel à des acteurs multiples

L'ensemble des interventions de ce séminaire atteste de l'émergence d'un fleuve de la mixité économique et des montages complexes : l'avenir est articulé à la possibilité de partenariats publics/privés très pluriels et le respect des équilibres économiques, sociaux et écologiques exigera l'intervention d'acteurs eux-mêmes pluriels. Étant donné la taille des territoires à reconquérir et des investissements à consentir, un pilotage de la complexité avec des partenariats multiples intégrant le public et le privé devra s'imposer.

## 6. Une probabilité : les modes opératoires sur des projets de cette envergure seront à repenser

La complexité des montages qui se feront dans l'avenir laisse présager une difficulté croissante pour préserver la volonté et la vision de l'intérêt public. Le projet Confluence confirme dorénavant et déjà que l'on est entré dans une économie mixte avec ses prérogatives. Demain, du fait de la taille des territoires, des investissements à consentir et de l'évolution du code des marchés publics, il est peu probable que l'outil SEM s'impose naturellement. Une réflexion est donc à engager rapidement pour définir les modes opératoires les plus adaptés à la reconquête de ces territoires.

## 7. un apprentissage indispensable pour la reconquête de l'espace : savoir gérer le temps

Comme l'ont souligné les intervenants, la réhabilitation des espaces du fleuve ne pourra se faire que morceau par morceau. Or la gestion du temps est précisément le grand enjeu de ces projets : comment bien les gérer dans la durée, comment éviter les dérives alors que l'intervention risque de s'étaler sur une génération, comment s'assurer que l'on ne va pas *"gâcher les opportunités du long terme"* en arbitrant mal le court terme ?

Cela signifie donc regarder les fleuves et les territoires qui leur sont liés avec un regard neuf, lire la métropole lyonnaise à partir de ses fleuves dans toutes ses dimensions - économique, sociologique, écologique, artistique - et animer l'ensemble pour que Lyon devienne une grande métropole fluviale.