

# La Saône, une avenue au cœur de la métropole

Stéphanie Beauchêne  
Maison du fleuve Rhône

**Le développement attendu de l'axe Rhône-Saône - circulation des hommes et des marchandises - doit inviter à considérer ce potentiel pour l'image et le développement de la métropole.**

**Accueil des plaisanciers et des croisiéristes, accessibilité au cœur de l'agglomération, perspectives de création de sites portuaires sur le périmètre métropolitain, soutien au transport de marchandises, sont autant de questions et réflexions qui devront être menées pour que la Saône conserve sa vocation d'axe historique de l'agglomération lyonnaise.**

## La Saône en activité, les barques témoignent

Les multiples fouilles archéologiques entreprises à l'occasion de divers aménagements (parkings, métro, réaménagements urbains) confirment la vocation de quartier fluvial des bords de la Saône au pied de la colline de Fourvière.

Les deux dernières en date remontent à la campagne préventive de fouilles archéologiques, entreprise dans le cadre des travaux de construction du parc de stationnement Saint-Georges (place Benoît-Crépu, Lyon 5<sup>e</sup>).

Démarré fin octobre 2002, le travail des archéologues a permis de dégager de nombreux vestiges témoignant de l'implantation humaine au bord de la rivière de l'Antiquité à l'époque moderne, et attestant de la vocation portuaire de ce site.

- \* Une aire de déchargement (composée de pilotis et de pieux horizontaux) sur l'emplacement de ce qui sera plus tard le port Sablet, présent sur le Plan Scénographique dressé au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle
- \* Des **pirogues médiévales** (XI<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècle)
- \* Sept embarcations, des « **bateaux-viviers** » (stockage et conservation du poisson), témoignent de la navigation sur la Saône au XVI<sup>e</sup>
- \* De nombreux fragments de céramiques ou d'amphores de provenances différentes, preuves, pour les chercheurs, d'une intense activité commerciale entre Lugdunum et le monde romain.
- \* Mais aussi, est extraite, par huit mètres de fond, une embarcation datée du XVIII<sup>e</sup> siècle. Il s'agit d'une barque, à fond plat et flancs évasés peu élevés, de 11,30 mètres de long et 2,5 mètres de large. Ce pourrait être une **bêche** pour le dragage, la pêche ou le passage des lyonnais d'une rive à l'autre de la Saône, une **savoyarde** affectée au transport des fourrages vers Lyon ou une **couzonnaire**, utilisée pour l'acheminement des pierres de Couzon ; le travail des chercheurs le déterminera.

Ces découvertes sont d'autant plus considérables, qu'en l'absence d'une documentation fournie en matière de navigation intérieure, les épaves constituent des ressources essentielles à la connaissance de l'architecture fluviale de l'époque et de l'activité de la batellerie sur la Saône.



© Musée Gadagne

## La Saône, cœur de la ville de Lyon de l'époque gallo romaine au XVIII<sup>e</sup> siècle

Nombreuses sont les villes qui sont nées de la présence d'un cours d'eau. À Lyon, c'est la Saône qui, jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, a présidé à l'organisation de l'espace urbain et de l'animation de la cité – échanges, commerces, transports, fêtes, activités quotidiennes.

Grâce à sa situation géographique, ses conditions de navigabilité favorables au transport des hommes et des marchandises, la Saône a été pendant de nombreux siècles l'axe fluvial de développement de Lyon.

Dès l'Antiquité, la Saône est une voie commerciale majeure de la Gaule ; elle compose l'isthme gaulois, avec la Seine et le Rhône. S'il existe des traces d'occupation humaine le long des rives de la Saône et du Rhône depuis l'Age du Bronze (environ 1 millier d'années avant J.C). Mais les hommes ont vraiment investi les rives au cours de l'époque gallo-romaine, notamment pour l'établissement d'entrepôts portuaires et de commerces.

Les Romains bâtissent la ville sur les rives de la Saône pour contrôler le grand axe nord-sud de l'Empire, de la Méditerranée au Rhin. Les berges s'urbanisent, se dotent de ports, de gradins de pierres pour les déchargements, d'entrepôts.

Sur la rive droite de la Saône, une voie est creusée, dans le défilé de Pierre Scize afin d'établir une connexion entre les liaisons terrestres et fluviales dans des directions majeures pour les échanges commerciaux. L'activité commerciale est dominée par une puissante corporation de bateliers (les nautes). À la fois négociants et entrepreneurs de transport, ils acheminent les marchandises vers Lyon, par voie d'eau ou terrestre, d'un bassin fluvial à un autre : vin en provenance de Bourgogne, huile d'olive d'Espagne, blé du Bassin parisien, étain de Bretagne, et plus localement, pierres des Monts d'Or et autres échanges entre l'Orient ou Rome. Au quotidien, la Saône est sillonnée par les bateaux reliant les nombreux ports échelonnés sur ses rives ; transports local, national et international cheminent par la Saône et passent par Lyon.

À l'époque romaine, le commerce, via la Saône, assure la prospérité de la ville, mais c'est surtout à la Renaissance que la ville acquiert sa qualité de ville internationale. Dans les quartiers de St Jean et ceux de la presqu'île, banquiers, soyeux, éditeurs commercent avec l'Italie et les Pays-Bas. La Renaissance constitue une époque faste pour Lyon et lui redonne une splendeur oubliée depuis l'époque romaine. Ses quatre foires annuelles, au XVI<sup>e</sup> siècle, lui confèrent une place commerciale incontournable. Avec 60 000 habitants, Lyon est la plus grande ville du Royaume.

Cet âge d'or ne durera pas. Construction de quais, extension de la ville « au-delà du Rhône », sur les rives de l'est, transformation de l'usage du fleuve (abandon des métiers traditionnels), la Saône perd, à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle, sa qualité d'artère de centralité, jusque-là essentielle à la vie de la cité.

## Festivités sur et au bord de la Saône

Artère essentielle à la vie commerciale et économique de la cité, la Saône était aussi le théâtre de festivités dont la grandeur et la popularité témoignent de la place qu'occupait la rivière dans la vie lyonnaise.

- \* En raison de sa situation stratégique, à proximité de la Suisse et de l'Italie, Lyon mettra en scène, de manière solennelle, la venue de personnages illustres, à l'occasion de fêtes officielles et populaire à la fois : les **entrées royales**. L'entrée royale de Charles VI, le 14 octobre 1389, inaugurerait une longue liste d'entrées solennelles. Son cortège longera la Saône et passera par la porte de Vaise. C'est lors de l'entrée royale de François Ier en 1515, que la Saône intègre le programme de mise en scène des cérémonies. Une nef richement décorée embarque le Roi et sa cour. Pour l'entrée Henri II et Catherine de Médicis, en 1548, le navire royal est un grand « Bucentaure », escorté de deux galères ; joutes, spectacles de feu ont aussi scandé le temps des réjouissances. Jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle (époque à laquelle s'arrête la cérémonie des entrées royales) la Saône participera de l'orchestration cérémonielle.
- \* Moins magistrale que les entrées royales, la **fête des Merveilles** ou fête des Miracles, prend aussi la Saône comme théâtre d'opérations. Datant du Moyen-âge, cette fête profane et religieuse voyait les autorités religieuses embarquer sur la Saône pour une procession, des joutes se dérouler entre combattants de Lyon et de Vienne, et un taureau être jeté depuis l'arche des Merveilles du pont du Change.

La Saône accueillait également de nombreuses activités, qui aujourd'hui font partie du patrimoine fluvial. Les teinturiers, tripiers, tanneurs, laveurs de soie, exerçaient une partie de leur métier sur des « usines-bateaux ». Ils côtoyaient les moulins à nef montés sur bateaux et appelés moulins flottants ; les bèches, embarcations qui assuraient le transport d'une rive à l'autre, en l'absence de pont, voire la traversée de Lyon jusqu'à Vaise. Certaines étaient également des baignoires ; les plattes, bateaux-lavoirs qui se multiplièrent lors de la création des quais.

## Un axe touristique au cœur de la métropole à valoriser

À l'aube du XXI<sup>e</sup> siècle, un mouvement de reconquête des cours d'eau s'opère. Dans cet élan, le Grand Lyon se dote en 1991 d'un Plan Bleu - Schéma d'aménagement des berges de la Saône et du Rhône (actualisé en 1998). Il affirme trois objectifs : développer les activités nautiques de toute nature ; aménager les berges pour les mettre à la disposition des habitants ; préserver et restaurer le caractère naturel et patrimonial des berges. Cette ambition « de renouer solidement les fils qui ont toujours relié la ville à ses deux cours d'eau » (Plan Bleu, 1991) s'illustrera dans la réalisation d'actions concrètes : haltes fluviales, embarcadères, rampes de mise à l'eau, quais, pistes cyclables, zones de loisirs, parcs urbains.

Riche de ses deux cours d'eau, l'agglomération bénéficie aussi des différences de chacun. De Collonges-au-Mont-d'Or à la Mulatière, la Saône métropolitaine dessine de larges méandres et offre de multiples séquences paysagères dotées de ressources architecturales : l'Île Barbe, les châteaux de Cuire, de Rochetaillée, et nombreuses demeures bourgeoises. Le Val de Saône, relativement étroit, est propice à la plaisance, à la pêche, au tourisme fluvial grâce à ses richesses patrimoniales et paysagères.

La vocation touristique de la Saône s'affirme, les différents schémas d'aménagement proposent le développement d'équipements à même de pouvoir répondre aux nouveaux besoins.

- \* Sur le périmètre métropolitain, plusieurs actions concrètes d'aménagement ont été réalisées dans le cadre du Plan Bleu. De St Germain-au-Mont-d'Or au quai Rambaud, haltes nautiques et appontements ont été créés en vue d'accueillir les plaisanciers.
- \* En 2000, le schéma de développement du tourisme dans le bassin Rhône-Saône-Doubs de Voies Navigables de France souligne, lui aussi, l'enjeu du tourisme fluvial sur la Saône. À côté des paquebots fluviaux et des péniches-hôtels, les bateaux à passagers offrent des promenades simples, avec ou sans restauration, combinées avec la découverte du patrimoine terrestre.
- \* Depuis vingt ans, la société Navig'Inter fait découvrir les charmes de la navigation au fil de la Saône et du Rhône. Plusieurs parcours sont proposés : des excursions à la journée en direction de Rochetaillée, de Vienne, de Givors. Des croisières sont organisées également des quais du Rhône aux berges de la Saône jusqu'à Trévoux.

Aujourd'hui, la Saône demeure un axe essentiel de circulation des hommes :

- \* La Saône, axe historiquement privilégié de transport de marchandises, est aussi pour la métropole lyonnaise le point de départ, pour aller à la découverte d'autres lieux à l'échelle régionale, voire interrégionale. Depuis la Saône, on accède au Beaujolais, à la Dombes, et aussi à la Bourgogne avec laquelle des liens étroits étaient déjà entretenus grâce au transport de marchandise.
- \* Le développement des croisières en paquebots fluviaux est avéré. En 1987, un seul paquebot proposait un circuit au départ de Lyon. Ils étaient dix en 2006.
- \* En revanche, les bateaux-promenade et la plaisance individuelle pourraient se développer davantage : seulement 2 914 passages ont été comptabilisés, en 2005, à l'écluse de Couzon (ce qui représente une évolution de 2,8% depuis 2004). 72% du trafic concerne la plaisance privée et 26 % des bateaux à passagers, 70% du trafic est enregistré sur la période allant de juin à septembre.

## **Un axe de transport de marchandises en plein essor**

La Saône connaît aussi une phase ascendante en matière de transport de marchandises.

- \* Le bassin Rhône-Saône est dynamique, il constitue aujourd'hui un axe ouvert sur la Méditerranée grâce aux fluvio-maritimes. 550 km à grand gabarit et fluvio-maritime, 6,7 millions de tonnes transportées en 2005 (3,8 en 1997) et 56 000 conteneurs (6 500 en 1996). 3,3 millions de tonnes de produits ont transité par la Saône, équipée pour la circulation des grands gabarits (4 000 tonnes). Ont été transportés des minéraux bruts (57%), des produits agricoles (24%), des combustibles (8%), des produits pétroliers (3%), entre autres.

Cette dimension ne peut que se renforcer à un moment de notre histoire où les contraintes énergétiques et environnementales vont peser de plus en plus sur les activités humaines.