

Fleuve
Confluent
Port
Saône
Diversité
Rhône
Qualité
Environnement
Citoyenneté
Projet



n°25

les cahiers
Millénaire trois

Traversée
Berges
Innovation
Rayonnement
effluents
Politique
Patrimoine
Développement
Pollution
Rivière
Aval
Surface
Ouverture
Affluent
Rejet
Identité
Amont

Lyon
et les fleuves,
les retrouvailles



Préambule

Une identité enfouie...

Les fleuves, qui sont à l'origine de la création de Lyon, ont joué depuis deux mille ans un rôle clé dans la vie économique de la cité. Ils ont influencé la forme et le rythme de l'urbanisation et sont indissociables de l'identité lyonnaise.

Cette évidence doit être rappelée car nous ne réalisons pas toujours combien le fait de disposer de quatre rives urbanisées constitue un trait profondément original. Il faut dire aussi qu'après deux siècles marqués par la domestication des cours d'eau, le déploiement industriel sur les rives, le développement des infrastructures automobiles sur les berges, le déclin du transport fluvial et le dépérissement de certains pans de l'économie du fleuve (comme la pêche) les rapports intimes des habitants avec l'eau se sont distendus. Le « fleuve des ingénieurs » ne constitue plus un danger : il déborde moins souvent, ni une contrainte : on le traverse presque sans s'en apercevoir, ni un attrait : avec la civilisation industrielle et automobile les pratiques populaires du bord de l'eau se sont perdues.

Le temps des retrouvailles

Mais depuis vingt ans, les fleuves sont entrés dans un nouveau cycle. Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise qui met en avant « l'arc des fleuves » et le plan bleu qui vise à dynamiser les projets liés à l'eau témoignent d'une véritable réappropriation urbaine. Les opérations d'urbanisme du Confluent, de Gerland, Vaise, la Cité Internationale, et les réalisations récentes ou à venir centrées sur des fonctions environnementales et ludiques (Parc de Miribel Jonage, remise en eau du Vieux Rhône, Parc de la Feyssine, Canal de Jonage, verdissement des bas ports du Rhône ...) témoignent d'une véritable dimension structurante des fleuves dans les projets d'aujourd'hui. Sans compter qu'à d'autres échelles les choses s'animent aussi, avec le projet de vélo-route Léman-Mer, le renouveau des relations entre Lyon (Port Edouard Hériot) et le Port de Marseille ou la volonté renforcée du Grand Lyon d'accroître la qualité des eaux usées rejetées dans les fleuves (le slogan : « un Rhône propre pour une Méditerranée propre »).

A une époque marquée par une forte préoccupation écologique, par des attentes en matière de qualité urbaine, par le développement de nouvelles activités économiques (tourisme), mais aussi par un intérêt profond pour le patrimoine (quelles sont nos racines dans la mondialisation ?) les fleuves sont logiquement réinvestis de façon multiple, jusqu'à engendrer de nouveaux conflits d'usages, qu'il va falloir apprendre à gérer, et si possible remplacer par des cohabitations cordiales, et même par des synergies ! Pas si simple lorsque l'on connaît la complexité institutionnelle du domaine fluvial.

Favoriser les usages et l'éducation pour construire un nouvel attachement

Ce cahier offre une vision panoramique et dynamique des grands enjeux du fleuve. A sa lecture, on peut s'étonner que l'objet fleuve, pourtant inscrit dans l'identité profonde de l'agglomération, et réinvesti depuis vingt ans par de multiples projets, ne tienne pas une place plus importante dans l'espace social et médiatique lyonnais. C'est sans doute qu'il faut du temps pour réinventer les usages et redonner aux fleuves une place de choix dans le projet urbain, économique et culturel global de l'agglomération et de sa région. Au delà des aménagements, il importe donc de soutenir les initiatives éducatives, pédagogiques, culturelles et événementielles centrées sur les fleuves.

Invitation au débat

La réflexion prospective et stratégique sur le devenir de l'agglomération lyonnaise engagée par le Grand Lyon est par essence permanente et collective. Elle concerne et doit impliquer, outre les élus et les services du Grand Lyon, les partenaires de ce dernier, les habitants de l'agglomération et de nombreux acteurs d'horizons divers.

A partir d'une vision des enjeux à long terme, la démarche doit permettre de construire les options stratégiques de développement de l'agglomération pour le début des années 2000. Pour ce faire, elle doit favoriser à la fois l'émergence d'une vision partagée des enjeux, et la constitution d'une culture commune sur un ensemble de questions centrales pour la société locale aujourd'hui : l'environnement, le lien social, la citoyenneté, les technologies de l'information, etc.

La réussite d'une telle entreprise passe nécessairement par un véritable partage des informations et des diagnostics des situations, et par une confrontation et une expression des points de vue et des idées, dans leur diversité.

les cahiers Millénaire 3

Avec les "Cahiers Millénaire 3", diffusés gratuitement, le Grand Lyon s'inscrit dans cette perspective.

Ces cahiers sont le support par lequel :

- sont diffusées les informations fondamentales concernant les différents sujets de la réflexion prospective,
- sont rendues publiques les réflexions et études réalisées par le Grand Lyon dans ses domaines de compétence, intéressantes pour la réflexion prospective,
- les partenaires et les experts indépendants peuvent exprimer un point de vue, sous leur propre responsabilité.

Les cahiers Millénaire 3 ne sont donc pas des oeuvres définitives et achevées qui concluent des processus de réflexion ; ce sont des documents de travail, qui invitent à la discussion ; des petites pierres mises à la disposition de la construction collective.

Sommaire

1 - La construction identitaire et géopolitique	p 5
L'ambivalence de la relation entre Lyon et ses fleuves, <i>par Franck Scherrer</i>	p 5
Lyon, port de mer ou nœud de réseau? <i>par Jean-Claude Decourt</i>	p 7
Les cours d'eau à Lyon : leur dimension identitaire contemporaine, <i>par Bruno Benoit</i>	p 9
Le Rhône Amont, <i>par Jean-Paul Bravard</i>	p 11
La Saône, <i>par Jean-Paul Bravard</i>	p 15
Entretien avec <i>François Bregnac</i>	p 17
La confluence, problématique entre fleuves et projet urbain, <i>par François Grether</i>	p 18
Le Rhône à l'aval de Lyon, <i>par Jean-Paul Bravard</i>	p 20
Marcher sur l'eau, <i>par Jacky Vieux</i>	p 25
2 - La dynamique des usages	p 27
Entretien avec <i>Annette Viel</i>	p 27
Croisière sur le fleuve-Dieu	p 31
Panorama des loisirs sur nos fleuves, <i>par Didier Cazelles</i>	p 33
Le transport de passagers sur le Rhône et la Saône à Lyon, <i>par Michel Raffin</i>	p 37
Le port de Lyon et le frêt, <i>par Jean-Pierre Rissoan</i>	p 38
Entretien avec <i>Antoine Berenwanger</i>	p 39
La pêche professionnelle, <i>par Dominique Vallod</i>	p 41
L'énergie du fleuve, <i>par Didier Cazelles</i>	p 42
L'eau potable, <i>par Robert Jonac</i>	p 43
L'assainissement des eaux dans le Grand Lyon, <i>par Didier Cazelles</i>	p 44
Quelle place pour la nature, le long des fleuves lyonnais ? <i>par Jean-Louis Michelot</i>	p 45
Pour une approche globale et équilibrée des usages du fleuve, <i>par Michel Raffin</i>	p 47
3 - La gouvernance sur les fleuves :	
des projets, des outils et des actions pour l'eau	p 49
Des pouvoirs sur les fleuves, <i>par Paul Michelet</i>	p 49
La Maison du Rhône, <i>par André Vincent</i>	p 53
La zone atelier "bassin du Rhône", <i>par Christian Lévêque</i>	p 55
Mesurer pour connaître, connaître pour agir, <i>par Bernard Chocat</i>	p 56

Le Plan bleu, <i>entretien avec Pierre Romier</i>	p 57
Les cours d'eau non domaniaux du territoire communautaire, <i>par Gilles Brocard</i>	p 58
La SEGAPAL, <i>entretien avec André Grange</i>	p 59
Le SMIRIL, <i>entretien avec Yvon Leprince</i>	p 61
Territoire Rhône, <i>Entretien avec Eric Guillaumin</i>	p 63
Programme décennal de restauration hydraulique et écologique du Rhône, <i>par Denis Thoumy</i> ..	p 65
Les projets de pôles de loisirs de l'agglomération prennent appui sur les cours d'eau	p 67
Le parc naturel urbain de la Feysine	p 69
Quelques idées autour du Rhône et de la Saône, <i>par Gérard Hytte</i>	p 70
L'usine sans fin : pour que les usages urbains s'approprient un patrimoine du Rhône, <i>par Jean-Paul Dumontier et Jocelyne Béard</i>	p 71
<i>Entretien avec Albéric de Lavernée</i>	p 71
<i>Entretien avec Michel Reppelin</i>	p 74
4 - Conclusion	p 76
Les instruments de la gouvernance, un enjeu d'actualité, <i>par Michel Raffin</i>	p 76
Au fil de la ville : les fleuves, la fluidité en permanence, <i>par Denis Cercllet</i>	p 78
Les fleuves : que faire ? <i>par Véronique Granger</i>	p 80
Petit lexique des fleuves	p 81

Ce cahier a été réalisé à partir d'une idée originale de l'association l'usine sans fin.

Un groupe de travail composé de Jocelyne Béard (l'usine sans fin), François Brégnac (Agence d'Urbanisme), Bruno Delas (Ville de Lyon), Jean-Pierre Gallet (Lyon Confluence), André Grange (Segapal), Miloud Lekouara (Médiactif), Jean-Loup Molin (Grand Lyon – Millénaire 3), Marie-Christine Monneret (Maison du Rhône), Christine Quentin (Muséum d'Histoire Naturelle), Pierre Romier (Grand Lyon) et Jacky Vieux (Maison du Rhône) s'est réuni à trois reprises dans la phase initiale de conception du document.

L'agence Médiactif a assuré la mise en œuvre du cahier : Miloud Lekouara pour la coordination, Ludovic Viévard pour les interviews, Didier Cazelles pour le lexique et ses textes insérés, avec l'appui et les conseils bienveillants de Jean-Paul Bravard.



1- La construction identitaire et géopolitique

L'ambivalence de la relation entre Lyon et ses fleuves : ressource ou ressources ?

par Franck Scherrer, Institut d'Urbanisme de Lyon

Lorsque au début du XX^e siècle il fut pour la première fois question d'installer dans chaque immeuble lyonnais un compteur pour économiser la ressource en eau potable puisée dans la nappe du fleuve, Edouard Herriot déclara qu'il ne saurait être question de mesurer l'eau aux habitants d'une ville qui a la chance d'être traversée par le Rhône. Cette envolée lyrique (soumise à révision quelques mandats plus tard) traduit parfaitement l'ambivalence de la relation que des générations de Lyonnais ont entretenu avec leurs fleuves. La présence du Rhône et de la Saône, plus encore leur rencontre, sont célébrées de façon rémanente à travers les siècles comme un élément fondamental de l'identité lyonnaise, un mythe où la ville se ressource. Mais le fleuve, ce fut aussi des ressources faciles à exploiter, à portée de main, que l'on a longtemps crues renouvelables à l'infini : ressources énergétiques, hygiéniques, de circulation... Bref, le regard multiséculaire porté par les urbains sur le fleuve est un mélange inextricable de célébration et d'utilitarisme.

Les deux derniers siècles ont porté à leur paroxysme l'exploitation utilitaire des fleuves par la ville. Pour autant, il ne faudrait pas imaginer quelque âge d'or d'un rapport harmonieux et bucolique entre la nature et la ville. Si le Rhône, tout d'abord frontière, puis fleuve peu domptable, fut jadis relativement épargné, la Saône est complètement intégrée au fonctionnement économique et social de la cité depuis des siècles. Rives, ponts et chenal furent les supports d'activités et de circulations dont la densité et la diversité sont aujourd'hui inimaginables.

Néanmoins, ces cent cinquante dernières années ont indiscutablement amené une profonde transformation de la réalité fluviale urbaine. Les fleuves sont devenus des espaces tellement fonctionnels qu'on a l'impression d'en avoir perdu le sens. Au départ, la protection contre les inondations amène l'endigue-

ment du Rhône et l'exhaussement des quais, mesures certainement nécessaires, mais que l'extension de la ville sur la rive gauche du Rhône et la protection des intérêts économiques qui en découlent rendent alors encore plus indispensables. Les terres alluviales se présentent désormais comme une ressource presque infinie pour l'urbanisation, d'autant que le XIX^e siècle considère le franchissement du Rhône à la fois comme la destinée inéluctable de la ville et la marque de la marche en avant irrésistible du progrès.



Le confluent

Cette première réduction fonctionnelle du fleuve en amène d'autres. Le Rhône n'est plus vu que comme un flux inépuisable, capable d'alimenter la ville en énergie (Cusset et Pierre-Bénite), en eau potable par le biais de sa nappe sous-fluviale. Le Rhône se réduit aussi à un débit qui permet aux villes riveraines de différer pendant plusieurs décennies en toute bonne conscience la création de stations d'épuration pour traiter leurs eaux usées ou polluées. Cela fut jusqu'aux bas-ports sur lesquels on imagina pendant près de trente ans faire passer l'autoroute Paris-Lyon-



Marseille avant de les dédier par défaut, comme ceux de la Saône, au stationnement automobile.

Depuis une quinzaine d'année, les pouvoirs publics comme les principaux acteurs de l'aménagement fluvial semblent désormais stigmatiser ce fonctionnalisme excessif. On ne parle plus désormais que de re-naturation des berges, de redécouverte du fleuve, de réconciliation entre la ville et l'eau, etc. On redécouvre aussi et l'on met en exergue les usages ludiques et vernaculaires du fleuve, en bref toute la ressource patrimoniale qui était restée en filigrane pendant ce temps d'intense exploitation. Simple retour de balancier ou rupture profonde ? La redécouverte de l'écologie urbaine du fleuve correspond-elle à un véritable changement social ou à un effet de mode ? La réponse à ces questions est importante si l'on veut imaginer les avenir possibles de la relation que nous entretenons comme urbains avec les fleuves.

On ne lancera ici que quelques pistes. Tout d'abord, la valeur symbolique et la valeur économique du fleuve ne sont pas irréconciliables. Ainsi l'espace très

utilitaire de la digue qui longe le parc de la Tête d'or fut suffisamment transformé par la présence de la Foire Internationale de Lyon pendant un demi-siècle au point que l'on n'imagina pas faire autrement que de consacrer ce lieu à une fonction prestigieuse dans le projet de la Cité Internationale. Mais cette transformation d'un espace utilitaire en haut-lieu symbolique a demandé beaucoup de temps, alors que bon nombre d'opérations urbaines ne se servent du fleuve que comme simple argument de vente.

Par ailleurs, le nouveau rapport de la société urbaine au fleuve ne s'inventera sans doute pas uniquement dans le cœur historique de la ville mais aussi en périphérie d'agglomération : dans le parc de loisir de Miribel-Jonage par exemple, naguère dernier avatar du fonctionnalisme urbain, aujourd'hui laboratoire de la "ville renaturée" ; à partir de la restauration du vieux Rhône en aval de Lyon, à Montmerle sur la Saône ou encore à Givors. Ces projets, expériences et pratiques "périphériques" sont à observer et à comprendre au moins autant que ce qui se trame autour du confluent au centre du Grand Lyon. Au-delà des envolées lyriques, si brillantes soient elles, notre réinvention du fleuve en est à son début.

Lyon port de mer ou nœud de réseau?

par Jean-Claude Decourt, Maison de l'Orient Méditerranéen Jean-Pouilloux

Dans l'Antiquité gréco-latine, Lugdunum est d'abord la ville du confluent, beaucoup plus que la ville des deux collines. C'est ce trait de la géographie locale que mettent en lumière historiens, géographes ou poètes lorsqu'ils évoquent la cité, et le prêtre du culte impérial pour la province des Trois-Gaules - une très haute charge - porte le titre officiel de « prêtre du sanctuaire de Rome et d'Auguste au confluent de la Saône et du Rhône ». Ce confluent revêt très vite et gardera très longtemps une valeur à la fois géopolitique et symbolique très forte : « Ce point marque le début de la Gaule et, à partir de là, les distances sont mesurées non point en milles, mais en lieues » écrit l'historien Ammien Marcellin au 4^e siècle après J.-C. encore.



La Saône - Pont Bonaparte

Frontière, donc, lieu de rupture, certainement, entre la Méditerranée civilisée et le Septentrion barbare. Mais aussi, par force, point de contact, ce qui explique, au moins pour une part, le choix initial de la ville comme capitale provinciale et sa fortune sous l'Empire. Pour le géographe grec Strabon (1^{er} avt-1^{er} ap. J.-C.), Lugdunum est clairement un port de mer : le transbordement se fait au confluent, la navigation se poursuit sur la Saône et le Doubs, puis, après un court transfert terrestre, la Seine ou le Rhin (la Loire n'apparaît guère) : matières premières, produits agricoles ou manufacturés, troupes et voyageurs civils empruntent cette voie d'eau. En réalité, cet axe de circulation, qui relie la Mer

intérieure et ce que les Anciens nommaient l'Océan, c'est-à-dire l'ensemble Atlantique-Manche-Mer du Nord-Baltique, très ancien, est bien antérieur à la conquête romaine : il correspond à deux voies à demi mythiques, la « route de l'ambre », en provenance des régions baltiques, et la « route de l'étain », produit de la Grande-Bretagne actuelle. Les bateliers lyonnais, les « nautes de la Saône et du Rhône », forment une très puissante corporation ; de grands négociants étrangers s'installèrent aussi à Lugdunum, comme ces deux Syriens dont nous possédons les épitaphes en grec : l'ouverture vers la mer implique ainsi des relations avec l'ensemble du bassin méditerranéen, particulièrement avec le Proche-Orient, mais aussi l'Espagne ou l'Afrique du Nord.

Dès l'Antiquité, on tenta d'améliorer les conditions de circulation. D'abord par des aménagements limités, dans les deltas du Rhône et du Rhin. Mais surtout, au temps de Néron (54-68), comme le rapporte Tacite, fut conçu le projet de creuser un canal de la Moselle à la Saône pour supprimer toute rupture de charge entre Méditerranée et Mer du Nord. Ce projet, lointain ancêtre du canal Rhin-Rhône, mais dont les objectifs étaient plus militaires qu'économiques, échoua, écrit l'historien, non du fait de sa démesure ou d'impossibilités techniques, mais en raison de rivalités entre responsables politiques régionaux.

Dans les conceptions que les Anciens se font d'un bassin fluvial, en réalité, le Rhône n'existe pas seul ou avec ses seuls affluents. Presque tous les fleuves occidentaux importants (Rhin, Rhône, Saône, Danube et Pô) naissent, pour eux, au même endroit et il existe, au sein de ce château d'eau de l'Empire, ce que nous nommerions des « interconnexions » : les navires passent sans difficulté du Danube au Rhin ou au Rhône. Pour certains géographes, même, le Rhône se jette à la fois dans l'Océan et dans la Méditerranée. Il n'y a là pourtant ni ignorance ni licence poétique, mais un système de représentation de l'espace qui privilégie, pour reprendre la distinction de P. Barrière, au détriment des « rivières réelles » de la géographie physique, des « lignes d'eau » relevant de la géographie humaine : manière de voir en réseau étonnamment moderne.



Le Rhône - Quai Sarrail

Les cours d'eau à Lyon : leur dimension identitaire contemporaine

par Bruno Benoît, Professeur d'histoire contemporaine, IEP de Lyon

L'identité cherche à dégager les aspects pérennes d'une cité afin d'en décoder la personnalité. À Lyon, les cours d'eau figurent au premier rang de ces aspects et définissent un territoire original, berceau d'un sentiment d'appartenance qui peut être désigné par le terme de lyonnitude¹. L'identité étant fille de l'histoire et de la mémoire, toute réflexion sur l'identité contemporaine s'inscrit dans la longue durée. Pour ces raisons, la dimension identitaire contemporaine des cours d'eau à Lyon ne peut être appréhendée que dans une perspective historique, le passé éclairant le présent, voire l'avenir.

La place qu'occupent le Rhône et la Saône, mais aussi la confluence, dans l'identité contemporaine lyonnaise est double. D'abord, ils ont donné, d'hier à aujourd'hui, un sens à l'organisation de son espace, ensuite, ils figurent parmi les éléments constructeurs de la triple identité lyonnaise².

Le Rhône et la Saône, organisateurs de l'espace lyonnais

La Saône a été le premier marqueur de l'espace lyonnais. Dans l'Antiquité, 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. À partir du Moyen âge, elle regroupe toujours sur sa rive droite et autour de la cathédrale le cœur de la ville, ce que l'on appelle aujourd'hui le Vieux Lyon. 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. 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. Le premier dégagement des rives de la Saône date de l'après siège de Lyon en octobre 1793, quand les autorités locales ajoutent, aux démolitions imposées par la Convention, celles que réclament l'hygiène et une meilleure circulation. La Saône, avec l'industrialisation du XIXe siècle, perd sa dimension centrale et économique pour devenir la rivière historique de Lyon. Grâce au plan de ravalement des façades

lancé par la municipalité dans les années 1980, elle est devenue un merveilleux ruban de maisons colorées qui ont fortement participé au classement de la ville au patrimoine mondial par l'Unesco.

Le Rhône, quant à lui, a pendant longtemps été un fleuve frontière. Au Moyen-âge, c'est entre le royaume et le Saint Empire. Au XIVe siècle, une fois la rive gauche rattachée au royaume de France, il est alors traversé par un pont de pierre qui relie la ville au faubourg de la Guillotière. À l'époque moderne, le Rhône sépare le Lyonnais du Dauphiné. En 1790, son nom, associé à celui de la Loire, est donné au département dont Lyon est le chef-lieu. Après le siège de Lyon en 1793, pour punir Lyon de s'être soulevé, le département de Rhône-et-Loire est divisé en deux et Lyon devient le chef-lieu du petit département du Rhône. Cette sanction fait que le fleuve Rhône est désormais associé, pour le meilleur et pour le pire, à la ville de Lyon. Ce n'est pourtant qu'en 1852 qu'il est pleinement intégré à l'espace urbain lyonnais, lorsque Lyon annexe le faubourg de la Guillotière sur la rive gauche. À partir de cette date, le Rhône structure l'espace lyonnais en rive droite et en rive gauche et devient la véritable "5e avenue" lyonnaise, puisque le long de son cours où tout proches se trouvent la cité internationale, le parc de la Tête d'Or, la mairie, la place Bellecour, la préfecture, l'université, la gare de Perrache et le technopôle de Gerland.

En revanche, la confluence du Rhône et de la Saône a, jusqu'à maintenant, joué un rôle secondaire dans l'organisation de l'espace lyonnais. Est-ce à cause de sa mobilité? Cela peut se concevoir, puisque, de l'Antiquité au Moyen-âge, elle s'est située à la hauteur des Terreaux, pour n'être fixée au sud d'Ainay qu'à la fin du XVIIIe siècle, à la suite des travaux de l'ingénieur Perrache. Ou est-ce à cause de sa non valorisation dans l'espace lyonnais? On peut le penser quand on considère la construction de la gare de Perrache au milieu du XIXe siècle qui a littéralement coupé la confluence du reste de la ville. L'édification du centre d'échanges sous la municipalité Pradel n'a fait que rejeter encore davantage la confluence à la périphérie.

1 - Bruno Benoît, La Lyonnitude. Dictionnaire historique et critique, Elah, 2000, 141 p.

2 - Bruno Benoît, "Les identités lyonnaises", dans Les cahiers millénaire 3, n° 1, pp. 5-15.

Le Rhône et la Saône au cœur de l'identité lyonnaise

N'est-ce pas l'existence de cours d'eau qui a fait de Lyon, et ce depuis l'Antiquité, un grand foyer économique ! Son site de confluence et sa situation de carrefour entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud ont été exploités depuis l'Antiquité. Ils lui ont assuré sa prospérité économique grâce aux ateliers, aux entrepôts, aux foires et au négoce qui ont pu se développer. Aujourd'hui, passent par Lyon voies fluviales, routes, rail, autoroutes qui font de cette ville un grand carrefour européen. Cette identité économique, excepté à de rares moments, a toujours prévalu entre Rhône et Saône. De ce fait, cette dimension entrepreneuriale a donné naissance à une bourgeoisie dynamique associant fonctions bancaires et industrielles, mais aussi à un monde du travail nombreux et original. L'existence d'un couloir de la chimie le long du Rhône au sud de la ville ne fait que confirmer l'association entre cours d'eau et dynamisme économique, même si aujourd'hui vient s'y adjoindre la notion de dangerosité.

Les cours d'eau sont aussi associés à l'identité culturelle de la ville. Le martyrologe de 177, qui a



La Saône - Quai Saint Vincent



Bords de Saône - début XXème siècle

valu à Lyon le titre de primatie des Gaules, a vu les cendres des martyrs jetées en Saône. Les brouillards, élément fondamental du paysage lyonnais traditionnel, ainsi que la dimension sexuée de la confluence, ont donné à Lyon une réputation, encore bien tenace, de ville secrète, ésotérique et mystérieuse. Enfin les joutes, distraction populaire certes un peu oubliée mais à redécouvrir, avaient lieu sur le Rhône et la Saône, particulièrement lors du 8 décembre, véritable fête "nationale" de la patrie lyonnaise.

Le livre d'images de l'identité politique lyonnaise, qui date de la Révolution française et particulièrement de 1793, contient de nombreuses illustrations où les cours d'eau sont associés à des moments forts de sa construction. Chalier, l'emblématique figure du révolutionnaire exagéré que les Lyonnais rejettent par attachement à un modérantisme en politique, ne veut-il pas installer la guillotine sur le pont Morand pour que les têtes tombent directement dans le Rhône ? C'est en longeant les berges de la Saône le 29 mai 1793 pour rejoindre l'hôtel de ville situé entre Rhône et Saône que les Lyonnais renversent la municipalité "Chalier", point de départ de leur soulèvement fédéraliste. N'est-ce pas le Rhône qui sert de rempart naturel à la défense de Lyon face aux armées de la Convention qui va décréter le 12 octobre 1793, après la prise de la ville, que "Lyon n'est plus" et ainsi faire naître chez les Lyonnais un sentiment antiparisien !

Le Rhône et la Saône, encore peu fréquentés par des navettes fluviales, et la confluence, encore peu valorisée, coulent bien dans les veines de la lyonnitude. Ils sont donc un élément fondamental de l'identité contemporaine lyonnaise, véritable "entre-deux", entre nord et midi, entre violences et modérantisme, entre terre et eau, entre Rhône et Saône.

Le Rhône Amont

par Jean-Paul Bravard, Directeur de l'Institut de Recherches Géographiques de Lyon



Rhône-Amont - îles de Miribel

Un des fleurons du paysage lyonnais est l'ensemble formé par les îles de Miribel-Jonage et par les rives du Rhône à l'amont de Jons. Vaste espace combinant des fonctions de transport, de production d'eau, de loisirs sociaux dans un cadre réputé écologique, il étonne par sa taille et son caractère relativement sauvage aux portes de la deuxième agglomération de France et revendique l'honneur d'être le plus grand parc péri-urbain d'Europe. L'histoire explique cette richesse. Lyon est une grande ville fluviale située sur le fleuve le plus turbulent de France ; ce fut un atout indéniable dans l'histoire économique de cette ville, mais aussi une lourde contrainte. Le paysage et le fonctionnement de la plaine située entre le confluent de l'Ain et l'entrée dans Lyon sont marqués par les fonctions que l'histoire lui a conférées. Les menaces de crues pesant sur la ville ont durablement conféré à la plaine alluviale une fonction essentielle, celle de vase d'expansion des eaux débordantes. Par ailleurs, la logique de développement des villes sollicite fréquemment les cours d'eau qui les traversent pour la satisfaction d'un besoin primaire, la fourniture d'une eau de bonne qualité destinée à la consommation humaine alors que l'aval connaît au contraire le déversement des eaux usées. On a pu parler, à ce propos et pour d'autres choses, du métabolisme de la ville, assimilée à un gigantesque corps humain. L'agglomération lyonnaise fournit un exemple remarquable de ce principe de fonctionnement, qui a dévolu au Rhône amont la protection de la ville et

la satisfaction de ses besoins en eau potable. Espace essentiel pour la ville de Lyon et les communes du Grand Lyon, le Rhône amont a une histoire qui conditionne le présent et le futur. On peut dire, sans simplifier de manière excessive, que le respect des caractères naturels de cet espace, tout imparfait qu'il se soit révélé, l'oppose fortement au Rhône aval qui est, depuis le milieu du XIXe siècle, le territoire consacré au développement industriel de l'agglomération lyonnaise.

Un relatif respect de l'environnement fluvial dicté par le souci de protéger la ville

Pour comprendre le paysage de l'entrée amont de Lyon, il est nécessaire de faire une plongée dans une histoire relativement ancienne, du moins à l'échelle de la ville. Au Moyen-âge, le Rhône était bien différent de ce qu'il fut à l'époque moderne. Loin de présenter, comme le dépeint l'iconographie du XVIIIe et XIXe siècles un paysage formé de chenaux multiples, de bancs de galets, de brotteaux buissonnants, le Rhône déroulait paresseusement ses méandres entre Vaulx-en-Velin et la " balme " dauphinoise. Le Rhône passait même au XIIIe siècle dans le quartier rural de Charpenne à Villeurbanne, comme l'attestent des découvertes récentes. Ce n'est qu'au XIVe siècle qu'il est devenu le fleuve rapide et dangereux que l'on connaît, le transporteur de graviers, le destructeur de villages (Thil fut ruiné par les eaux au XVIe siècle et reconstruit sur son site actuel). La raison en est le changement climatique connu sous l'expression de Petit-âge Glaciaire depuis les travaux de l'historien E.Leroy-Ladurie (1968). Au XIXe siècle, le mauvais " passage " de Miribel était redouté par les mariniers qui s'échouaient sur les bancs de galets ; les habitants des deux rives du fleuve se disputaient la possession de ces terres incertaines, le bois de chauffage et les pâturages. Il subsiste de cette époque une forte représentation des terrains communaux, ce qui matérialise la difficulté de cadastrer durablement ces terres alluviales récentes et instables.

Le développement des techniques de génie civil

pendant la Révolution industrielle a permis de stabiliser un tracé dévolu à la navigation, celui du canal de Miribel (1848-1857) ; il emprunte le chenal qui était à l'époque le plus proche des villages, situés au pied de la côtière des Dombes. Conçu de manière modeste, il se révéla compatible avec les mesures réglementaires prises après la crue de mai 1856 qui ravagea la rive gauche du Rhône à Lyon. En effet, la loi de 1858, texte essentiel pour comprendre la genèse du paysage fluvial à l'amont de Lyon, interdit l'endiguement "insubmersible" des fleuves à l'amont des grandes villes françaises. Le principe de l'écrêtement naturel des débits de crue par l'épandage des eaux dans les plaines alluviales a été reconnu et s'impose dès lors. Il n'est plus question de protéger les terres agricoles et les villages à l'amont de Lyon. Le destin de la zone paraît scellé. De fait, la réalisation du grand aménagement hydroélectrique de Jonage-Cusset (1892-1899), le plus important ouvrage hydraulique à dérivation d'Europe lors de sa réalisation, respecte cette contrainte. Il empiète certes sur la plaine, mais il se plaque contre la terrasse au sud des îles et ne gêne pas les débordements issus du canal de Miribel qui empruntent les anciens bras du fleuve en cours de remblaiement.

Si la loi de 1858 est bien respectée, le fleuve, contre toute attente, réagit à l'aménagement du canal de Miribel. Lentement les eaux concentrées dans un canal assez rectiligne surcreusent de plusieurs mètres l'amont du canal et déposent les galets à l'entrée de Lyon. L'amont du secteur s'assèche alors que les crues s'aggravent sur la commune de Vaulx-en-Velin. La capture progressive du débit fluvial par le canal de Miribel aux dépens du canal de Jonage motive en 1937 la construction du barrage de retenue de Jons qui répartit les eaux : 650 m³/s au maximum pour le canal hydroélectrique et un débit " réservé " de 30 m³/s seulement pour le canal de Miribel abandonné par la navigation, sauf en temps de crue car le vieux canal est l'exutoire des débits excédentaires. Le Rhône vient d'enregistrer un important impact, mais la situation paraît durablement stabilisée à la fin des années 1950 (Bravard, 1987).

La ville aux champs ou le développement mal maîtrisé

Comme à l'aval de Lyon (voir infra), le début des années 1960 est une période de grands projets. L'agglomération lyonnaise élabore de grands projets et colonise ses axes fluviaux. Si le développement industriel est dévolu au Rhône aval,

l'amont doit accueillir une infrastructure noble qui sera le nouveau centre tertiaire de Lyon ; agrémenté du lac d'Argent, desservi par des autoroutes, il n'en conservera pas moins ses fonctions hydrauliques fermement réaffirmées par la puissance publique. En préparation à ces grands travaux planifiés par le Service de la Navigation, on remblaye une partie de la zone pour installer les infrastructures de transport, on drague le Rhône dans l'entrée de Lyon, on creuse les plans d'eau de Miribel pour produire le granulats dont a besoin l'agglomération et accueillir les débits de crue. Le SYMALIM (Syndicat mixte pour l'aménagement et la gestion du parc de loisirs et du lac de Miribel-Jonage), créé en 1968, installe les premiers équipements de loisirs. Les infrastructures de base sont donc mises en place dans les îles, mais le centre directionnel et l'habitat associé ne viennent pas : au début des années 70, Lyon vient de faire un autre choix ; le centre tertiaire sera à la Part-Dieu et non pas dans les îles de Miribel-Jonage.

Conséquence des aménagements réalisés depuis 20 ans à l'amont de Lyon, une deuxième vague d'impacts hydrauliques se révèle à la fin des années 80 : l'enfoncement du canal de Miribel a repris avec vigueur, la nappe phréatique a suivi le mouvement, la végétation alluviale souffre de l'assèchement du milieu, comme les îles en voie de remblaiement. Pour compenser partiellement cet impact, un seuil a été construit à l'aval de la passerelle de Miribel, pour relever la ligne d'eau et la nappe qui lui est liée. Fait plus inquiétant, des études hydrauliques démontrent que la capacité d'écrêtement naturel des crues s'est fortement réduite du fait de la modification des conditions faites à l'inondation dans les îles ; par ailleurs, le développement urbain du Rhône amont fait peser des menaces sur la qualité de l'eau potable pompée à l'aval du secteur. Depuis la fin des années 50, le Grand Lyon a en effet concentré les captages sur le site unique de Crépieux-Charmy (depuis un dispositif de secours a été installé dans le lac des Eaux Bleues afin de sécuriser l'approvisionnement en cas de crise).

Un site naturel inaltérable

Il devient patent que le Rhône amont ne peut accueillir des fonctions économiques incompatibles entre elles. La tendance est à la multiplication des équipements avec la réalisation du contournement autoroutier est (A 46) puis de la voie TGV, des projets d'hôtels et de campings ; il n'est pas certain que l'avenir de l'alimentation en eau potable soit

assuré ni la protection contre les crues. Des choix devaient être faits, même s'ils ne satisfont pas toutes les communes impliquées dans la gestion du secteur. En 1991 le Grand Lyon propose le classement de 1340 ha en " site naturel inaltérable " et manifeste ainsi son souhait de soustraire une partie du Rhône amont aux projets de développement ; ce classement est confirmé par le Schéma directeur Lyon 2010. La Charte adoptée en 1993 par le SYMALIM affirme avec netteté que les deux fonctions prioritaires du Rhône amont sont la fourniture d'une eau d'excellente qualité à l'agglomération et la protection des villes de Villeurbanne et Lyon contre les crues. Ce document propose en outre un zonage souple du territoire permettant d'associer la protection des milieux naturels et la satisfaction de loisirs sociaux.

Cette rapide mise en perspective historique montre que l'amont de Lyon n'a pas encore trouvé son équilibre. La dynamique des flux d'eau et de sédiments est plus complexe et mouvante qu'il n'y paraît. Le changement climatique, les modifications subies par le système fluvial dans le haut bassin, comme les aménagements réalisés dans le secteur proche de Lyon depuis 150 ans, font que le Rhône se "réajuste" lentement. La nouvelle politique mise en œuvre dans les îles a le mérite de freiner la tendance au "développement", en quelque sorte de renouer avec la tradition lyonnaise qui est la protection de l'amont au bénéfice de la grande ville. Il est certain qu'un nouvel équilibre

doit être trouvé ; pas seulement de nature hydraulique, il doit associer au projet toutes les communes riveraines du haut Rhône.



Canal de Miribel Jonage

Bibliographie :

- Bravard J.-P., 1987 : Le Rhône du Léman à Lyon. Lyon, la Manufacture, 451 p.
 Cazelles D., 1999 : Le Rhône et les " îles ", au fil du temps, au fil de l'eau. Lyon, Meditions, 110 p.
 Grange A., Michelot J.-L. Pilonel O., 1997 : Atlas de l'île de Miribel-Jonage. SYMALIM, Vaulx-en-Velin, 54 p.
 Le Roy Ladurie E., 1967 : Histoire du climat depuis l'An Mil. Paris, Flammarion



Les Monts d'Or et le Val de Saône

La Saône

par Jean-Paul Bravard, Directeur de l'Institut de Recherches Géographiques de Lyon

Venant du Nord, le bateau quitte lentement la plaine du Val de Saône et entre dans l'entonnoir lyonnais, au rythme du Train Bleu. Neuville-sur-Saône commande l'entrée dans le large défilé sinueux qui conduit à Lyon. Sous les coteaux boisés et bâtis de demeures bourgeoises, le chapelet des villages de mariniers déroule ses longs quais de pierre : Couzon et Rochetaillée, Fontaine, Saint-Rambert-l'Île Barbe. C'est enfin, après l'élargissement de la boucle de Vaise, le défilé escarpé du Fort Saint-Jean et de Pierre-Scize. La Saône est l'exemple même de la rivière au tracé stable, au courant lent, aux crues longues. La métaphore féminine s'est imposée dans la statuaire lyonnaise pour représenter cette rivière que les artistes comme Coustou ont traditionnellement opposée au Rhône viril et fougueux. Sur le plan de l'aménagement du territoire, elle est également l'antithèse du Rhône.

Lyon, une ville de la Saône

La Saône, c'est l'Arar des Gaulois que remontait un gros poisson nommé Kloupaia, sans doute l'alose. Elle est l'une des rivières les plus chargées d'histoire de notre pays. Au Moyen-âge, le lit est encombré de moulins, de clayonnages d'osier, de filets de pêche ; la navigation est sans cesse interrompue par les péages avant que Colbert n'impose la continuité du trafic fluvial. A l'époque moderne, Lyon est la grande ville de la Saône. Des Vosges et du Jura y descendent en radeaux les grands bois de marine destinés à l'arsenal de Toulon ; Verdun et Gray expédient sur des bateaux le chêne destiné aux futailles, Chalon le charbon de bois du Charolais ; des Monts d'Or arrive la pierre à bâtir qui donne sa couleur aux maisons proches de la Saône. On navigue de préférence au printemps lorsque les eaux sont hautes, en automne ou en hiver avant la prise des glaces ; il faut surtout éviter les étiages estivaux qui abaissent le débit à moins de 50 m³/s et bloquent les bateaux sur les bancs de sable. Sous le Second Empire, on recherchait sur les gués le passage des Helvètes poursuivis par César. Des érudits montrent la richesse archéologique des fonds et des berges de la rivière où les silex de la pierre polie se mêlent aux épées de bronze. Ce grand axe commercial attire les initiatives : la Saône,

au port de Vaise, c'est aussi le berceau de la navigation à vapeur avec, en 1783, l'expérience pionnière du pyroscaphe du marquis Dorothée de Jouffroy d'Abbans, avant que l'américain Edward Church ne crée en 1827 la première ligne de transport de voyageurs rentable, sur la Saône. La navigation à vapeur a, sur la Saône, 10 ans d'avance par rapport au Rhône (Rivet, 1962). L'histoire de Lyon s'est d'abord écrite au bord de Saône, avant que le franchissement du Rhône à la fin du XVIIIe siècle ne rééquilibre la ville plus à l'Est.

Un paysage fluvial construit

À l'état naturel, la pente de la Saône, qui est inférieure à 5 cm/km à l'amont de Trévoux, se redresse jusqu'à Lyon. L'accélération du courant réduit les hauteurs d'eau et gêne la navigation. C'est la raison pour laquelle deux générations de travaux sont engagées. Les premiers travaux débutent en 1835 : des dragages et des digues latérales concentrent l'eau dans un chenal unique ; une partie des îles est ainsi rattachée aux rives. Vient ensuite la construction de barrages doublés d'écluses à Couzon, à l'Île Barbe et à La Mulatière (1867-1882). Seul demeure le premier d'entre eux qui a été reconstruit en 1958 puis en 1968 : l'aménagement hydroélectrique de Pierre-Bénite qui permet la création d'un bief unique à l'aval de Couzon. Aujourd'hui le chenal assure un mouillage de 3,5 m à la navigation de gabarit européen.



Pont de l'Île Barbe

Ces aménagements ne règlent pas pour autant la difficile question des inondations qui submergent périodiquement les rives de la Saône. Les grandes crues historiques ont dépassé les 4000 m³/s, ce qui n'est pas éloigné des débits du Rhône à son entrée dans Lyon. Le printemps est la saison difficile pour les riverains, lorsque les maisons construites dans le lit majeur ont leur rez-de-chaussée noyé par les eaux ; la circulation est même interrompue sur une partie des quais dans les petites villes à l'amont de Lyon.

Une rivière aux rives verdoyantes mais en mauvaise santé

La Saône a donc toutes les caractéristiques d'une grande voie d'eau intra-urbaine et le paysage de ses berges ne manque pas de monumentalité. Par son urbanité, ce paysage possède un caractère achevé qui fait défaut au Rhône. Cet aménagement a cependant été réalisé au détriment de l'écologie. La stabilité de la Saône, donnée naturelle, a été exagérée par la rigidification des berges et par dragages excessifs. Ils ont fait perdre la plupart des " plâtes ", des herbiers et des bras secondaires, mais il est vrai que le développement du cordon boisé de rive donne à la rivière un aspect verdoyant.

Le mal est cependant plus sournois. Une étude réalisée en 1984 par l'Agence de l'eau Rhône-

Méditerranée-Corse avait décelé le niveau élevé de la pollution des eaux par les nitrates d'origine agricole, les chlorures issus de l'industrie chimique, et les métaux lourds. Une étude récente conclut à l'accentuation du " dysfonctionnement trophique " de la Saône (Fruget et Persat, 2000). Il s'agit de la discordance entre d'une part la richesse potentielle des eaux en substances nourricières et d'autre part la pauvreté en chlorophylle, en plancton et en juvéniles de poissons, qui ne permet pas à la faune de se développer normalement. Il est probable que la Saône est contaminée par des métaux lourds d'origine industrielle et par des produits phytosanitaires qui bloqueraient la photosynthèse.

Le Plan Bleu souligne les atouts exceptionnels de la porte nord de l'agglomération dont l'aménagement global conditionnera " l'image de marque de la métropole internationale que le Grand Lyon ambitionne de devenir ". Ce plan concerne une nouvelle génération d'aménagements comme des bas-ports, un cheminement piétonnier, des équipements de loisirs destinés au nautisme et à la détente, mais la baignade en est exclue. Ne serait-il pas opportun de consolider les connaissances sur le fonctionnement de l'hydrosystème Saône et de réhabiliter la rivière, non pas seulement son paysage mais aussi la qualité de ses eaux ?



Bibliographie :

Fruget J.-F., Persat H. (coord.), 2000 : Changement de l'équilibre hydrobiologique de la Basse Saône. Impact de l'eutrophisation et de la contamination trophique. Villeurbanne, ARALEPBP & UMR CNRS 5023.
Rivet F., 1962 : La navigation à vapeur sur la Saône et le Rhône (1783-1863). Paris, Presses Universitaires de France, 619 p.

“L'Arc des fleuves” donne une dimension particulière au cœur de la ville

Entretien avec François Brégnac, Directeur de l'Agence d'Urbanisme de Lyon

Quelles problématiques spécifiques sont posées par les fleuves en milieu urbain ?

Lyon est une ville “site”. L'organisation urbaine de la ville est marquée par la géographie fortement exprimée par la confluence des fleuves et la présence des deux collines. Si l'installation de la ville s'est faite au bord de l'eau par nécessité, le rapport à l'eau est longtemps resté ambigu. Jusqu'au début du XIXe siècle, les fleuves étaient ressentis comme maléfiques car ils apportaient des risques d'inondations et des maladies. La ville a donc cherché à s'en protéger notamment par l'endiguement et le remblaiement des quais. C'est d'ailleurs à partir des différents plans Morand, Perrache, etc. que la ville a pu s'étendre à l'Est et au Sud. La seconde étape importante du développement urbain est liée à l'usage de l'automobile dans les années 60-70. La ville s'est développée en occultant son rapport aux fleuves. La voiture a investi les rives, que ce soient les voies sur berges, transformées en “autoroutes urbaines” ou les aires de stationnement. Mais, dans les années 80 naît une prise de conscience à partir de laquelle s'exprime le souhait d'une meilleure intégration des fleuves à la ville. C'est la question de la réappropriation des berges qui est alors posée. Les projets initiés dans le cadre d'une politique intitulée “Lyon ville fluviale” visent

déjà timidement à se réapproprier une partie des berges grâce à des aménagements ponctuels, notamment sur la rive gauche du Rhône. C'est le début d'une politique qui s'est développée dans les années 90, plus particulièrement à travers la réflexion “Lyon 2010”.

En quoi cette réflexion “Lyon 2010” a-t-elle transformé la problématique ?

“Lyon 2010” est le rapport d'objectifs qui a trouvé sa traduction réglementaire dans le schéma directeur de 1992. Il s'agit d'une réflexion stratégique qui ne se situe plus seulement dans une approche technique de la ville mais dans une nouvelle approche prospective et culturelle. C'est un grand tournant dans l'histoire de la planification. Il s'agit de retrouver la géographie dans la ville, l'écologie urbaine, l'identité des quartiers, etc. Les grandes orientations qui ont été dégagées par “Lyon 2010” ont ensuite été déclinées en politique et en action, notamment à travers la charte d'écologie urbaine et le Plan Bleu (établi en 90 et actualisé en 97).

Quels sont les grands enjeux urbanistiques aujourd'hui ?

Aujourd'hui, il faut prolonger cet effort pour créer une réelle continuité le long des rives, et pas seulement des aménagements ponctuels. Il faut également penser des liens transversaux, comme l'embarcadère de la place

Antonin Poncet, pour pouvoir accéder facilement aux fleuves. Enfin, il faut développer l'approche économique, puisque le fleuve est un espace de transport, ce qui pose la question des ports. Les grands enjeux sont de reconquérir les bas ports de la rive gauche et de libérer la rive droite du Rhône de l'emprise de l'autoroute A7 qui double le quai Perrache, projet étudié actuellement par François Grether et Michel Desvignes dans le cadre de Lyon Confluence. Pour améliorer la transversalité, il faut recréer les grands boulevards urbains, à l'image de ce qui a été fait, par exemple, quai Charles De Gaulle, le long de la Cité Internationale.

Les fleuves sont une part de l'identité de l'urbanisme lyonnais ?

Oui. L'“Arc des fleuves” donne une dimension particulière au cœur de la ville. Paris a ses Champs Élysées, avec sa très grande perspective historique. Lyon, qui n'a pas l'équivalent de cette très grande composition urbaine, trouve peut-être dans l'espace fluvial son espace public majeur et sa plus grande perspective sur la ville. On sent bien que la question des fleuves dépasse le seul aspect de la reconquête des berges et qu'elle pose de manière identitaire le thème de l'osmose entre la ville et son site fluvial et collinaire.

La Confluence, problématique entre fleuves et projet urbain

par François Grether, architecte urbaniste

C'est peut être un trait particulier de notre époque que la plupart des villes du monde imaginent et illustrent leur renouvellement à partir de leurs rivages maritimes ou fluviaux. Toute l'histoire de l'urbanisation s'exprime avec l'évolution de ses multiples rapports avec l'eau, ressource, exutoire, ligne de déplacement, voie de transport, limite, paysage... Il est ainsi vraisemblable qu'au tournant de chaque période le phénomène de l'édification urbaine doit retrouver sa définition par rapport à ce qui lui est extérieur, face aux horizons qui lui échappent.

Dans cette grande problématique contemporaine, Lyon présente la singularité d'être riveraine de deux fleuves très différents, puis de leur rencontre, à la conjonction de deux bassins versants. Mais la Confluence désigne et englobe aussi un bout de la terre, qui se noie doucement sous une large ouverture de ciel, en direction du Sud et de la Méditerranée.

Dualité Saône - Rhône

A la place du territoire actuel de Lyon Confluence, il n'y eut très longtemps que les tourbillons où se mêlaient les flots autour des îlots Mognat, jusqu'au projet de Michel Antoine Perrache.

Sur la face du Rhône, le grand tracé rectiligne a permis, tout à la fois, de réaliser l'endiguement du fleuve et le pont de la Mulatière, de faciliter la navigation, de remblayer les vastes emprises du secteur et d'ouvrir un chemin à l'échelle nationale, entre Paris, le Vivarais et le Languedoc. La pertinence de ce tracé se retrouve avec l'arrivée de la première ligne de chemin de fer, puis avec le passage de la première autoroute. Du côté de la Saône, la large courbe du cours d'eau et les pentes abruptes des Balmes marquent au contraire l'ampleur et la permanence du site naturel.

La dualité du site, déterminée par les caractéristiques opposées de ses rives, doit être une donnée primordiale pour le projet urbain.

Avancée géographique et progression historique

Site historique, la Presqu'île s'étend sur une grande longueur, depuis les pieds de la Croix Rousse jusqu'au confluent, alors qu'en sens transversal les bords des eaux sont toujours proches.

A cette configuration "entre deux", qui suit le long et lent cours des fleuves, correspond le déroulement des formes d'urbanisation successives. D'amont en aval, les lieux resserrés de la ville enclose sur elle-même, s'ouvrent en espaces de plus en plus larges et s'agrémentent de grands arbres, puis de jardins. Plus loin, s'interposent les infrastructures techniques modernes et enfin les friches de l'époque industrielles en attente d'un nouveau destin.

Un territoire central, délimité, précieux

Au contact du centre ville ancien, le rôle du secteur de Lyon Confluence a longtemps été maintenu dans des fonctions logistiques, aujourd'hui obsolètes. L'état d'abandon et de disponibilité des emprises est manifestement en contraste avec l'attrait du site et l'intérêt de sa position par rapport à l'étalement de la grande agglomération. Un même processus reproduit des situations semblables dans la plupart des grandes villes. Ainsi se présentent généralement les conditions qui permettent d'engager d'importants projets d'extension du centre.



Le confluent

Toutefois, ici, les fleuves cernent et limitent très clairement l'étendue des aménagements possibles. Ce fait renforce la valeur exceptionnelle de ce fragment de territoire et conduit à beaucoup d'exigences sur la diversité, les qualités et l'intensité des programmes et des architectures qui pourront y être réalisés.

Une démarche vivante

La Confluence, l'Y symbolique de Lyon, a été le lieu de multiples projets sans suite. Dans la mission qui m'est confiée, je crois qu'il ne convient pas d'ajouter un autre dessin formel, la figuration solitaire d'une partie de ville achevée dès sa conception et aussi vite périmée.

Tout au contraire, mon ambition est faire valoir les données du site, les acquis positifs de l'existant, les perspectives offertes par les rives des fleuves. Ces forces latentes, déjà là, sont à conjuguer avec les ambitions de toute nature que peuvent porter les responsables et tous les acteurs de l'agglomération. Cette démarche de progressivité doit mener de front des vues d'avenir pour une longue durée et certaines réalisations particulièrement significatives à court terme.

Multiples activités portuaires

Dans la période moderne, les ports ont été systématiquement spécialisés, au point de perdre leur sens général, celui de lieu d'accueil et d'évasion, où les mouvements et les activités changeantes s'offrent en spectacle et incitent à la rêverie. En évitant d'installer des parkings de bateaux de plaisance, le projet de la Confluence devrait faciliter un vaste renouvellement des usages et des ambiances portuaires, avec les activités les plus diversifiées, transport de passagers, tourisme fluvial, plaisance, pratiques sportives, péniches-équipements de loisirs, promenades des berges...

Paysage sensible

Avec Michel Desvigne, paysagiste, est proposé un système de parc consistant à répartir dans l'ensemble du territoire de la Confluence des lieux d'agréments en relation directe avec les formes bâties. Lié au grand paysage de la Saône, un parc

linéaire à l'échelle de l'agglomération doit faire face aux Balmes, sur toute la longueur des rives. Puis une trame verte ramifiée se développe vers l'est, au cœur du quartier à développer. Le jeu de ces ramifications permet la démultiplication linéaire des faces à faces entre les édifications, les jardins, la promenade, les loisirs...

Parc/port et développement urbain

Alors que les rapports de voisinage sont suppléés par les moyens de communication, il n'est plus possible d'envisager la constitution de "tissus urbains", concrétisation de "tissus sociaux".

La principale ambition proposée pour la Confluence consiste à concevoir une forme urbaine comme une contecture nouvelle, qui mette en relations étroites les composantes opposées d'une forte densité bâtie et d'une grande trame d'espaces paysagers et portuaires.

Les notions de parc et de port peuvent ici être étroitement associées, et même fusionnées, dans une même optique d'espaces ouverts pour l'agrément des perceptions sensibles et pour les loisirs sous différentes formes complémentaires, marchandes, culturelles, sportives. Le port est étendu sur les quais riverains, ainsi que sous la forme de darses ou bassins à l'intérieur des terres. Dans la durée, le port précède la ligne principale du parc, alors que les bassins s'inscrivent parmi ses ramifications.

Un premier bassin portuaire

Au départ des aménagements, le sens des réalisations initiales est déterminant pour qualifier l'ensemble du projet. Dans cette perspective, il est proposé de créer une première darse fluviale entre la Saône et le cours Charlemagne, à proximité du quartier existant de Sainte Blandine.

Ce grand bassin portuaire avec ses quais et avec l'édification de programmes de loisirs est d'abord conçu comme un espace public singulier, une "place d'eau" qui prolongerait l'enchaînement successif des places des Terreaux, fermée et minérale, de Bellecour, terre-plein cerné d'alignements d'arbres, de Carnot, jardin public.



Le Rhône - Quai Claude Bernard

Le Rhône à l'aval de Lyon

par Jean-Paul Bravard, Directeur de l'Institut de Recherches Géographiques de Lyon

À l'aval des agglomérations urbaines, les voies d'eau ont de tout temps attiré de nombreuses fonctions vitales à l'économie moderne, comme le transport ou les rejets domestiques et industriels polluants. De la Mulatière au carrefour de Givors, au débouché de la vallée du Gier, le Rhône, grossi des eaux de la Saône, déroule un paysage industriel comme il en est peu le long des fleuves. Naguère inséré dans un paysage rural, le couloir rhodanien saturé est aujourd'hui enveloppé dans la tache d'huile de la croissance périurbaine. Il n'est dès lors pas étonnant que les collectivités riveraines tentent de restituer au fleuve une partie de ses attributs d'antan.

De la domestication du fleuve à l'essor du " couloir de la chimie "

En 1840, le Service de la Navigation a fixé le kilomètre 0 à la Mulatière, signe que le Rhône utile naît à Lyon. Vingt ans plus tard, les bateaux qui descendent le fleuve glissent silencieusement devant la darse des Ateliers du Chemin de Fer puis devant les fours à chaux construits dans la Saulée d'Oullins. C'est ensuite l'ancienne verrerie de Pierre-Bénite dissimulée dans les replis d'une lône ; à cette époque, elle est déjà devenue une usine de colorant, la fuchsine, signe de la conversion de la vallée à la chimie. La rive gauche est encore rurale puisque seule la vitriolerie (une usine d'acide sulfurique fondée par Claude Perret) est venue s'installer en 1853 en arrière de la digue de Saint-Fonds (sic). Entre 1838 et 1860, le Service de la Navigation a en effet commencé l'aménagement du Rhône, édifiant sur les berges concaves des digues hautes destinées à protéger la plaine contre les petites crues. Dans les années 1860, on resserre le courant entre des digues basses de manière à obtenir un chenal navigable profond de 1,60 m. Ce système est complété dans les années 1880 par des épis et des casiers conçus par le grand ingénieur du Rhône Henri Girardon. Le Rhône est dès lors fixé entre des berges enrochées, les lônes disparaissent progressivement, enfouies sous les limons (Poinsart et Salvador, 1993).

Le fleuve vient de débiter sa mue industrielle, même si les terres labourables et les prés occupent



Vallée de la chimie

encore en 1860 plus de 70 % de l'espace situé en arrière des brotteaux. L'industrie lourde est relancée par la grande guerre avec l'invention du phénol destiné à la fabrication des explosifs ; à la recherche de vastes terrains et d'une eau abondante, elle colonise ce qui devient le " couloir de la chimie ", avec de grandes firmes comme Rhodiacta, Saint-Gobain, Rhône-Poulenc, Ciba, L'Air Liquide, la future usine Atochem. Longé par deux voies ferrées, le Rhône peine à devenir un grand axe de navigation malgré la création du port Edouard Herriot en 1933. Paysage de l'industrie, mité de friches, de remblais et de gravières, le Rhône est plus que jamais le grand collecteur des rejets industriels et urbains entre des rives où se développe la forêt alluviale.

Le paysage actuel est né au début des années 60 d'une vision intégrée de l'aménagement du territoire. Il est construit autour de l'ouvrage hydroélectrique de Pierre-Bénite, dont la réalisation est confiée à la Compagnie Nationale du Rhône. Un barrage de retenue et une usine, achevés en 1966, relèvent le plan d'eau à la cote 160 m, ce qui permet de supprimer le vieux barrage de la Mulatière et de mêler les batelleries de la Saône et du Rhône jusque là distinctes ; le port Edouard Herriot est relancé et étendu grâce à un mouillage constant. Cet aménagement est accompagné d'une reconfiguration de la vallée. Comment utiliser les 10 millions de mètres cubes de déblais extraits du très long (12 km) canal de fuite ? Ces matériaux sont cédés pour la réalisation d'une plate-forme de 600 ha qui accueille la raffinerie Elf-Aquitaine de Feyzin (1966) et l'Institut Français du Pétrole, la gare de triage de Sibelin et le premier tronçon de

l'autoroute de la vallée du Rhône. Deux stations d'épuration des eaux usées de l'agglomération sont établies à Pierre-Bénite (1972) et à Saint-Fons (1977) au débouché des collecteurs de rive droite et de rive gauche. Comme le soulignent M. Laferrère et al. (1990, p. 167), " le chantier de Pierre-Bénite mériterait de figurer dans les manuels à l'usage des planificateurs comme un bon exemple de politique d'entraînement". Les usines de chimie minérale puis de chimie organique sont interconnectées, formant un impressionnant complexe industriel dont la vocation est de raffiner, produire des colorants, des matières plastiques, des fibres synthétiques, etc... " S'il existe en France d'autres complexes d'industrie chimique, il n'en est pas un qui ait accumulé autant d'expérience humaine sur une aussi longue période que celui de Saint-Fons-Pierre-Bénite " (Laferrère et al., op. cit., p. 171).

Un environnement naturel oublié et dégradé

Il est indéniable que cet aménagement très intégré, qui répondait alors parfaitement aux canons du développement des infrastructures de transport et de l'industrie, a transformé le Rhône au service de l'expansion économique des Trente Glorieuses. La retenue de Pierre-Bénite a créé un vaste plan d'eau intra-urbain dont le remous fait sentir des effets aussi haut que le pont Morand, sur le Rhône, et l'Île Barbe sur la Saône. De niveau constant quelle que soit l'hydrologie, cette nappe d'eau participe au décor de la ville puisque l'automobiliste qui emprunte l'A 7 le longe sur plusieurs kilomètres. De fait, la silhouette du coteau de Fourvière se détache avec netteté lorsque l'on vient du Sud et la décoration réalisée par la C.N.R. donne une touche de gaieté aux installations du port métallurgique de la rive gauche. C'est le paysage fluvial de la ville elle-même qui a été magnifié par l'aménagement, celui-ci conférant au Rhône et à la Saône une ampleur qu'ils n'avaient pas naguère en saison d'étiage ; sans doute au détriment de la spécificité du Rhône que ses bancs de galets distinguaient de la Saône dont le bief calme était tenu par le barrage de La Mulatière. La manœuvre du barrage permet de réduire les hauteurs de crue dans la ville, ce qui ajoute à la régularisation des deux cours d'eau. Si l'esthétique du plan d'eau a ses mérites, la vie du fleuve en sort affaiblie à jamais.

Laissons la triste tranchée du canal de fuite et intéressons nous plutôt au " vieux Rhône ". Après la construction des ouvrages en 1966, il ne reçoit plus en temps normal qu'un débit réservé de 10 m³/s en

saison froide et 20 m³/s en saison chaude alors que le débit moyen du Rhône est de 1000 m³/s ; le vieux Rhône joue cependant un rôle essentiel dans l'évacuation des crues lorsque le débit d'équipement de l'usine de Pierre-Bénite est dépassé. Les villages d'Irigny et de Vernaison retrouvent pour quelques jours le paysage fluvial d'antan, même si la forêt a masqué les berges et fermé les accès au fleuve. Réchauffé et privé de ses frayères faute de débits suffisants sur les bancs de galets au printemps, le fleuve a perdu ses derniers salmonidés et une grande partie de sa diversité faunistique ; les aménagements réalisés à l'aval empêchent la remontée des migrateurs, aloses et les lamproies. Le Rhône de Bernard Clavel conserve cependant hotus, chevesnes, brèmes, poissons-chats, perches et brochets, mais avec de faibles densités qui ne sont pas réellement attractives pour les pêcheurs. Il est vrai que la qualité des eaux est dégradée, même si les rejets des stations d'épuration de Pierre-Bénite et de Saint-Fons (plus d'un million d'équivalents-habitants) sont effectués dans le canal. L'île de la Table Ronde, espace à demi-sauvage mais dont la flore est affectée par l'abaissement de la nappe phréatique, conserve une activité de chasse modeste et a vu échouer les projets de création de zones de loisirs. Cet oubli du Rhône ancien, devenu inutile, eut au moins le mérite de préserver une partie de son authenticité.



Rhône aval - île de la Table ronde, Vernaison

La reconquête du fleuve et de ses berges ?

Le destin du Rhône est-il scellé ? La question mérite d'être posée à la lumière d'initiatives et d'interrogations récentes qui s'inscrivent dans le processus contemporain de " retour au fleuve " dans les villes et de gestion environnementale des axes fluviaux. Le Plan Bleu, élaboré en 1991 par la Communauté urbaine de Lyon, présentait un ensemble de constats et de projets pour le Rhône aval, visant notamment à " revaloriser les îles et le vieux Rhône ". L'année suivante, il était suivi par une série de décisions innovantes prises à l'échelle du bassin du Rhône.

L'objectif le plus fort était la restauration du vieux Rhône, dans les limites des contraintes qu'imposait l'aménagement hydroélectrique de Pierre-Bénite. Le but premier n'était pas l'écologie en soi, mais la satisfaction des besoins de loisirs de la population lyonnaise ; comme le précise alors le Plan Bleu (p. 60), " l'inutilisation du capital très remarquable de tout le secteur est une gageure dans une agglomération qui manque, malgré Miribel-Jonage, d'espaces de loisirs en bordure des eaux ". À l'initiative de la commune de Vernaison, un syndicat intercommunal, le S.M.I.R.I.L. (Syndicat mixte intercommunal du Rhône, des îles et des îlons), est fondé en 1990 pour recréer " la symbiose terre et eau " qui caractérisait ce territoire jusqu'aux travaux de la CNR. Programme ambitieux mais qui a permis, sinon de retrouver le paysage d'antan, du moins un Rhône plus courant. La collaboration de la CNR et du syndicat, avec l'aide financière de l'Agence de l'Eau, a permis de relever le débit du fleuve à 100 m³/s, de recreuser des îlons, de traiter la forêt alluviale et d'ouvrir des sentiers de promenade dans un parc rustique. Cette opération, aujourd'hui achevée, était inscrite dans les priorités de restauration écologique prônées par le Plan d'action Rhône approuvé par le Comité de Bassin, et par la Charte de l'environnement de la CNR (1992). Il est certain qu'elle fera école dans la vallée du Rhône. On saisit, dans cette réalisation, le tournant qui a été pris dans les années 90 : il s'agit d'insérer les préoccupations environnementales

dans la gestion d'un grand fleuve. Comme le soulignait en 1992 Monsieur Pierre Savey, Directeur général de la CNR, " les objectifs qui nous ont été fixés par la Loi... sont orientés vers la satisfaction des besoins humains ; produire de l'énergie, naviguer, développer l'agriculture et non vers la protection de la nature considérée comme un objectif en soi " ; mais, ajoutait-il, " nous pensons devoir contribuer à une gestion plus environnementale " .

Conclusion

Cette présentation rapide des opérations de restauration écologique du vieux Rhône entre Pierre-Bénite et Vernaison a permis de constater la double logique qui anime la prise de décisions. D'une part, la ville pousse toujours plus loin le long du fleuve sa quête d'espaces de loisirs, sa démarche de domestication des berges fluviales, de " paysagement ", d'accueil d'un public en mal d'espaces verts. La réalisation du Parc du Confluent et diverses opérations de réhabilitation de berges montrent quel est le rôle de vitrine qui est dorénavant dévolu au fleuve inséré dans la ville. Se manifeste également le désir de reconquête d'espaces proprement urbains aux dépens des espaces industrialisés quelques décennies auparavant ; les réflexions sur le devenir du port Edouard Herriot, les questions que ne manque pas de poser la présence de sites classés " Seveso " dans la banlieue sud de Lyon au cœur d'un espace peuplé, sont une autre manifestation de cette tendance qui n'épargne pas l'agglomération lyonnaise.

Quant à elle, la volonté de recréer la nature ne peut donner lieu qu'à des initiatives marginales dans les secteurs où subsistent les reliques de l'ancien paysage fluvial. Elle s'est manifestée avec un relatif succès à Vernaison, ce qui l'a dotée d'une valeur d'exemplarité. La question reste néanmoins posée de la capacité qu'aura l'agglomération de restaurer la nature dans sa banlieue sud. Il ne semble pas exagérément pessimiste d'avancer que les choses paraissent jouées.

Bibliographie :

- Grand Lyon, 1991 : Le Plan Bleu, Schéma d'aménagement des berges de la Saône et du Rhône. Lyon, 77 p.
 Frugot J.-F., Michelot J.-L., 1997 : Dérives écologiques et gestion du milieu fluvial rhodanien. Revue de Géographie de Lyon, 72, 1, p. 35-48.
 Laferrère M., Debidour V.-H. et M., Régent B., 1990 : Lyon et ses environs. Arthaud, Paris, 216 p.
 Poinart D., Salvador P.-G., 1993 : Histoire de l'endiguement du Rhône à l'aval de Lyon. In Piquet F. (dir.) : Le fleuve et ses métamorphoses, Didier Erud., Paris, p. 299-313.
 Savey P., 1992 : La gestion environnementale du Rhône. Revue de Géographie de Lyon, 67,4, p. 285-292.



La Saône

Marcher sur l'eau

par Jacky Vieux, Directeur de la Maison du Rhône

La "colonisation des axes fluviaux" de l'agglomération lyonnaise à partir des années 60, décrite par Jean-Paul Bravard et la place des fleuves dans la profondeur historique de l'identité lyonnaise qu'analyse Bruno Benoit, mettent l'accent sur le facteur temps dans la production du système fluvial et urbain contemporain.

Parallèlement à ces phénomènes de transformation physique et imaginaire ne faut-il pas aujourd'hui considérer que l'espace des fleuves à Lyon ne se limite pas - moins que jamais - au périmètre de son agglomération : une lunette à focales multiples pour un regard actuel des territoires fluviaux.

Lyon entre Genève et Camargue

Connaissez-vous la tradition de descente du Rhône ("la décize") ? Celle-ci entra dans l'univers du tourisme dans les années 1920 à la faveur d'une brochure publiée par le Touring Club de France. En effet, depuis Louis Ernest Favre - industriel genevois auteur de ce guide de descente du Rhône en canoë - nombreux furent et sont les audacieux, les romantiques - et néanmoins sportifs - qui ont réalisé ce voyage jusqu'en Arles et au-delà.

Amplifiant ce mouvement resté discret, la FRAPNA mettra en œuvre durant l'été 2002 une nouvelle édition d'envergure de ce périple (en association avec la fédération régionale de canoë-kayak et la Maison du Rhône, notamment grâce au soutien de la Région Rhône-Alpes). Ce sera l'occasion tout au long de ce voyage de rencontrer de lieu en lieu, de ville en ville, les familiers du Rhône : clubs d'aviron, sociétés de joutes, associations d'initiation à l'environnement, lieux culturels consacrés à l'univers fluvial, plaisanciers de l'Europe du Nord et du Sud...

Sur l'eau mais aussi sur les berges, le cours du fleuve se prépare en effet à une fréquentation élargie, multiple et bigarrée : la vélo-route Léman-Mer, après plusieurs années de gestation, est attendue. Elle est destinée à rendre enfin possible une nouvelle forme de promenade familiale faite pour la découverte paisible des paysages rhodaniens : zones humides protégées, Rhône "court-circuité"¹ que l'on s'emploie à renaturer, collines et ravins marqués par une forte présence végétale, barrages et installations pétrochimiques, traversée des villes et villages riverains.

Entre Genève et la Camargue, le Rhône offre de part et d'autre de Lyon une incroyable diversité d'univers et de centres d'intérêt largement méconnus. Pourtant une riche histoire de la navigation et du tourisme fluvial attend d'être racontée à ceux qui aujourd'hui lui découvrent l'intérêt que manifestent les touristes étrangers montés à bord des paquebots fluviaux. Lyon constituera demain le centre de gravité de cette activité en forte croissance.

Lyon entre les lacs alpins et le sillon rhodanien

En effet, le projet de remise en navigabilité du Haut-Rhône (qui nécessite en amont de Lyon à hauteur de Cusset une nouvelle écluse) va permettre de renouer avec une période légendaire de fréquentation des touristes remontant au 19^{ème} siècle le fleuve par bateau, après que le transport de marchandises ait marqué durant des siècles cette partie du fleuve, notamment avec la descente des matériaux de construction pour les immeubles et édifices lyonnais. Certes le barrage de Génissiat constitue un verrou infranchissable qui laisse nostalgiques ceux qui ont connu les paysages impressionnants des « pertes² du Rhône » noyées depuis un demi-siècle³. Cependant la liaison par le canal de Savières, entre le fleuve et le lac du Bourget, constitue, avec les programmes en cours de requalification de ce vaste espace naturel, une opportunité pour découvrir un autre univers aquatique.

Les collectivités s'emploient depuis plusieurs années à protéger et mettre en valeur celui-ci : développement d'actions autour du patrimoine, initiation à l'environnement, événements de prestige et festifs. Ainsi les lacs alpins - une autre réalité de Rhône-Alpes - disposeront en quelque sorte d'une véritable connexion avec Lyon par le fleuve.

Bien d'autres lieux du Haut-Rhône appellent aussi l'attention du public : le marais du Lavours, la Chautagne et Fort l'Ecluse, constituent des destinations de loisirs et de découverte culturelle.

Cette profusion de sites originaux que recherchent désormais les adeptes de loisirs culturels et de tourisme doux se retrouve en aval de Lyon dans cet espace du sillon rhodanien qui abrite des patrimoines aujourd'hui encore trop peu valorisés :

1 - Le « Rhône court-circuité », parce que le « Vieux Rhône » est doublé d'un canal latéral, aux normes de navigation Européennes des années 50.

2 - Pertes : section du fleuve, au Nord de Bellegarde, où le Rhône coulait au fond de gorges profondes (comme dans un canyon).

3 - Voir la riche collection de cartes postales témoignant de cette histoire, conservée à la Maison du Rhône (fonds Dürrenmatt).

façades fluviales de Givors, Condrieu, Tournon..., tours de bacs à traîlle, digues et épis des aménagements Girardon (fin 19e)... Aux côtés de sites de grande renommée (musée et site archéologique de St Romain en Gal...) leur intérêt n'est toutefois pas seulement local et le souci de les promouvoir, à partir de thèmes fédérateurs, doit les constituer dans la prochaine décennie comme un ensemble attractif, qui intéresse également les efforts que développe en ce sens l'agglomération lyonnaise. En effet son rayonnement repose aussi sur l'existence d'espaces adjacents sachant mettre en scène un cadre de vie dont la qualité s'améliore, disposant de produits de terroirs renommés.

Soucieux d'inscrire leurs patrimoines dans une dynamique de développement de cette moyenne vallée, territoires et cités du couloir rhodanien attirent un nombre considérable et croissant de touristes, côté Drôme et côté Ardèche.

Rendre plus visibles et homogènes des patrimoines fluviaux naturels et culturels constitue donc un enjeu pour l'attractivité de sites manquant souvent des moyens de leur propre promotion : à titre d'exemple de "chapelets" de sites en constitution, l'on peut citer d'une part, la mise en réseau des réserves naturelles (Miribel, Ile du Beurre à Condrieu, Ile de la Platière entre Saint Pierre de Bœuf et Sablons), d'autre part la perspective d'identifier une série de lieux et objets témoins de l'histoire de la batellerie (chapelle des mariniers de Serrières, toueur du 19^e siècle échoué au port de Valence, fonds des archives départementales et municipales gardant trace de cette histoire...).

Avec plus de trois millions d'habitants, le périmètre Lyon-St-Etienne-Grenoble-Valence constitue un bassin de population considérable pour cette possibilité de familiarité avec le "fleuve dieu".

Lyon entre Parc de Miribel Jonage et Parc du Pilat

Si le projet d'agglomération du Grand Lyon constitue un réel renversement de perspective qui déjoue la trop classique opposition entre ville-centre et banlieues, alors les fleuves lyonnais peuvent participer fortement à ce changement. En effet, le site "patrimoine mondial" ne constitue alors qu'un des haut-lieux de la relation entre ville et fleuve.

Dans le périmètre de l'actuelle communauté urbaine au moins deux autres sites se signalent :

Tout d'abord, autour du canal de Jonage avec l'usine-barrage de Cusset au cœur d'un pôle de loisirs en devenir, à cheval sur Villeurbanne et Vaulx en Velin. Envisager là (en partenariat avec EDF qui

exploite et gère le site) un lieu d'accueil du public pour lui présenter l'histoire de cet aménagement, son rôle dans le développement industriel et urbain ainsi que sa place dans l'alimentation en eau et la protection contre les crues constitue un projet capable de favoriser l'affirmation d'un littoral qui prolonge l'espace des berges du centre ville et participerait à la réhabilitation de l'image de l'Est lyonnais.

La coulée verte du canal complète l'espace naturel en amont de Lyon : le Parc de Miribel Jonage constitue là le premier espace de loisirs de l'agglomération, il a développé depuis vingt ans une large gamme d'activités et a su préserver des espaces plus sauvages. Il s'ouvrira bientôt à des activités de découverte culturelle de l'univers aquatique.

Au Sud, passé le site industriel de St Fons, en aval du barrage de Pierre Bénite, la réhabilitation de l'Ile de la Table Ronde offre sur plus de dix kilomètres le paysage d'un Rhône "renaturé" que double le canal de navigation jusqu'à hauteur de Grigny. Un lieu d'accueil du public a été aménagé dans l'ancienne gare de cette petite ville qui réalise une base de "découverte-nature" complétée d'un restaurant au bord du Vieux Rhône, face à l'espace classé et protégé qu'ont investi les castors à la pointe de l'île. En aval immédiat, on accède aux sentiers balisés du Parc du Pilat qui débute à la Maison du Rhône à Givors. Grâce au ponton installé par la CNR près du confluent avec le Gier on peut se rendre en une heure par bateau depuis Lyon à la halte-fluviale que la ville réalise devant ce centre culturel et scientifique consacré aux relations entre l'homme et le fleuve.

C'est là que s'ouvre la façade rhodanienne du Parc du Pilat, renommée pour ses vins prestigieux, espace rural valorisé depuis plus de vingt ans. Ce "jardin" des Lyonnais et des Stéphanois s'emploie à faire découvrir des lieux et des activités que les destinations les plus connues ont laissé dans l'ombre. Avec la valorisation de produits du terroir c'est un espace de qualité aux portes de Lyon qui donne à l'agglomération un cadre de vie remarquable. L'attractivité économique est telle, que son bassin d'emploi dépasse désormais les portes du Pilat devenu en quelque sorte parc urbain de proximité.

Ainsi les fleuves lyonnais constituent le liant d'un ensemble urbain de plus en plus vaste. Lyon doit non seulement vivre pleinement cette nouvelle échelle de son bassin de vie, mais aussi se vivre comme la grande agglomération rhodanienne qui ouvre et s'ouvre sur les univers du Haut Rhône et de la "vallée latine" entre Alpes et Massif Central.

2 - La dynamique des usages

La racine fluviale est à la fois nature et culture

Entretien avec Annette Viel, Muséologue et consultante à Parcs Canada, chargée du projet Biosphère de Montréal

Vous avez travaillé, dans le cadre du nouveau schéma directeur du Parc des Îles à Montréal, à la création de la Biosphère sur l'île Saint-Hélène sur le fleuve Saint-Laurent. Pouvez-vous expliquer en quoi consistait le projet ?

Le Plan Vert a été institué au Canada, à la fin des années 80, afin de définir un plan d'action en vue d'un développement durable. Ce développement durable ne peut se réaliser sans qu'on ne réfléchisse à des actions concertées pour la protection de l'environnement. Des consultations ont été lancées pour expliquer la situation écologique, notamment tout ce qui concerne la ressource en eau incluant les fleuves, et déterminer les meilleures actions de dépollution et de ré-appropriation des lieux. À cette occasion, la population a émis le souhait de voir se constituer des lieux de synthèse car les Canadiens réclamaient de meilleures informations en matière d'environnement et recherchaient des indicateurs fiables et faciles à utiliser. Le projet Biosphère est né de cette demande. À l'époque, on a réfléchi sur l'idée de "veille". Dans le champ médical, l'idée s'applique à la surveillance des fonctions vitales d'un individu, lorsqu'il est, par exemple, relié à un ensemble de capteurs des activités cardiaque, cérébrale, etc. L'environnement peut également être mis en veille :

mesure du débit d'eau, pollution, météo, etc. Cette "veille environnementale" a été installée dans le pavillon américain de l'Exposition Universelle de 1967, imaginé par l'architecte Richard Buckminster Fuller et restauré en 1991 au moment de la création du Parc des Îles. La Biosphère est un lieu synthèse autour de l'eau et de l'environnement. La population y trouve l'information relative à l'état de santé du fleuve et vient déposer les actions qu'elle entreprend pour la protection du fleuve.

Peut-on dire que la Biosphère est une interface entre les gestionnaires du patrimoine et les riverains qui en sont les usagers ?

Oui, dans son code génétique et dans la définition même de sa mission. Il faut cependant composer avec le temps avant d'être capable de mesurer son impact réel. La Biosphère seule ne peut constituer cette interface. Cela nécessite de travailler en réseau avec les autres lieux et organismes impliqués dans cette reconquête fluviale. La Biosphère est également un lieu de rencontre entre les savoirs scientifiques et les savoirs populaires. On s'est aperçu que les riverains, les pêcheurs, etc. pouvaient aussi apporter leur contribution à la connaissance du fleuve. Ce n'est pas toujours facile car cela implique que chacun fasse un pas vers l'autre.

Comment est née cette prise de conscience ?

Le Saint-Laurent fait partie d'un immense réseau hydrographique et tient une place très importante au Québec. Le Québec s'est développé à partir du fleuve, tant du côté des explorateurs qui sont venus par la mer que de celui des autochtones dont certains l'appelaient "le chemin qui marche" ou encore "Moktogameck", "le fleuve aux grandes eaux". On a cru qu'on pouvait le maîtriser ; aux abords des villes on l'a bétonné, on a détruit les berges en y installant des routes, les usines se sont développées, etc. Au Québec, on s'est aperçu de cette pollution destructrice de manière encore plus évidente lorsque les baleines bélugas ont commencé à s'échouer sur les berges. Il y a alors eu une prise de conscience brutale : "Qu'est-ce qu'on est en train de faire de l'eau, source de vie, et du fleuve, artère du vivant ?"

Comment alors se réorganise-t-on et se réapproprie-t-on le fleuve ?

L'étape de la prise de conscience prend du temps. On n'a pas envie de regarder les dégâts qu'on a infligés au fleuve. Souvent, c'est une autre génération qui se saisit de ces questions. Il y a maintenant une conscience et une demande forte autour de l'environnement. Désormais, la concertation devient un préalable à toute démarche touchant au

patrimoine. C'est, entre autres, là que se fait la ré-appropriation d'un lieu. On peut dépolluer par des actions techniques, mais ce n'est qu'en partageant et transmettant des valeurs et une culture qu'on peut se réapproprier un lieu. Retourner au fleuve, c'est retourner à une autre vision du territoire. Une vision écosystémique, c'est-à-dire à la fois biologique, hydraulique, ethnologique, anthropologique, urbanistique, sociologique, etc. C'est donc un ensemble qui prend en compte des données scientifiques et humaines : le regard du scientifique confronté à celui du riverain. La mise en synergie de tous ces partenaires est l'aspect le plus difficile. D'une façon générale, il faut aller voir la population, non pas pour lui dire "on va faire ceci et cela", mais pour lui donner de l'information sur l'état des lieux et les possibilités envisagées et la consulter afin de l'associer aux décisions de sorte qu'elle puisse se réapproprier les lieux.

A partir du moment où l'on touche aux mentalités, est-ce qu'on ne se place pas dans une perspective à très long terme ?

Oui. Au Québec, cela a pris un certain temps parce qu'il s'agissait d'une action en profondeur qui a nécessité de modifier certains usages liés au fleuve affectant directement la population. Par exemple : comment passer d'une économie basée sur la pêche à la morue comme cela était le cas en Gaspésie à un autre type d'économie du territoire notamment du fait que les stocks de poisson ont fortement diminué et sont menacés de disparition ? Il y

a parfois eu perte d'usages traditionnels et perte d'activités économiques. Cela peut être dur à accepter et implique de se projeter dans le long terme. Maintenant, des fêtes reviennent sur le fleuve, de nouvelles activités se développent surtout autour du tourisme ; on tente de trouver un nouvel équilibre économique, touristique et écologique. Et ce travail est loin d'être accompli !

Cela signifie-t-il qu'une réappropriation des fleuves n'implique pas nécessairement un retour aux traditions anciennes mais consiste à nouer d'autres liens avec eux ?

Oui. On se réapproprie un lieu dont les usages ont forcément changé, un lieu qu'hier on a parfois été jusqu'à désertier. On cherche à mieux l'habiter aujourd'hui, pas pour revivre le passé ou retourner à sa petite enfance mais le vivre au temps présent.

L'expérience du Saint-Laurent est-elle transposable au Rhône et à la Saône ?

Vivre au bord du Saint-Laurent, c'est fort différent que de vivre au bord du Rhône, de la Saône ou de la Seine. Cependant, la méthode de travail pour se réapproprier les lieux peut être similaire. Elle passe par la connaissance de l'existant. Mais l'existant n'est pas semblable, de sorte que nécessairement les choses s'appliquent différemment. Il y a une histoire des fleuves à Lyon. Le Rhône et la Saône sont liés à la ville, les Romains s'y sont installés, etc. Comment les Lyonnais se réapproprient-ils cette partie d'eux-mêmes ?

Se réapproprier le fleuve, c'est donc se réapproprier aussi sa propre histoire et pas seulement un lieu ?

Oui. Histoire et mémoire. Une mémoire qu'on n'a pas nécessairement envie de recouvrer toute entière, comme celle d'une industrialisation à outrance. Mais il faut en avoir conscience pour se réapproprier le lieu. Cela passe par la culture. Je suis convaincue que quand on vient du bord d'un fleuve, on n'est pas tout à fait le même que lorsqu'on vient de la montagne ou du bord de la mer. Et quand on est sur les bords du Rhône, on sent qu'on est sur un autre type de fleuve. C'est un fleuve fougueux, qui descend vers la Méditerranée, passe à travers l'une des plus hautes chaînes de montagnes, en apporte la force et qui contraste avec la Saône. La rencontre de ce fleuve et de cette rivière à la presqu'île de Lyon est unique ; leurs eaux sont de couleur différente, leurs débits n'ont pas le même rythme et pourtant...

Vous parlez de culture. Il ne s'agit donc pas seulement de créer des espaces verts ou des pistes cyclables. C'est encore davantage que ça ?

Oui. J'ai écrit que " la racine fluviale est à la fois nature et culture. Le fleuve constitue tout autant un objet symbolique, métaphysique que scientifique, économique ou patrimonial¹". La création des espaces verts permet de nouveaux usages et favorise l'émergence de nouveaux rapports au lieu. Ces espaces deviennent alors éléments structurants d'une nouvelle dynamique d'appropriation qui ne saurait se passer de la culture.

1- Annette Viel, "Quand le fleuve se fait racines", acte du colloque Fleuve et patrimoine, Parcs Canada, Ville de Québec, Conseil général du Rhône, mars 1997.

Faut-il proposer un grand projet d'agglomération ou initier une multiplicité d'usages ?

Les multiples usages ont force d'ancrage dans le milieu et permettent une réappropriation au jour le jour. Mais je crois aussi à l'importance de la force impulsive générée par la création de grands projets. Le Plan d'action Saint-Laurent, par exemple, initié en 1988, a induit des actions concertées afin de restaurer, protéger et conserver l'écosystème fluvial. Dans un autre ordre d'idée, la réalisation de l'Exposition Universelle de 67 à Montréal, pourtant issue d'une époque fort éloignée des

préoccupations écologiques, nous a tout de même légué la Biosphère, aujourd'hui dédiée au fleuve et à sa protection. Plus près de nous, à la fin des années 80, la création du premier parc marin au Québec, le Parc marin Saguenay-Saint-Laurent, constitue un grand projet collectif dont un des objectifs est d'assurer une meilleure conservation de l'écosystème de l'estuaire moyen du fleuve tout en offrant des activités touristiques. Ces grands projets impulsent un changement symbolique. Après on peut avancer par petites touches, un usage en amenant un autre, etc. Le projet du Musée

des Confluences, musée citoyen, qui est en train de naître à la jonction de la Saône et du Rhône est un geste marquant. Il y a là le signe fort d'une redynamisation urbanistique autour des fleuves. L'important est d'impulser un autre type de rapport avec le fleuve. On ne doit pas à toute fin vouloir le maîtriser, il faut composer avec lui, apprendre à vivre avec sa nature, le connaître et développer une certaine harmonie avec un fleuve dont on sait pourtant qu'il peut déborder, nous inonder, etc. Cela fait aussi partie de son histoire, de sa réalité et donc forcément de la nôtre.



La Saône - Quai des Célestins



La Saône

Croisière sur le fleuve-Dieu

Extrait de "Courant Rhône, patrimoine fluvial et territoires", la lettre semestrielle n° 3 de la Maison du Rhône du printemps 2001

«Le fleuve-dieu est aussi pittoresque que le Rhin romantique, le saviez-vous ? »

C'est par cette apostrophe que s'ouvre le dépliant de la compagnie Croisieurope consacré aux croisières sur le Rhône. Plusieurs compagnies fluviales qui font naviguer leur flotte sur les grands fleuves d'Europe ont compris tout l'intérêt qu'il y a à conjuguer les produits du terroir et les activités culturelles, en faisant découvrir la beauté des fleuves et celle de ses rives...



Le Rhône- Fête de l'eau

Les beaux jours venus, de longs paquebots blancs aux larges baies vitrées remontent donc paisiblement le fleuve, puis éventuellement son affluent la Saône jusqu'à Chalon... De la Camargue à la Bourgogne, les touristes, dont beaucoup d'américains et d'allemands, sont ravis de leurs séjours au fil de l'eau...

Il est vrai qu'une journée type, telle que celle décrite au quatrième jour de la « Croisière du Soleil » met plutôt l'eau à la bouche : les passagers se réveillent à Viviers (Ardèche), visitent ce fleuron injustement méconnu de l'architecture médiévale, réembarquent pour quelques heures jusqu'à la prochaine halte, à Tain-l'Hermitage, où ils dînent en dégustant un Côtes-du-Rhône...

Marta, pétillante sexagénaire new-yorkaise, remontait à bord du Viking lorsque nous l'avons rencontrée à Lyon, quai Claude Bernard. Elle venait de visiter la basilique de Fourvière, puis était redescendue de la colline en compagnie de son amie et d'un plan de la ville - en se promenant dans

les ruelles de Saint-Jean. Ravie et surprise de découvrir une grande ville qu'elle ne connaissait pas encore...

Comme la plupart des Américains embarqués sur cette croisière de luxe, elle était déjà venue en France, à Paris, dans le Midi... Cette fois, elle a visité la Camargue «it's very beautiful», Avignon, et ce jour, la capitale des Gaules... Le programme avait beau être perturbé en ce mois d'avril en raison des crues du fleuve, - une étape s'est faite en car, le bateau n'ayant eu la permission de remonter avec ses passagers à cause d'une écluse pas encore réhabilitée -, Marta se réjouit de découvrir d'autres beautés cachées de notre région. « Le musée d'art contemporain de Lyon mérite-il le détour ? » s'enquiert-elle. Elle trouve les Français courtois et accueillants, prêts à renseigner l'Américaine égarée. Des propos qui tranchent sur les préjugés habituels ! Ilary, autre américaine de Boston, a déjà visité auparavant la Bourgogne via ses canaux. La vallée du Rhône était une « première » pour elle aussi. Elle envisage de parcourir une autre fois la région en bateau, pour découvrir le Beaujolais, la Dombes, ou encore le canal de Roanne à Digoin. Tous ces territoires représentent autant de destinations attrayantes que de possibilités de naviguer sur les eaux.



Halte fluviale - Rhône - Cité internationale

Les tours opérateurs américains, déjà à l'œuvre sur le Rhin depuis de longues années, ont compris l'intérêt qu'il y a à proposer l'un ou l'autre des territoires



Le Rhône

arrosés par nos fleuves, rivières et canaux. Les agences françaises et les compagnies de navigation l'ont compris aussi quand elles « vendent » le Rhône comme un produit phare, selon l'expression des spécialistes du marketing.

Parallèlement, l'offre de batellerie se diversifie. La plaisance aussi connaît un développement foudroyant de son activité, ainsi que les bateaux à passagers qui font des courtes navettes sur un site. Des paquebots neufs, comme le Rhône Princess renforcent la flotte, quasiment inexistant il y a cinq ans. En 2000, ils étaient huit à sillonner le fleuve d'avril à novembre, avec une capacité totale de 36 000 passagers par an ; ils seront treize en 2002. Via le fleuve, de nouveaux horizons touristiques se profilent. D'ailleurs, à quand la remise en navigabilité du Haut-Rhône? Les études préliminaires ont été lancées, elles montrent elles aussi le fort potentiel de développement d'un véritable projet de territoire qui valoriserait le patrimoine naturel et culturel en augmentant la fréquentation touristique des villages riverains.

Il reste beaucoup à faire ici ou là au fil du Rhône et de la Saône pour mettre à profit la conjonction entre la demande touristique et les équipements : écluses à aménager au gabarit Freycinet (pour

permettre le passage de bateaux atteignant souvent 110 mètres de long), appontements, ports de plaisance, haltes nautiques... sans oublier tout le maillage culturel à renforcer : musées, expositions, animations...

De la bonne articulation des politiques touristiques et culturelles, dépend en grande partie l'avenir de la vallée du Rhône. Ses innombrables ressources sont restées longtemps sous-estimées : plus pour longtemps...



Ballade sur la Saône

Panorama des loisirs sur nos fleuves

Par Didier Cazelles

Élément dynamique dont l'usage depuis longtemps ne se limite plus aux seules fonctions "utiles", le fleuve et la rivière, approchés, enlacés chaque jour un peu plus par le monde urbain, voient s'affirmer leur statut d'objet et de support d'une multitude d'activités de loisir.

L'affaire n'est pas nouvelle. Les baignades et les jeux d'eau des grands et des moins grands existent depuis longtemps sans qu'il ait été besoin jusqu'ici d'être qualifiés d'activités ludiques, les mauvaises barques où s'entassaient de courageux quidams pour des voyages plus ou moins d'agrément, évoquent aussi un passé parfois pittoresque du loisir fluvial.

Malgré les changements radicaux, qui ont transformé le Rhône et la Saône, le fleuve et la rivière restent et même redeviennent des espaces de jeu et de loisir. Ces domaines comportent des activités traditionnelles (la pêche, la baignade), tandis que d'autres connaissent des regains d'intérêts comme la navigation de croisière sur les paquebots fluviaux...

La navigation de plaisance

Elle représente sur l'agglomération Lyonnaise essentiellement un trafic de passage, dans un mouvement pendulaire saisonnier Nord-Sud puis Sud-Nord. Ces plaisanciers se dirigent vers la mer et parfois il leur faut faire escale sur les quais de Saône. L'année dernière il a été recensé 2400 bateaux à l'écluse de Couzon et 2000 à celle de Pierre Bénite, en transit, venant ou se dirigeant vers les pays d'Europe du Nord.

La communauté urbaine a fait aménager 11 haltes fluviales, des appontements très simples répartis sur chaque commune riveraine de la Saône. Il existe 2 ports de plaisance privés situés à Albigny sur Saône et à Saint Germain au Mont d'Or, ainsi qu'un autre port à Genay qui se consacre essentiellement à l'hivernage. Sur la Saône, dans la traversée de Lyon, des amarrages existent, situés rive gauche. De nombreux bateaux les utilisent, en particulier du quai de la Pêcherie à Perrache, mais ces amarrages ne sont pas ou très peu équipés. Pour répondre aux attentes légitimes des plaisanciers de passage et, pour que Lyon devienne une ville escale, la création d'un véritable port fluvial semble nécessaire.

Le projet Lyon Confluence prévoit à cette fin une infrastructure complète qui pourra accueillir tout à la fois 200 plaisanciers, un terminal de croisières fluviales, ainsi que les bateaux de passagers. Cette dernière catégorie occupe une place spécifique entre le paquebot fluvial et la navigation de plaisance. Ce sont des embarcations de taille moyenne destinées aux découvertes locales ou bien à des croisières à la journée.

Barques et embarcations..

Le Rhône et la Saône connaissent d'autres embarcations, plus légères, plus modestes, qui répondent aux besoins utilitaires, de sport, ou d'agrément. Ce sont les barques, les joutes, le ski nautique, l'aviron, les canoës, le dériveur et même les catamarans.

Les barques de différentes longueurs et de divers modèles servent de support à de nombreuses activités festives et sportives. Deux Fédérations (5000 et 25000 adhérents) regroupent les pratiquants motivés de l'exercice : vitesse, navigation marinière, grand fond à 4 rameurs ou de sauvetage. Ces pratiques sportives font rayonner la région par les bons résultats de ses équipes, les pratiquants étant souvent riverains du fleuve ou de la rivière. Sauver, secourir, aider, font également parti de leur motivation comme lors de la dernière crue dans la vallée de la Saône au mois de Mars de l'année 2001.



La barque en bois, outil de pêche, de travail, de promenade, était historiquement confectionnée en chêne et en peuplier. Elle disparaît petit à petit au détriment du plastique. Deux fabricants à Rillieux et à Condrieu prolongent encore un peu cette activité qui, à Tournus, Seyssel, Miribel, Arles avait ses spécialistes possédant leur propre lexique et les savoirs spécifiques aux charpentiers fluviaux.

Le canoë de compétition ou de promenade est très visible sur la Saône et le Rhône : les petits canoës de compétition destinés à affronter les passages difficiles sont très présents, au nouveau seuil de St Clair. L'aviron qui s'exerçait depuis longtemps sur la Saône, plus propice, se pratique aussi maintenant sur le Rhône à différents endroits dont l'amont de la Mulatière, où une école de ski nautique fait ses exercices et où a eu lieu une compétition de "cigares" offshore. Le Grand Large et Miribel-Jonage accueillent catamarans et dériveurs. De ci de là, le Jet Ski a aussi fait son apparition. Dans un autre registre, plus discret, le promeneur, riverain d'un instant peut parfois apercevoir des steamers comme la "Daisy-Belle", le croiseur "Richelieu", le porte avion "Nimitz" et des charbonniers caboteurs ou d'autres bateaux tous aussi beaux les uns que les autres, il s'agit... de modèles réduits.

Les joutes



Connue depuis l'Antiquité¹ et bien que pratiquée de façon continue sur le plan local, cette activité ne rassemblait ces dernières décennies plus que quelques « enfants du pays » riverains. Aujourd'hui les Joutes retrouvent le succès auprès d'un large et nouveau public : à l'automne 2001, une rencontre a rassemblé au sud de Lyon plus de 5000 spectateurs. La Joute est une "ambiance". Ces tournois sur l'eau sont de grands spectacles, bien souvent gratuits où il n'y a à gagner, pour les participants, qu'une coupe et la considération de son adversaire.

Les identités régionales fortes de ce sport s'organisent au sein de la Fédération, en quatre ligues et six combinaisons : la lyonnaise, la givordine, la parisienne, la Languedocienne ou sétoise, la provençale, l'alsacienne.

Notre Région pratique la lyonnaise et la givordine qui diffèrent peu l'une de l'autre.

La Fédération Française de Joute et Sauvetage Nautique est animée par une foule de bénévoles représentant chaque région, chaque bassin où se déroulent ces activités. Une revue (le Joueur), des rassemblements et des repas unissent tous ces amateurs.

La pêche de loisirs

Avec 21000 pêcheurs recensés en l'an 2000, les associations de pêche du département du Rhône et de la Région Lyonnaise, qui offrent pourtant de belles possibilités en la matière, connaissent une baisse régulière et continue de leurs adhérents. Ce phénomène est national, il est sûrement dû à un ensemble de raisons comme l'élargissement de l'offre de loisir, la mutation des goûts, la transformation de l'environnement, la raréfaction de certains poissons, le coût relatif des permis...



Mais une multitude d'initiatives voient le jour. C'est la fête de la pêche en juin avec initiations et découvertes, c'est aussi la mise en place d'une dizaine d'écoles régionales de pêche (pêche aux coups, au lancer, à la mouche) qui existent dans le département. Enfin un important travail de restauration et de protection du milieu aquatique dans son ensemble a été mis en œuvre; fond, faune, flore, rives, lones. Les acteurs institutionnels comme

1 - Représentée sur des monuments d'Égypte datant de 2980 à 2475 avant notre ère, la joute nautique remonte bien à l'Antiquité. Ce furent peut être les Romains qui amenèrent la joute en Gaule. À partir du XVIe siècle, nous trouvons un grand nombre de documents et l'on apprend que vers 1648, on joute en l'honneur de Henri II et de Catherine de Médicis à Lyon

les différentes associations de protection de la nature, de pêcheur, ou les comportements citoyens, contribuent chacun à recréer l'environnement et la transmission qui firent les grandes heures de la pêche.

La Saône, référence ancienne et quasi nationale en matière de pêche de célèbres carnassiers, tels que brochets, perches, ou sandres, abrite aujourd'hui nombre de black-bass dont la pêche, ultra sportive, génère chaque année davantage d'adeptes. Dans un autre registre, la présence, en masse, du silure, permet désormais de pratiquer, en eau douce, une "pêche au gros" passionnante. Cours d'eau au peuplement piscicole extrêmement varié, la Saône est également l'objet d'un engouement grandissant de la part de nombreux carpistes européens, spécialistes très présents sur les différents secteurs où la pêche de leur poisson fétiche est autorisée de nuit. Mais si l'on refuse la sophistication, la Saône reste la rivière de toutes les pêches, même, et surtout, des plus simples, comme celle de l'ablette.

Le fleuve Rhône, jadis très prisé, a malheureusement perdu de son attrait, en raison d'un assagissement forcé qui, au fil des années, a amoindri considérablement ses potentialités piscicoles... Le sandre principalement, moins exigeant que le brochet pour l'habitat et les conditions de reproduction, procure encore des émotions aux pêcheurs du fleuve.

Un certain nombre de pratiquants témoignent et regrettent "le fleuve d'avant". Les objets, d'insatisfaction ne manquent pas, en effet, avec la mise en retrait de territoires de pêche (comme le Vieux Rhône), la dévastation exercée par les chasses des barrages suisses, la prolifération des cormorans, les fonds encombrés de câbles et de voitures interdisant par là même la pêche aux engins, ou pour les pêcheurs urbains, l'impossibilité de pratiquer, due à la présence de bateaux d'habitation, des quais encombrés de voitures devenus parfois dangereux".

Les Guinguettes

Qu'elles soient de Saône, du " Vieux Rhône", des bords du canal de Jonage ou de Vernaison cette appellation reste empreinte d'images qui nous renvoient à Renoir, à Casque d'or et à ce qu'ont été pour des générations ces cabarets des bords de l'eau où l'on venait jouer aux boules, danser, et déguster traditionnellement la friture et le fromage blanc.

À partir du dernier quart du XIXe siècle, de nombreux établissements voient le jour. Certaines installations de ces lieux de détente et de repos ont été rendues possibles par les travaux effectués sur le fleuve : canal de Miribel pour l'île de Crépieux, canal de Jonage dont certaines cantines (d'entreprise) seront reconverties à cette fin, après la mise en route du complexe hydroélectrique.

Sur ces terres transformées par l'aménagement, sur les îles et les bords de l'eau, les "guinguetiers" organisent les loisirs des citadins désireux de profiter du "bon air". L'activité de limonadier-restaurateur se complète pour ce qui est des loisirs d'un jeu de boule, d'une piste de danse, d'une plage parfois sommaire, de compétitions de barques ou de concours de pêche...

Les îles du Rhône et de la Saône offrent les emplacements les plus intéressants pour ces établissements. Le fait de franchir un bras d'eau crée un dépaysement, et quelques frissons si la traversée se fait en hautes eaux. Pour organiser cette traversée, le bistrotier se fait marin : passeur en barque ou en bac à traîlle. Les exploitants de ces lieux vivent en famille, cultivent un jardin, pêchent au filet et à la nasse en élevant bien souvent une grande diversité d'animaux domestiques. Leurs vies sont rythmées par les saisons et l'activité soutenue de l'été. Ces îliens, lorsqu'ils en sont, doivent s'accommoder de conditions d'existence précaires et de crues parfois dévastatrices.

Si la Guinguette a connu le creux de la vague, la mode commence à lui rendre sa clientèle. Les Lyonnais poussent de plus en plus loin, au-delà de l'île Barbe, à la recherche de la fraîcheur des terrasses et du "bord de l'eau". À l'occasion de son retour, la Guinguette est devenue restaurant, parfois chic.

Remerciements à la fédération de pêche et à Monsieur Georges Meynier, son Président ainsi qu'à Monsieur Jean Normand, arbitre de joute.



Croisière de nuit sur le Rhône

Le transport de passagers sur le Rhône et la Saône à Lyon

par Michel Raffin, Géographe, Président de l'Alliance des Rhodaniens*

Le transport de passagers sur le Rhône et la Saône à Lyon a constitué une constante au cours des siècles.

Les projets de batobus, envisagés dans le Plan de Déplacements Urbains, demeurent une idée...en manque de rentabilité économique. Il nous revient les souvenirs des coches d'eau d'antan, de la ligne régulière Lyon-Aix les bains ou du bateau «Le Parisien» sur la Saône.

Reste le tourisme fluvial, qui constitue un enjeu économique de première grandeur, à travers :

- **La plaisance.** C'est d'abord la plaisance résidente et de croisière qui concerne quelques centaines de bateaux, dont les retombées économiques ne sont pas négligeables, et auxquelles il faut ajouter celles de la plaisance de transit : 1650 bateaux par an selon VNF.

- **Les bateaux à passagers (au nombre de six).**

Assurant la promenade avec ou sans restauration, la clef de leur succès réside dans la qualité de l'animation, en combinaison avec le tourisme « à terre ». On dénombre 80 000 passagers à Lyon.

- **Les paquebots fluviaux (au nombre de onze).** Ce sont les derniers arrivés, avec une capacité moyenne d'accueil de 130 passagers et des produits hôtel-club flottant. Leur clientèle est majoritairement Nord-Américaine et Nord-Européenne. Après une montée en puissance assez lente depuis les débuts de 1986, l'offre explose aujourd'hui, comme les réservations : cinq paquebots en 1999, sept en 2000, onze en 2001 ; quinze envisagés en 2003. Selon VNF, les paquebots fluviaux ont transporté 30 000 personnes en 2000 et pourraient accueillir 45 000 passagers en 2001. Même si les attentats de New-York ont perturbé les réservations américaines, elles sont parfois compensées par la clientèle européenne. Et certaines sociétés ont du mal à répondre à la demande.

Ces produits touristiques seront porteurs pour l'avenir de l'agglomération si la puissance

publique apporte les conditions de leur développement :

- en garantissant une visibilité à terme de ses décisions. Les limitations intempestives, les taxes et les réglementations non concertées, les lourdeurs administratives sont légion et freinent trop souvent les initiatives des opérateurs ;
- en investissant dans un réseau moderne qu'il conviendrait de doter d'écluses fiables, c'est-à-dire doublées d'ici 10 ou 15 ans, et de relier au bassin rhénan par une liaison à grand gabarit ;
- en aménageant à très court terme pour la plaisance une halte sécurisée, éclairée, et dotée de robinets d'eau et de poubelles.
- en aménageant à moyen terme le port du Confluent tant promis et attendu, sans oublier une zone technique complète pour l'entretien des bateaux ;
- en équipant pour les paquebots de nouveaux quais, ainsi que de toute urgence une cale de réparation. Un projet est en cours à Loire-sur-Rhône...

Tout cela est coûteux, mais peut être financé largement par le kilowattheure du Rhône, en application de la loi du 27 mai 1921, sans charger trop le contribuable. Encore faut-il que Bercy renonce à une part de la taxe de 884 MF qu'il prélève en 2001 sur le Rhône.



La Saône

*L'Alliance des Rhodaniens est une association de personnes morales et privées ayant pour objet la promotion de l'entité fluviale Rhône-Saône par l'organisation de conférences, visites, expositions, fêtes... mais aussi un apport d'une expérience et de matière grise sur la globalité des enjeux du fleuve. À ce titre, Voies Navigables de France l'a associée aux travaux d'élaboration du Schéma de développement du tourisme fluvial Rhône-Saône.

Le port de Lyon et le fret

Par Jean-Pierre Rissoan

Avec ses 180 ha dont 100 de terre-pleins et ses 1.500 emplois, le port Edouard Herriot (PEH) est un des grands centres industriels et logistiques de l'agglomération lyonnaise. En 2001, le trafic fluvial devrait dépasser les 900.000 tonnes, en nette progression sur les années précédentes. Tous modes confondus, le trafic total avoisine les 9 millions de tonnes. Quel est l'intérêt de posséder un tel outil pour une agglomération qui postule au titre d'euro-cité, de métropole internationale ?

D'abord, il est un élément du réseau qui permet à l'économie locale et régionale de se brancher sur l'international. Lyon est un "port de mer" dans la mesure où des caboteurs de mer peuvent relier directement le PEH aux ports d'Italie, d'Espagne et de Grèce. Dans une moindre mesure, mais vitale pour les entreprises concernées, ils relient également Lyon à des ports de Turquie, Algérie, Tunisie et, pour des convois exceptionnels, à l'Allemagne et la Belgique. Les automoteurs fluviaux sont, eux, reliés aux sites du port de Marseille : Lavéra (pétrole raffiné), les Tellines (céréales), Fos (acier et conteneurs). Le PEH manipule plus de 120.000 conteneurs, tous modes confondus (près de 9000 de ces conteneurs, sont transportés par voie d'eau). Lyon, avec l'entreprise Lyon-Terminal, est devenu pour le trafic de conteneurs le "port avancé" de Marseille, grand port de Méditerranée, mer d'avenir s'il en est.

Ensuite, le port, du fait de sa position centrale dans l'agglomération, évite des transports routiers intra-urbains. Les bateaux pénètrent dans le centre ville et après une valorisation *in situ*, les produits sont distribués, conférant au port son rôle d'outil local et régional. Si l'on peut s'interroger sur l'implantation de réservoirs d'essence, il faut savoir que des dépôts installés hors agglomération, multiplieraient la longueur de la desserte des stations-service lyonnaises par camions-citernes, le transport routier de marchandises dangereuses étant statistiquement beaucoup plus risqué.

Au total, Lyon a la chance de posséder, à l'instar de Paris, Lille, Strasbourg, un outil qui permet une véritable ouverture sur l'économie-monde quoique le Rhône soit encore insuffisamment utilisé alors que le transport fluvial est un mode moderne et compétitif. Dans nos travaux précédents, nous avons montré que le transport fluvial lyonnais avait su s'adapter à la révolution logistique des années 80. Alors qu'il fut conçu, au départ, pour des grands groupes industriels, peu nombreux, "mouillés" (c'est-à-dire disposant d'un port privé), chargeant de gros tonnages annuels, le transport fluvial lyonnais est passé à une navigation diversifiée, par lots plus réduits, au service de chargeurs multiples installés parfois loin du fleuve. Le P.E.H. a connu cette mutation avec l'installation d'entreprises E.T.M. (entrepreneurs de transports multimodaux) et la création de Lyon-Terminal.



Le Rhône - le port Edouard Herriot

L'inspection générale des Ponts & Chaussées avait formulé des exigences quant aux conditions à remplir pour assurer l'avenir du Port. Elles sont en cours : renforcement de la fonction logistique du port, éloignement des dépôts pétroliers, embellissement des berges avec aménagement esthétique mis en lumière la nuit ce qui intègre le port dans la ville et accroît l'intérêt des croisières nocturnes. Le P.E.H. demeure un outil indispensable à la prospérité d'une ville industrielle et marchande comme Lyon.

On parle du transport combiné route-rail, mais jamais du route-fleuve

Entretien avec Antoine Berenwanger, Président de la délégation régionale de la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale

Instituée par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982, la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale a été créée pour représenter les transporteurs fluviaux. Elle gère notamment les aspects administratifs, fiscaux, sociaux ainsi que les relations entre les transporteurs et les gestionnaires des voies d'eau. Composée de 22 membres élus par les transporteurs, la CNBA compte trois bureaux ; au siège parisien, à Béthune et à Lyon. Chambre indépendante placée sous la tutelle de l'État, elle fonctionne comme une chambre des métiers.

Quelle est la situation du transport fluvial, en France et en Europe ?

D'une façon générale, le transport fluvial connaît un nouveau développement, en réaction aux contradictions des politiques du "tout camion". De nombreux trafics reviennent ainsi sur les voies d'eau. Mais il ne reste, au plan national, que 1200 bateaux et 920 entreprises.

C'est donc une situation dégradée par rapport à il y a 20 ou 30 ans. La flotte diminue pour une raison simple : depuis 1967, l'État a interdit la construction de nouveaux bateaux. Pourtant, aujourd'hui, on manque de cales et on est obligé d'acheter des bateaux à l'étranger ou de faire appel à des transporteurs étrangers.



Trafic fluvial sur la Saône

Pourquoi ne construit-on plus de bateaux ?

A une époque, il y avait peut-être trop de cales. Mais la politique de destruction des bateaux suivant un plan de dix ans en Europe (Allemagne, Belgique, Hollande et France), avec une caisse de compensation financée par l'État, a conduit à une situation difficile pour la France, car le surplus de cales venait essentiellement du Nord et de l'Allemagne. D'où la pénurie française aujourd'hui, aggravée par un manque d'intérêt de nos politiques pour le transport fluvial. L'Europe peut peut-être le relancer parce qu'il existe un réseau européen et que nos voisins sont prêts pour ce type de transport. En France, il est encore trop négligé. On parle du transport combiné route-rail, mais jamais de la route-fleuve. Rien que dans le bassin du Rhône, il y a 550 km de voies pour grands gabarits (4000 tonnes). La voie existe, pourquoi ne pas l'utiliser davantage ?

Par rapport au train et au camion, la part qui revient au transport fluvial est très faible.

Il faut faire attention. Les statistiques qui rendent compte des trois modes de transport sont faussées. On estime que 5% des

transports en général sont effectués par voie fluviale. Mais si l'on fait porter les statistiques uniquement sur les zones où il existe effectivement des voies d'eau navigables pour concurrencer le rail ou la route, alors la part qui revient au transport fluvial est de 20% à 25%. Là où les réseaux existent, le transport fluvial a une place assez importante. Notamment pour les marchés des agrégats, des produits céréaliers et pétroliers. Et les marchés se développent. Notamment grâce à l'action des préfets, qui incitent les nouvelles industries à consulter les possibilités offertes par la voie d'eau.



Transport fluvial sur la Saône

Le transport fluvial est davantage développé à Paris qu'ici. À quoi cela tient-il ?

C'est un problème d'infrastructures. La Seine permet la circulation de bateaux de même gabarit que le Rhône et la Saône, mais, en plus, elle est ouverte à

Le canal du Rhône



de gros gabarits sur les pays du nord : Belgique, Hollande et Allemagne. Il est possible d'y travailler avec des bateaux de 600 tonnes, alors qu'ici, pour le passage des différents réseaux, on est limité à des bateaux type "Freycinet" de 150 tonnes. On ne pourra pas développer réellement le transport fluvial tant qu'il n'y aura pas une voie pour grands gabarits permettant de relier les bassins du sud et ceux du nord.

Vous faites allusion au canal Rhin-Rhône ?

Pas seulement. Le canal Rhin-Rhône tel qu'il était proposé n'était sans doute pas la meilleure solution. Mais l'abandon du projet n'a pas été suivi d'autres propo-

sitions. Or il y a des alternatives. En particulier la création d'un canal Moselle-Saône. C'est une alternative logique dans la mesure où les pôles industriels et portuaires sont situés à Anvers, Rotterdam et Marseille. Puisque les grands gabarits passent à Coblenze, en Allemagne, et que la Moselle est déjà aménagée jusqu'à Neuves-Maisons, pourquoi aller à Mulhouse quand il existe une ligne nord-sud aux trois-quarts faite. Or ce canal Moselle-Saône n'est pas inscrit au Schéma Directeur. Le canal, s'il se fait, ne verra pas le jour avant 30 ans. Pour l'heure, il n'existe qu'un budget pour que la création en soit étudiée.

Quelle est la situation du port Édouard Herriot ?

Le port Édouard Herriot est un port important. C'est le premier port maritime avancé de Marseille. C'est un avantage, mais qui n'est pas sans faiblesse. Le port est accessible par les trois moyens de transport rail-route-fleuve. Les industriels présents sur le site doivent respecter une convention avec la CNR par laquelle ils s'engagent à effectuer un certain pourcentage de leur trafic par voie d'eau. Or cet engagement n'est pas toujours respecté. S'il faut effectivement faire jouer la concurrence et le multimodal, les entreprises présentes sur le port doivent cependant jouer le jeu du développement du transport fluvial.

Une dernière question : transport fluvial et tourisme fluvial, est-ce compatible ?

Oui. Cela existe bien ailleurs. Mais il faudrait réaménager les canaux, car il y a de gros retards au niveau des écluses, et les bateaux à passagers ont des impératifs d'horaires. Par ailleurs, il manque un port de plaisance bien aménagé. Lyon est une ville touristique et les plaisanciers qui y passent se plaignent du manque d'infrastructures : il n'y a ni eau, ni électricité, ni sécurité pour les bateaux.

La pêche professionnelle

par Dominique Vallod, Equipe "Aquaculture et Hydrobiologie", ISARA

La pêche professionnelle fluviale est un vrai métier, pratiquée sur le Rhône et la Saône par environ 50 pêcheurs aujourd'hui, seuls autorisés à commercialiser le produit de leur pêche. Le passé fut plus glorieux puisque jusqu'en 1945, la pêche en Saône faisait vivre des familles entières ; la demande locale en poisson d'eau douce était alors très élevée. Des bateaux viviers furent installés sur la Saône, puis sur le Rhône pour commercialiser sur Lyon des poissons vivants (carpe, brochet, ...) issus de la pisciculture pratiquée dans les étangs tous proches de la Dombes... Mais les habitudes alimentaires et les progrès des transports ont inversé cette tendance et en 1980, les pêcheurs avaient presque tous disparu et seuls quelques pluriactifs s'accrochaient encore à ce métier-passion. Dans Lyon, il n'y a plus aujourd'hui de pêcheurs professionnels et des bateaux viviers, il n'en reste plus qu'un seul, installé sur la rive gauche du Rhône, répondant à une demande en poissons pour la pêche de loisirs.

Les pêcheurs professionnels, d'un tempérament particulièrement forgé à la pratique d'un métier dans des conditions difficiles sont éloignés les uns des autres, dispersés essentiellement sur la portion moyenne de la Saône, entre le confluent du Doubs et Lyon ; ils n'exercent presque plus sur le Rhône.

La concurrence sur l'espace (navigation, loisirs pêche, loisirs nautiques, ...) a rendu le travail plus difficile et ses résultats parfois bien aléatoires. À cela s'ajoutent les contraintes hydrologiques (crues) et les conséquences de l'eutrophisation (végétation aquatique rendant les engins inopérants), des mauvaises pratiques agricoles (déchets de maïs emportés par les crues), du batillage (déplacement, dégradation des engins)... Cette dégradation des conditions de travail ne permet plus au pêcheur professionnel d'exercer son métier dans des conditions normales et par conséquent, d'avoir une production minimale régulière.

Ces pêcheurs capturent chaque année environ 60 à 70 tonnes constituées d'ablettes, d'écrevisses et de sandre et pour 50 % de poissons blancs difficilement commercialisables. La demande de la restauration locale reste forte et ne peut être satisfaite par les autres filières d'approvisionnement.

Parmi les problèmes venant entraver la pratique de ce métier, peu font l'objet de suivis ciblés. Les fluctuations naturelles biologiques, les problèmes de contamination par les PCB ou certains métaux lourds (mercure, ...) ou par les pesticides, les chutes brutales et inexplicables du plancton, base de la chaîne alimentaire aquatique, sont, en effet, autant de problèmes retentissant sur la qualité de nos fleuves et la disponibilité de la ressource.



L'avenir de ces pêcheurs professionnels est aujourd'hui fait d'incertitudes : des réponses à leurs inquiétudes sont nécessaires ; elles concernent l'amélioration de la qualité des milieux, des aménagements spécifiques, le retour de certaines espèces migratrices comme l'anguille, la sauvegarde et la transmission des savoirs, ...

Car ces hommes ont su maintenir des pratiques traditionnelles dont certains gestes comme le lancer d'un filet dénommé épervier ou la progression du bateau au moyen d'un long bâton appelé harpie ne peuvent laisser indifférent. C'est un métier bien trop méconnu, porteur d'une véritable culture qu'il faut savoir conserver. Ils remplissent en outre une mission de gestion des milieux aquatiques fluviaux d'intérêt général et devraient faire partie intégrante des opérations de "reconquête" de ces axes fluviaux proposés aux citoyens...

On peut consulter le site Internet :
http://rdb.eaurmc.fr/c_peche/html/pec_eng.html

L'énergie du fleuve

par Didier Cazelles

Le chemin qui marche, voilà comme était dénommé le fleuve depuis que les hommes essayaient avec des bonheurs divers d'utiliser cet élément hydrodynamique. L'énergie gravitationnelle, représentée par ces centaines de mètres cubes à la seconde en mouvement, est utilisée sous différentes formes : la flottaison des bois, la construction et la mise à flots des radeaux, puis des formes différentes de navigation, de plus en plus élaborées voient le jour. Parallèlement se mettent en place des moulins fixes avec un bief et toute une machinerie. Dans d'autres cas sont s'installés au fil de l'eau des moulins flottants dont les raisons d'être sont la possibilité de chercher le lit vif en époque d'eau "maigre".

Le fleuve actionne des roues de moulin, mais il actionne aussi des scies "battantes" ou des marteaux de forge. La fin du XIXe siècle apporte des transformations considérables : voici que se réalise au-dessus de Lyon, à quelques kilomètres, un ensemble hydroélectrique à Jonage Cusset, qui comprend un canal, une usine, un barrage, une écluse. Plus bas, plus tard et au Sud, il y a environ

quarante ans débutait l'aménagement de Pierre Bénite réunissant les mêmes éléments. Le Rhône étant un fleuve de courant et de débit important, les aménageurs l'ont particulièrement bien équipé, le transformant en escalier de Génissiat à Donzère Montdragon. Le pays avait besoin d'énergie et le fleuve pouvait en fournir ; on facilitait la navigation et l'irrigation en même temps.

Aujourd'hui la Compagnie Nationale du Rhône et EDF assurent la gestion des ressources du fleuve. Il va sans dire que l'énergie hydroélectrique fournie par le Rhône, n'est pas négligeable. Sur l'agglomération, Jonage Cusset produit plus de 600 millions de KWH en année moyenne, soit l'équivalent de 70% de la consommation de Villeurbanne. L'installation de Pierre-Bénite produit 535 millions de KWH par an.

Le défi que doivent relever ces deux grandes entreprises est peut-être aujourd'hui de pouvoir continuer à être de grands services publics, tout en s'adaptant à la nouvelle réglementation européenne.



L'eau potable

Le Rhône, source des Grands Lyonnais

par Robert Jonac, Responsable du service Production, Compagnie Générale des Eaux

Intarissable fleuve, le Rhône ne cesse de dispenser ses bienfaits aux habitants du Grand Lyon.

L'alimentation en eau potable est le premier de ces bienfaits. Captée à l'amont immédiat de l'agglomération dans une nappe alluviale sans cesse alimentée par le fleuve, l'eau que boivent les habitants de la cité est d'une qualité exceptionnelle.

L'eau distribuée prend sa source dans l'immense nappe alluviale du Rhône. Elle circule naturellement dans une couche de graviers, qui s'étend sur la plaine de l'Est Lyonnais, un formidable gisement d'eau pure, à Charmy sur l'île de Crépieux. Ce site de plus de 350 hectares, grand comme 10 fois le parc de la tête d'or, est classé réserve naturelle.

L'eau est captée dans 114 puits qui fournissent 110 millions de m³ pompés pour 260000 abonnés. La distribution se fait grâce à un réseau de 3600 kilomètres de canalisations, complété par 800 kilomètres de branchements, 64 réservoirs et châteaux d'eau répartis sur tout le territoire du Grand Lyon permettent de stocker l'eau potable. L'eau captée dans l'île de Crépieux est potable. Cependant, avant d'être acheminée au robinet, elle subit une légère chloration dans les usines de Croix Luizet et de Crépieux afin de garantir sa qualité durant le transport. Cette eau est naturellement bonne à boire, étant d'une qualité comparable à celle des eaux minérales des Alpes.

La distribution de l'eau sur l'ensemble du territoire communautaire a été déléguée à trois sociétés : la CGE (la Compagnie Générale des Eaux - groupe Vivendi), la SDEI (Société de Distribution d'Eau Intercommunale), la SEREPI (Société d'Exploitation



de Réseaux d'Eau potable Intercommunaux).

L'eau est le produit alimentaire le plus contrôlé. Ici, elle est vérifiée 22 fois par jour. 8000 prélèvements d'eau sont effectués chaque année, et ceux-ci donnent lieu à 60 000 analyses. Un système de protection a été mis en place, dénommé

"Rosalye" (Pour : système de riposte optimisée pour la sécurité de l'alimentation de l'agglomération lyonnaise en eau). Ils intègrent un certain nombre de moyens techniques afin de préserver la nappe souterraine située sur le lieu d'exploitation. De plus, des captages de secours sont susceptibles d'être exploités en période de crise, pour remplacer une partie des captages principaux.

Aujourd'hui, le fleuve poursuit inlassablement son œuvre et fournit généreusement, chaque jour, près de 300 millions de litres aux habitants du Grand Lyon. Ce qui ne représente qu'une "goutte d'eau" au regard de son formidable débit.

Il est de notre devoir de protéger cette ressource exceptionnelle, en respectant notre beau fleuve, un patrimoine pour les générations futures. Le fleuve nous le rendra au centuple.

L'assainissement des eaux dans le Grand Lyon

Par Didier Cazelles

Le service public d'assainissement est exploité en régie sur les 55 communes de la Communauté urbaine. Le service de l'assainissement programme, finance, construit et exploite tous les ouvrages destinés à transporter et traiter les eaux usées afin de les restituer dans des conditions compatibles de qualité avec la sauvegarde du milieu naturel. Ses vocations premières concernent les eaux usées. Cependant, il assure également l'évacuation et le traitement des eaux pluviales et des eaux industrielles sous certaines conditions.

L'écoulement des eaux dans le réseau s'effectue par gravité. Pour assainir les quartiers situés dans des dépressions naturelles ou artificielles, et les trémies routières, des stations de relèvement sont nécessaires.

Toutes ces installations sont contrôlées et pilotées à partir d'un système de surveillance et de télégestion. Ces stations relèvent environ en moyenne 15 millions de m³ par an.

Les stations d'épuration

Les stations d'épuration reçoivent les eaux usées collectées par le réseau d'égouts. Elles réalisent, par des procédés physique, chimique ou biologique, l'élimination de la majeure partie de la pollution contenue dans ces eaux usées, afin de protéger le milieu naturel récepteur. La pollution éliminée est concentrée sous forme de "boues" qui sont incinérées. Le service d'assainissement de la direction de l'eau de la Communauté urbaine était en charge, au premier janvier 2000, de huit stations d'épuration de capacité très variable, capables ensemble de traiter environ 540 000 m³ d'eau par jour.



Station d'épuration de Pierre-Bénite

Le patrimoine géré et maintenu est actuellement d'environ 2700 km d'égouts dont 600 km de collecteurs visitables (d'un diamètre supérieur à 1,50 m), 8 stations d'épuration de capacité totale de 1 300 000 équivalent / habitants, 40 stations de relèvement d'eaux usées, 30 de relèvement d'eaux pluviales, 10 ouvrages divers (siphon, galeries, groupes...), 22 bassins de rétention pour un volume de 240 000 m³, 30 déversoirs d'orages, 30 stations pluviométriques.

Le réseau d'assainissement est essentiellement un réseau unitaire dans lequel les eaux usées et les eaux de ruissellement sont évacuées dans la même conduite. Le réseau est composé de 2 100 km de réseaux unitaires et de 600 km environ de réseaux séparatifs, dont 350 km recevant exclusivement des eaux usées et 250 km recevant exclusivement des eaux pluviales.



Station d'épuration de Saint-Fons



Quelle place pour la nature, le long des fleuves lyonnais ?

Par Jean-Louis Michelot, Consultant en environnement

Les vallées, pénétrantes de nature dans la ville

Les cours d'eau ont favorisé l'implantation des villes, en offrant aux hommes une ressource et des voies de communication importantes. Pourtant, dans la plupart des agglomérations, l'urbanisation a largement évité les abords immédiats des rivières, à cause de la contrainte des inondations ou du relief des vallées.

L'agglomération lyonnaise entre dans ce schéma général.

Dans l'ouest lyonnais, les petits affluents du Rhône (Yzeron, ruisseaux de Serre ou de Charbonnières...) font pénétrer en zone urbaine des corridors boisés continus et parfois sauvages. La Saône, rivière calme dans sa traversée de Lyon, a peu freiné l'urbanisation, mais elle a apporté la nature sous la forme d'îles et de rives boisées. Le Rhône, pour sa part, a entravé les activités humaines, jusqu'au siècle dernier à cause de ses divagations et, jusqu'à aujourd'hui, de ses inondations. Mais l'aménagement du Rhône au XXe siècle a largement modifié cette situation dans le centre ville ; le fleuve a été transformé en un plan d'eau régulé, en contact direct avec les quais. À ce titre, le paysage fluvial lyonnais est dans une situation bien moins naturelle que celui de la Loire à Orléans, du Rhône à Genève ou du Saint-Laurent à Montréal.

Pourtant, la nature continue d'être présente à Lyon grâce à la présence du fleuve. Dans le centre ville, les mouettes et les fleurs des renoncules aquatiques participent au paysage urbain ; des castors (animaux symboles du Rhône) ont établi leur gîte contre les piles d'un pont, et cherchent leur nourriture le long des rives boisées de la Cité internationale.

Mais la nature fluviale peut surtout s'exprimer en zone périurbaine. À l'amont de Lyon, la vallée du Rhône pénètre comme un coin dans la ville : 1 ha non urbanisé face à la Cité internationale, 50 à la Feysine, 400 dans les champs de captage de

Crépieux-Chamy, et plus de 2000 dans le parc de Miribel-Jonage. À l'aval, la pression de la ville sur le milieu est plus forte, avec le couloir de la chimie, l'autoroute Lyon-Marseille ou la voie navigable ; le fleuve reste toutefois bordé d'une forêt de belle tenue à partir de Pierre-Bénite.



Mouette rieuse

Cette nature, même soumise à la pression urbaine, constitue un patrimoine intéressant. Elle possède des communautés végétales et animales typiques des vallées fluviales, espaces sensibles de plus en plus rares en France ou en Europe. Ainsi, l'agglomération lyonnaise abrite encore aujourd'hui - parmi d'autres richesses - une colonie de hérons, l'apron, poisson endémique du bassin du Rhône ou l'helléborine du Rhône, orchidée inféodée à la vallée du Rhône dans la région lyonnaise.

Quelle place laisser à la nature ?

Après beaucoup de gaspillage, l'heure est aujourd'hui à l'utilisation durable du territoire, visant à valoriser ses diverses fonctions. Plutôt que de gérer l'espace naturel de façon sectorielle, pour tel ou tel usage, il s'agit de mener une action globale, permettant d'accueillir sur un même site des fonctions complémentaires. La richesse des milieux naturels ne repose pas seulement sur leur biodiversité, mais sur l'ensemble des services qu'ils

rendent à la collectivité, et qui expliquent que l'on puisse les considérer comme des « infrastructures naturelles » aussi utiles que des voies de communication ou des barrages (Mermet, 1993).



Hérons cendrés

Les milieux naturels de la vallée du Rhône assurent ainsi la totalité de l'alimentation en eau potable de l'agglomération. Les champs de captage principaux (Crépieux-Charmy) sont aujourd'hui protégés par une réserve naturelle volontaire.

Les plaines alluviales participent à la régulation des crues, par le stockage des eaux et leur ralentissement par la végétation. Plus l'espace est naturel, mieux il assure cette fonction.

Les fonctions sociales de l'espace naturel urbain ne sont pas les moindres. Ces vastes zones vertes jouent en effet un rôle considérable dans l'équilibre de la ville. Le Parc de Miribel-Jonage, avec plus de 3 millions de visiteurs par an, en est une formidable illustration.

L'espace fluvial est enfin un lieu de production : agriculture, sylviculture, hydroélectricité, extraction de granulats... Ces activités peuvent selon les cas, porter atteinte ou contribuer à la valeur du patrimoine naturel.

Les collectivités locales et l'Etat ont pris conscience depuis quelques années de la richesse que représentent ces espaces naturels. Ils ont engagé des mesures de préservation de ce patrimoine

(arrêté de protection de biotope au sud de Lyon, site Natura 2000 et réserve naturelle à l'amont). Ils ont mené des travaux importants de restauration de ces milieux : remise en eau d'anciens bras du Rhône à l'aval de Lyon, renaturation de gravières et gestion des espaces naturels à Miribel-Jonage...

La nature urbaine et périurbaine représente un véritable défi en matière de gestion, tant il existe une apparente contradiction entre la définition de la Nature (*ce qui, dans l'Univers, se produit spontanément, sans l'action de l'homme, pour le Petit Robert*) et l'essence même de la ville. Il est impossible de laisser ces espaces sans gestion, sous peine de les voir dégradés irréversiblement par des activités non voulues. À l'inverse, il serait regrettable de vouloir les contrôler totalement, à l'image des parcs urbains ; cela serait absurde sur le plan écologique (on détruirait la nature que l'on a voulu conserver) et l'on priverait la ville de l'un de ses espaces de liberté.

La solution ne peut reposer que sur une approche fine, laissant s'exprimer au maximum la dynamique naturelle comme la dynamique sociale, mais en prévenant les dérives par des actions de gestion des écosystèmes et d'accompagnement de la fréquentation.

Ces espaces naturels, particulièrement riches sur le plan de la biodiversité, et très attractifs pour le public en raison de la présence de l'eau et de paysages remarquables, constituent des lieux de rencontre privilégiés entre l'Homme et la Nature. Pour être préservés, ils méritent d'être pleinement appropriés par la population.



Castor

Bibliographie

- GRANGE (A.), MICHELOT (J.L.), BALANDRAS (F.), 2001.- Les espaces naturels périurbains : typologie et prise en compte dans les politiques métropolitaines. Séminaire Fédénatur, Barcelone.
- MERMET (L.), 1993.- Innover pour une gestion plus écologique des fleuves. AsCA, Ministère de l'Environnement, 107p.

Pour une approche globale et équilibrée des usages du fleuve

par Michel Raffin, Président de l'Alliance des Rhodaniens

Un fleuve est un système très complexe, compte tenu de la multiplicité de ses fonctionnalités : navigation, énergie, tourisme, environnement, sport, équipements portuaires, ressources en eau, patrimoine...

L'espace fluvial lyonnais devrait donc être le terrain privilégié d'un concept très à la mode depuis quelques années et pourtant méconnu : celui du développement durable. Rappelons que le développement durable ou soutenable (de l'anglais sustainable) ne s'intéresse pas seulement à l'environnement comme certains le pensent, mais qu'il a pour objet de concilier l'économie, le social et l'environnement en permettant aux générations actuelles de préserver l'avenir pour les générations futures.

Tel est le défi majeur à relever sur le fleuve. Il correspond bien à l'appel d'Annette Viel, chargée du projet biosphère de Montréal, à « un nouvel équilibre économique, touristique et écologique » et aussi à la demande de Jean-Louis Michelot, consultant en environnement, « d'une approche fine laissant s'exprimer au maximum la dynamique naturelle comme la dynamique sociale, mais en prévenant les dérives... »

De l'Antiquité au 19^{ème}, les riverains vivaient en symbiose avec le Rhône et la Saône, pour le meilleur, avec par exemple le mode alors dominant des transports ou les amendements agricoles par le limon, mais aussi pour le pire, du fait notamment des crues dévastatrices. L'aménagement du fleuve semblait alors hors de portée et on s'en remettait à la Providence. Le milieu fluvial n'était cependant plus « naturel » depuis longtemps, compte tenu de l'impact parfois encore sous-estimé de la déforestation médiévale.

Puis vint le temps, jusqu'aux années 1970, où on prétendit « maîtriser » le Rhône. Les grandes crues de 1993-1994 nous rappelèrent à plus d'humilité. Le développement économique primait et les préoccupations environnementales demeurèrent longtemps faibles, même chez certains riverains qui semblent aujourd'hui l'avoir oublié en désignant les aménageurs à la vindicte publique.

Ces excès ont fait ensuite place à d'autres, dans un mouvement de balancier bien français.

Ainsi, alors que les Allemands inauguraient dès 1992 une liaison à grand gabarit Rhin-Main-Danube aménagée en bonne intelligence avec les riverains et les défenseurs locaux de la nature, la France renonça par une saute d'humeur à une liaison par le Doubs, malgré un débit et des capacités de financement par la recette hydroélectrique du Rhône très supérieures à ceux du projet bavarois. Reste à reprendre l'option de débouché par la Moselle, oubliée depuis 25 ans, mais dont l'étude d'opportunité est aujourd'hui inscrite au contrat Etat-Région Rhône-Alpes.

Beaucoup a été fait depuis 20 ans pour rendre leurs fleuves aux Lyonnais. Il convient de poursuivre cet effort essentiel pour la qualité de vie comme pour le développement du tourisme. Prenons toutefois garde à ne pas transformer nos fleuves en un décor sans lien avec les pratiques économiques et sociales. À ce titre, au Nord de l'agglomération, il



Feux d'artifice sur la Saône



La Saône - Quai Romain Rolland

est regrettable que les pouvoirs publics, lors du renouvellement de la concession EDF de Cusset, viennent de renoncer jusqu'au-delà de 2010 au moins, à l'opportunité, pourtant attendue depuis 1990, d'une mise en navigabilité touristique de Lyon à Jons. Au Sud de l'agglomération, c'est le Port Edouard Herriot qui est parfois décrié, alors qu'il s'agit d'un équipement majeur et d'avenir, comme le souligne Jean-Pierre Risoan, et comme le montre la mise en service depuis le 1er octobre 2001 d'une nouvelle liaison fluviale conteneurisée fort prometteuse avec Fos-sur-mer.

Il est temps désormais de revenir à la sagesse d'une approche intégrant l'ensemble des paramètres et leurs interrelations, pour tendre vers un bon fonctionnement dynamique et équilibré des usages du fleuve. La diversité de ces usages en constitue la

première richesse, même si elle en rend plus difficile la gestion. C'est dans cet esprit que, sur la proposition du Conseil Économique et Social Rhône-Alpes, le Conseil Régional appelle à l'élaboration d'un projet global pour le fleuve Rhône, en associant autour des Régions concernées l'ensemble des acteurs au sein d'une entité fédératrice des initiatives et des territoires.

La mise en œuvre et la réussite de ce projet global supposeront le dépassement de nombre de querelles gauloises.

Ils impliquent aussi des investissements lourds dans les domaines de la navigation, de l'environnement, du tourisme, ... Ceux-ci seraient parfaitement finançables par les recettes hydroélectriques du Rhône si l'Etat relâchait la pression fiscale qu'il fait peser sur elles au travers de la taxe sur les ouvrages hydroélectriques concédés, instituée depuis 1995. De plus, au-delà de ses discours sur la gouvernance, il revient à l'Etat de partager avec les acteurs locaux la décision politique relative au fleuve. Il ne s'agirait d'ailleurs que de mettre enfin en œuvre, avec 80 ans de retard, une loi du 27 mai 1921 toujours en vigueur, la loi du Rhône qui a été portée par les Rhodaniens pour financer les volets non rentables de l'aménagement par le seul volet rentable, l'énergie, au service prioritaire des collectivités riveraines.



Gravières sur le Rhône Amont (1970)

3 - La gouvernance sur les fleuves : des projets, des outils et des actions pour l'eau

Des pouvoirs sur les fleuves...

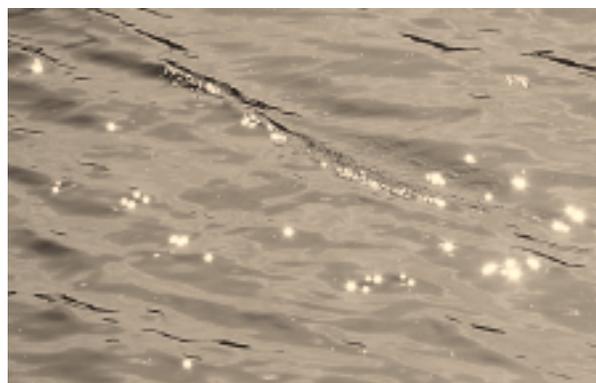
par Paul Michelet, Directeur des études et recherche à l'Agence de l'Eau Rhône Méditerranée Corse

La gestion de l'eau en France : les principes de responsabilités et d'organisation

L'approche des questions liées à la gestion de l'eau et des fleuves est complexe, car cette gestion implique un grand nombre d'acteurs - pouvoirs publics, collectivités et élus locaux, acteurs économiques, associations -, et s'exerce sur une multiplicité d'échelles géographiques : le cadre européen (directives), le cadre national, les « grands bassins versants », les 22 régions, les 96 départements et les ... 36 772 communes !

La représentation proposée ci-dessous est donc bien sûr très simplifiée, mais permet de situer

chaque groupe d'acteurs les uns par rapport aux autres, et de préciser les grands principes de leurs responsabilités respectives.



ÉTAT	La responsabilité de la réglementation et de la « régulation »	
Au niveau national	Politique nationale de l'eau (notamment transposition en droit français des directives européennes).	Le Ministère chargé de l'environnement définit et organise les actions de l'État dans le domaine de l'eau en général, le cas échéant en liaison avec d'autres Ministères, pour des usages particuliers de l'eau (Santé, Agriculture, Industrie, etc.).
Au niveau des « grands bassins »	Définition et mise en oeuvre de la réglementation et contrôle de son respect (police de l'eau et de la pêche).	Les Préfets coordonnateurs de bassin, en s'appuyant sur les Délégations de bassin (DIREN de bassin), coordonnent à l'échelle du bassin les actions des différents services de l'État dans le domaine de l'eau.
Au niveau régional ou départemental		Les services déconcentrés de l'État, placés sous l'autorité des Préfets, mettent en oeuvre la politique de l'État sous ses aspects réglementaires et techniques, leur action étant coordonnée au niveau des Comités Techniques Régionaux de l'Eau (CTRE) à l'échelle régionale, et au sein des Missions Inter-Services de l'Eau (MISE) à l'échelle départementale.

ORGANISMES DE BASSIN	La responsabilité de la planification et de l'incitation financière à l'échelle du bassin	
<p>Au niveau des « grands bassins » (Adour-Garonne, Artois-Picardie, Loire-Bretagne, Rhin-Meuse, Rhône-Méditerranée-Corse, Seine-Normandie + les 4 DOM)</p>	<p>Planification (SDAGE)</p> <p>Politique de l'eau au niveau du bassin</p> <p>Incitations financières (redevances et aides)</p>	<p>Les Comités de Bassin, à l'échelle de chacun des grands bassins hydrographiques français, rassemblent les acteurs de l'eau : représentants des collectivités territoriales, des usagers, du monde associatif et de l'État. Ils ont 3 missions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - élaboration du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) et suivi de sa mise en œuvre, - orientation de la politique d'intervention des Agences de l'Eau, - avis sur les « grands aménagements ». <p>Les Agences de l'Eau prélèvent des redevances sur les usages de l'eau, et accordent des aides financières permettant de lutter contre la pollution, de mieux gérer la ressource en eau et de restaurer les milieux aquatiques (NB : il n'existe pas d'Agence de l'Eau dans les DOM, mais des « Offices de l'Eau » placés sous la tutelle des Conseils Généraux).</p>

COLLECTIVITÉS TERRITORIALES	La responsabilité de la mise en oeuvre locale des actions	
<p>Régions et Départements</p> <p>Communes et leurs groupements</p>	<p>Lien entre politique d'aménagement du territoire et politique de l'eau par le biais de financements.</p> <p>Responsabilité du service de l'eau potable et de l'assainissement.</p>	<p>Les Conseils Régionaux (contrat de plan...) et les Conseils Généraux peuvent apporter un appui technique et financier aux communes.</p> <p>Les communes sont responsables de la distribution de l'eau potable, de la collecte et du traitement des eaux usées. Elles peuvent s'organiser dans un cadre intercommunal.</p> <p>Ces collectivités sont responsables des décisions d'investissements pour lesquelles elles peuvent bénéficier de l'appui technique et financier de l'Agence de l'Eau, et/ou de la Région et/ou du Département. Elles sont aussi responsables du choix du mode de gestion, qui peut être confiée soit aux services municipaux ou syndicaux (régie), soit à des opérateurs privés (Lyonnaise des Eaux, Générale des Eaux, SAUR, etc.).</p> <p>Le maire est également responsable, conjointement avec le Préfet, de la sécurité et de la salubrité publique : il dispose ainsi d'un pouvoir de police vis-à-vis de la baignade, des inondations (à travers les permis de construire notamment), etc.</p>

ACTEURS ECONOMIQUES, ASSOCIATIONS	Mise en oeuvre locale des actions et/ou force de proposition, relais d'opinion...	
	Maîtrise d'ouvrage Concertation et propositions	Industriels, agriculteurs... sont responsables de la construction et de la gestion de leurs installations de dépollution, de prélèvement, etc. Usagers, associations de consommateurs, de protection de l'environnement, fédérations professionnelles, etc. sont également associés aux décisions en matière de planification et de gestion par leur représentation au sein de structures locales comme les Commissions Locales de l'Eau (CLE), les Comités de rivières, etc., aux côtés des collectivités et services de l'État.

Un exemple plus précis...

À titre d'exemple sur le thème de l'assainissement, les communes ou leurs groupements (Grand Lyon par exemple dans le cas de l'agglomération lyonnaise) sont responsables de l'assainissement : elles ont la charge de construire un réseau de collecte des eaux usées, une station d'épuration..., en assurent le financement, la maîtrise d'ouvrage, décident du mode de gestion, etc. ; l'autorité de

régulation est l'État (Service de la Navigation Rhône-Saône, dans le cas du Rhône) qui s'assure du respect d'un certain nombre d'éléments en autorisant la réalisation de ces ouvrages (normes de rejet, destination des boues d'épuration, etc.) ; l'Agence de l'Eau est partenaire financier en apportant des subventions au maître d'ouvrage, la Région et/ou le Département pouvant également apporter leur concours financier.

Types d'activité ou d'usage	Les gestionnaires et « utilisateurs » (1)	L'autorité de régulation (1)	Les acteurs techniques et/ou financiers (1)
Assainissement	Communauté Urbaine de Lyon	État : Service de la Navigation pour le Rhône et la Saône, DDAF pour les autres cours d'eau	Agence de l'Eau
Eau potable	Communauté Urbaine de Lyon	État : DDASS (qualité de l'eau distribuée)	Agence de l'Eau
Activités industrielles (industrie de la chimie, hydroélectricité, ...)	Industriels, EDF (Cusset), CNR	État : DRIRE	Agence de l'Eau (réduction des impacts environnementaux de ces activités)
Navigation	VNF, CNR	État : Service de la Navigation Rhône-Saône	EPTBTR (ex Institution Rhône-Saône - tourisme)
Restauration écologique et environnementale	Communauté Urbaine de Lyon, SMIRIL, SYMALIM, CNR...	État : DIREN, DRIRE, Service de la Navigation Rhône-Saône	Agence de l'Eau, Conseil Supérieur de la Pêche, Conseil Régional...
Pêche	Associations et Fédération de pêche, pêcheurs professionnels	État : Service de la Navigation pour le Rhône et la Saône, DDAF pour les autres cours d'eau	Conseil Supérieur de la Pêche
etc.

(1) Pour des raisons de simplification et de lisibilité, ne sont mentionnés ici que les « acteurs » principaux, de nombreux autres pouvant intervenir sur tel ou tel aspect dans la coordination (ex. DIREN pour l'État...), le financement (ex. Département, Région...), le processus de concertation (ex. monde associatif...), etc.

Un « cadre d'action » planifié et concerté commun qui tend à se renforcer...

Les ressources naturelles d'un fleuve comme le Rhône sont donc l'objet de sollicitations nombreuses et très variées. C'est pourquoi, afin de donner une « grille de lecture commune, durable et équilibrée » à l'action des différents intervenants, a été ressenti par le législateur (loi sur l'eau du 3 janvier 1992) le besoin d'un document de planification, élaboré en concertation par tous les acteurs intéressés et doté d'une portée juridique garantie par l'Etat, pour organiser la gestion de l'eau et des milieux aquatiques. C'est là le rôle des SDAGE (Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux), élaborés par les Comités de Bassin dans chacun des grands bassins hydrogéographiques français. Le rôle des SAGE (Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux,

élaborés sur certaines portions plus restreintes du territoire en fonction des initiatives locales), comme le SAGE de la nappe de l'Est Lyonnais, procède également de cette idée, en approfondissant et déclinant cette approche à une échelle plus locale. Sur le fond, le fil directeur de ces différents documents de planification, qui concrétise le concept de développement durable, est que des milieux aquatiques préservés sont les mieux à même de répondre durablement aux sollicitations des différents usages. C'est au demeurant l'esprit même de la récente « directive établissant un cadre pour l'action communautaire dans le domaine de l'eau », adoptée à l'échelle européenne le 23 octobre 2000, qui reprend et renforce ce principe de planification concertée à l'échelle des bassins en tant que « cadre » général de l'action.



Darse - Port Edouard Herriot

La Maison du Rhône

par André Vincent,
responsable des programmes scientifiques et culturels à la Maison du Rhône

La Maison du Rhône - créée en décembre 1989, à l'initiative de la Ville de Givors - a d'emblée choisi de se positionner de manière originale dans le champ des équipements patrimoniaux : d'abord en abordant le Rhône d'un point de vue global, l'histoire des relations homme/fleuve telles qu'elles se sont construites et se construisent tout au long de son cours et de son bassin ; ensuite en nourrissant cette thématique par un véritable travail de recherche en anthropologie conduit sous la houlette d'un ethnologue et accompagnée par un conseil scientifique réunissant différentes disciplines des Sciences Sociales et Humaines ; enfin, en réalisant un travail de restitution auprès du grand public des résultats de ce programme scientifique par l'intermédiaire notamment d'expositions et d'ateliers pédagogiques¹, destinés à illustrer les différentes facettes passées et présentes de cette relation. Par là même, il s'agissait aussi - après la vague de l'écologie et complémentairement à elle - de positionner la Maison du Rhône en tant qu'acteur de la diffusion d'un autre regard sur le fleuve : celui d'une discipline, l'ethnologie, dans sa capacité à éclairer le fait que ce fleuve (et la nature en général) n'est jamais que le résultat de la somme des actions que l'homme a engagées et conduites. "Miroir d'une société"², le fleuve renvoie donc non seulement à ses usages majeurs (navigation, hydroélectricité...) mais également à l'ensemble des savoirs, savoir-faire, représentations à l'oeuvre chez ceux ayant (eu) à le fréquenter et le côtoyer.

Une des manières de problématiser cette question a donc consisté à l'aborder par l'intermédiaire d'une notion forgée à et par la Maison du Rhône : celle de "culture de fleuve"³. Plus qu'un concept, il s'agissait alors essentiellement d'inscrire ce travail dans une perspective dynamique et d'envisager cette "histoire du rapport homme/fleuve" du point de

vue général du changement social et culturel. De la sorte, on se met en capacité non seulement de recueillir et ethnographier la "mémoire fluviale" des Rhodaniens mais aussi de mettre à distance le discours riverain de l'âge d'or, d'avant les grands travaux d'aménagement de la seconde moitié du 20ème siècle. Nous pouvons alors, analyser les multiples modalités de la recomposition d'une relation sans cesse interrogée par les événements liés aux évolutions de la société.



Le Rhône - Port Edouard Herriot

Ce faisant, la Maison du Rhône a mis à l'épreuve sa capacité à rendre visible à partir du "fleuve analysé" les enjeux du phénomène contemporain de redécouverte / ré-appropriation du Rhône (et des cours d'eau en général)⁴. Car, si avec l'aménagement systématique des années 1950-1980 "un fleuve nouveau est né"⁵, nous assistons depuis peu à un vaste mouvement de retour vers cet élément de nature s'appuyant notamment sur le patrimoine qu'il représente. Après sa mise au service de la Nation - qui a pu correspondre aux yeux du plus grand nombre pendant un temps à sa déqualification - le Rhône fait aujourd'hui l'objet de

1- Une offre diversifiée permet aux élèves de tous niveaux d'aborder l'histoire de l'homme et du fleuve au travers de thèmes tels que la frontière, la navigation, l'imaginaire, le passage...

2- Nous empruntons cette expression à J. Bethemont, La société au miroir du fleuve, in Le fleuve et ses métamorphoses, actes du colloque international, Université Lyon 3 - Jean Moulin, Didier Erudition, 1993.

3- A. Vincent, Par delà le Rhône. Etude d'une culture de fleuve, rapport de synthèse pour la Mission du Patrimoine ethnologique, Maison du Rhône, juin 1995.

4- G. Armani, C. Barthélémy, L. Bérard, D. Cercllet, M. Faure, Ph. Marchenay, A. Vincent, Patrimonialisation du vivant et structuration de l'espace, Rapport de synthèse pour l'ARASSH, CREA-Université Lumière Lyon 2, CRIRT-CNRS, Maison du Rhône, juin 1999.

5- D. Cercllet et A. Vincent, Le Rhône aménagé, rapport de synthèse pour la Mission du Patrimoine ethnologique, décembre 1998.



La Saône - Quai Saint Vincent

nombreux projets et programmes de restauration, valorisation, protection conçus et élaborés aussi bien par ses grands opérateurs (CNR, VNF, Agence de l'eau...) que par les collectivités qui le bordent. Or, ce regain d'intérêt ne va pas sans poser la question des fonctions sociales et culturelles qu'il pourrait - à nouveau - remplir, comme des usages - parfois contradictoires - qu'il devra accueillir... Se pose donc de façon accrue la question de sa gestion sociale, aussi bien que de sa capacité à être, comme par le passé, un vecteur de développement local ⁶. Autant de problématiques que la Maison du

Rhône, par l'analyse diachronique du rapport de l'homme au fleuve qu'elle conduit, peut traiter dans une perspective d'aide à la décision.

Recherche et diffusion culturelle ont donc fait de la Maison du Rhône un lieu ressource en anthropologie du fleuve ; cet ancrage régional complété d'un intérêt national lui ont valu la reconnaissance en 1996 du ministère de la Culture sous la forme d'un label "ethnopôle" attribué par la Mission du Patrimoine ethnologique. A ces missions initiales, viennent dès lors s'ajouter celles de centre de documentation, de lieu d'accueil et de formation pour les étudiants à partir du niveau maîtrise, de partenaire scientifique comme de maître d'ouvrage pour des travaux d'étude et d'analyse du fleuve et de ses patrimoines. C'est ainsi que la DATAR pour l'élaboration d'un Pôle d'Economie du Patrimoine Rhône, la Région pour le projet de charte de développement de la Moyenne Vallée du Rhône, le Syndicat des communes riveraines du canal de Jonage et EDF pour la mise en valeur patrimoniale du site de Cusset, l'Etat pour la place du patrimoine fluvial dans le grand Sud Est, la Ville de Givors pour la reconstitution de son lien avec le fleuve sollicitent la Maison du Rhône. Autant de travaux conduits en considérant à chaque fois le Rhône comme un territoire de projets et un nouvel espace des possibles pour ses riverains et multiples usagers.

L'exposition "D'un Rhône à l'autre. Une collection, des histoires, et demain ?" conçue et réalisée par la Maison du Rhône offre à travers la collection Guy Dürrenmatt un voyage dans l'histoire des 150 dernières années du fleuve : comment est né le Rhône que nous connaissons aujourd'hui ? Que sera celui de demain ?

cyber site : www.maisondurhone.org

6 - A. Vincent, L'île de la Table Ronde, ou le fleuve ré-enchanté ? in Aesturia. Sciences humaines et environnement, n° 1, 2000.

La Zone Atelier « Bassin du Rhône »

par Christian Lévêque, CNRS-Programme Environnement, Vie et Sociétés

Depuis des siècles, le patrimoine naturel du bassin du Rhône a été fortement aménagé pour satisfaire aux besoins des hommes : permettre la navigation, fournir de l'énergie, prévenir les inondations, extraire des granulats, etc. Par ailleurs la présence de grandes agglomérations et le développement de l'agriculture sont à l'origine de prélèvements d'eau importants et de rejets de polluants dans les rivières. Ces différents usages ont fortement modifié le fonctionnement du fleuve tant du point de vue hydrologique que biologique.

Mais depuis quelques années les différents acteurs régionaux ont affirmé leur volonté de réhabiliter le patrimoine aquatique. Une telle entreprise pour être efficace doit à la fois :

- considérer le système constitué par le bassin du Rhône comme un ensemble interactif entre ses différentes composantes physiques, chimiques, biologiques et humaines. L'échelle du bassin est aussi celle de la définition des politiques de gestion ;
- rechercher un équilibre entre un état écologique acceptable et les divers usages du fleuve et de son bassin ;
- disposer d'une méthodologie et d'un dispositif de suivi sur le long terme de l'état du fleuve afin d'évaluer les effets des opérations de réhabilitation qui seront menées : organiser un réseau d'observatoires, faciliter l'accès aux données existantes, les mettre à disposition des scientifiques et des utilisateurs.

La Zone Atelier a pour objectif de répondre à ces préoccupations en favorisant la mise en place d'une

recherche interdisciplinaire associant les équipes les plus compétentes de la région, et en développant la concertation avec les divers acteurs opérationnels, par des colloques et des publications, mais aussi par des actions de formation et de sensibilisation. Les acteurs de la démarche prévoient également une pratique d'atelier d'aide à la décision, réunissant les élus, les décideurs techniques et les chercheurs. Le label Zone Atelier apporte une garantie de qualité scientifique et d'engagement des équipes à participer à une démarche collective autour des questions de réhabilitation et de gestion durable des cours d'eau.

Cette démarche va dans le sens de la politique européenne. Elle est adaptée aux objectifs de la Directive cadre pour la protection des ressources en eau, qui vise à développer une approche intégrée pour réhabiliter les milieux aquatiques.



Note de Jean-Paul BRAVARD sur les équipes : la Zone Atelier Bassin du Rhône associe des équipes de chercheurs en climatologie, biologie aquatique, géographie physique et humaine, génie civil, sociologie, ethnologie, etc... Parmi les établissements impliqués, notons les Universités de Lyon 1, Lyon 2, Lyon 3, Saint-Etienne et Paris X-Nanterre, l'INSA de Lyon, l'ENTPE, plusieurs équipes du CEMAGREF (Centre d'Etude du Matériel Agricole, Des Eaux et des Forêts de Lyon, Grenoble, Aix-en-Provence), l'Ecole des Mines de Saint-Etienne, l'Ecole Vétérinaire de Lyon, la Maison du Rhône à Givors, etc...

Mesurer pour connaître, connaître pour agir

par Bernard Chocat, Professeur à l'INSA de Lyon
Directeur de l'OTHU (Observatoire de Terrain en Hydrologie Urbaine)

La responsabilité des rejets urbains de temps sec et de temps de pluie dans l'altération de la qualité des rivières et des fleuves est aujourd'hui largement avérée. Outre les enjeux environnementaux, les enjeux financiers sont considérables (50 à 60 milliards de francs devront être investis par les collectivités territoriales pour l'ensemble de la France dans les 10 ans à venir).

Cependant les moyens de contrôle des rejets, s'ils sont reconnus indispensables, voire rendus obligatoires par les dispositions réglementaires prévues par la loi sur l'eau de janvier 1992, sont controversés. En pratique il est souvent difficile de choisir les solutions les mieux adaptées pour limiter les impacts des rejets, tout simplement parce que les mécanismes générateurs de ces impacts restent encore très mal connus.

Dans tous les domaines scientifiques, l'observation des phénomènes constitue l'élément de base pour la construction des connaissances. Or, en hydrologie urbaine, comme dans d'autres disciplines relevant en partie des sciences écologiques, la mesure est soumise aux aléas de la nature et aux difficultés de l'expérimentation in situ, ce qui la rend coûteuse et difficile.

À Lyon, les partenaires locaux, scientifiques (Cemagref, ENTPE, INSA, Universités Lyon 1 et Lyon 3) et opérationnels (Agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse, Communauté urbaine de Lyon, Région Rhône-Alpes), se sont rassemblés pour mettre en place un observatoire de terrain. Cet observatoire est constitué d'un ensemble de capteurs installés sur le réseau d'assainissement de la Communauté urbaine de Lyon et sur certains des milieux naturels recevant les effluents (actuellement l'Yzeron, ses affluents et la nappe de l'Est, à terme la Saône et le Rhône seront également instrumentés).

Ce projet est très original dans le contexte national et international, car il est le seul à remplir les trois conditions suivantes :

Pluridisciplinarité. Participent au projet des climatologues, des hydrologues, des hydrauliciens, des mécaniciens des sols, des hydrogéologues, des chimistes et des biologistes. Sont également associés des économistes et des sociologues.

Durée. Les partenaires ont pris l'engagement de faire fonctionner l'observatoire pendant une durée d'au moins dix ans, durée nécessaire pour mesurer des impacts significatifs dus à des modifications dans les pratiques de gestion des eaux urbaines ou des milieux naturels.

Caractère scientifique. L'Observatoire de Terrain en Hydrologie Urbaine constitue un dispositif destiné à alimenter un programme pluriannuel de recherche, ce qui garantit la qualité scientifique des données recueillies et utilisées dans les actions de recherche.

De façon plus précise, les objectifs scientifiques de cet observatoire consistent à mieux connaître :

- les précipitations, et plus généralement la climatologie, à des échelles fines de temps et d'espace ;
- les volumes d'eaux et les masses de polluants produits par les différentes zones urbaines en fonction de leurs caractéristiques (relief, occupation des sols, activité économique, etc.) ;
- l'évolution des flux de polluants à travers les divers ouvrages constituant le système d'assainissement (réseaux, ouvrages de stockage, dispositifs d'infiltration ou de traitement) et jusqu'à leur rejet ;
- le devenir des polluants après leur rejet dans les systèmes naturels (rivières, sols et nappes) ;
- les impacts des polluants sur ces systèmes naturels (changements dans les peuplements animaux et végétaux, pertes de qualité paysagère ou d'usage, etc.).

Les connaissances ainsi recueillies sont capitalisées au moyen de différents programmes de recherche finalisés qui visent :

- à améliorer les stratégies de conception et de gestion des systèmes d'assainissement urbain ;
- à fournir des éléments décisionnels en vue de la protection et de la restauration des milieux naturels.

L'esprit du Plan Bleu est de relier la terre et l'eau de façon permanente

Entretien avec Pierre Romier, Responsable des activités fluviales au Grand Lyon

À quelles préoccupations répond le Plan Bleu ?

Autrefois, de nombreuses activités liées à l'eau, comme celles des lavandières, des coches d'eau, des moulins, etc. entretenaient un lien entre les riverains et les fleuves. La disparition de ces usages a entraîné un abandon de ces espaces qui ont fini par devenir des dépotoirs, investis ensuite par les infrastructures routières : parkings, voies sur berges, etc. L'esprit du Plan Bleu est de relier la terre et l'eau de façon permanente afin de favoriser l'émergence d'usages nouveaux. Retrouver une familiarité avec les fleuves implique de les ouvrir aux habitants et de donner aux navigants la possibilité de faire des haltes. Cela passe par des chemins, des pistes cyclables, des rampes de mise à l'eau de bateaux, des pontons d'accostage, etc.

Quelles ont été les grandes étapes de cette reconquête ?

Dans les années 80, la commission "Lyon, ville fluviale" s'est mise en place avec l'Agence d'Urbanisme pour faire des propositions concernant l'aménagement des fleuves. Une des conclusions était que pour engager des projets, il fallait que le Grand Lyon soit concessionnaire d'une partie des berges. C'est ce qui a été fait pour la rive gauche du Rhône et, sur la Saône, les quais des Célestins et de la Pêcherie. Cela a marqué le début de la reconquête des berges. Après 1987, le Plan Bleu a été créé pour organiser un aménagement cohérent des espaces fluviaux en s'appuyant

sur un document qui globalise l'ensemble du domaine fluvial communautaire. C'est ce qui a été fait et approuvé par le Conseil de Communauté en 1991.

Le Plan Bleu va donc bien au-delà de l'aménagement des berges. Il touche l'économie, le tourisme, etc.

Oui. Il faut réfléchir à l'aménagement du fleuve en lien avec l'ensemble des activités qu'il abrite. C'est pour cela que, bien qu'il s'agisse d'un document sans valeur juridique, non imposable au tiers, le Plan Bleu a fait émerger un large consensus. Il s'est créé un "esprit Plan Bleu" et de nombreuses actions ont pu être mises en œuvre.

Vous voulez dire que bien qu'il ne soit pas contractuel, le Plan Bleu s'est imposé et a modifié le rapport au fleuve ?

Oui. Les communes se sont saisies de certains projets du Plan Bleu, projets dont elles étaient parfois à la source, pour les mettre en œuvre. Le Plan Bleu a été un moteur de développement et a vite été dépassé par son succès. Il a donc fallu le revoir et l'enrichir. C'est la troisième étape, approuvée en 1998. Le Plan Bleu a permis la réalisation d'un grand nombre de projets comme la construction de onze haltes fluviales le long de la Saône, la création du parc de Gerland, la restauration du confluent ainsi que l'aménagement de l'embarcadère de la Place Antonin Poncet. Avec cette dernière opération, on a enfin réussi à franchir l'axe nord-sud, pour relier la rive droite du Rhône à la presqu'île.

Quelles sont les grandes orientations du "nouveau" Plan Bleu ?

Les orientations du nouveau Plan Bleu sont présentées de manière thématique et non plus par secteur géographique. On a dégagé trois grands thèmes : "Environnement et patrimoine", "Continuité, organisation urbaine et usages", qui concerne les liens entre les habitants et le fleuve, et enfin "Economie du fleuve", qui concerne les différentes activités nautiques. Ces orientations donnent une dimension plus globale au Plan Bleu, car chaque thème est traité en prenant en compte l'ensemble du domaine fluvial et en cohérence avec les autres. On en dégage des actions concertées et voulues qui bénéficient d'un large consensus, ce qui est la garantie de leur mise en application.

Quels sont les grands projets porteurs d'usages nouveaux ou restaurés ?

Parmi les projets en cours, il y a le programme de réhabilitation des îles et îlons au Sud de Lyon, à Vernaison, avec la constitution d'un grand parc naturel, la création d'un autre parc, à la Feyssine, ou encore la restauration de l'ensemble des quais et des bas ports. Parmi les actions potentielles prévues par le Plan Bleu, on peut citer l'aménagement d'un port de plaisance dans le cadre du projet Lyon-Confluences et l'aménagement de la rive gauche du Rhône, entre le Parc de Gerland et le Parc de la Tête d'Or.

Les cours d'eau non domaniaux du territoire communautaire

Par Gilles Brocard, Responsable Ruisseaux à la Direction de l'Eau du Grand Lyon

Un patrimoine naturel et social riche

Les cours d'eau affluents du Rhône et de la Saône forment un réseau hydrographique très dense, surtout au Nord et à l'Ouest de Lyon. On dénombre pas moins de 90 ruisseaux, formant plus de 200 km de linéaire sur le territoire du Grand Lyon, regroupés autour des principaux bassins versants : l'Yzeron, le ruisseau des Planches, le Rocheardon, la Rize, le Ravin, ...

Ces petits cours d'eau sont connus pour leurs usages anciens (les lavandières de la vallée de l'Yzeron, les moulins de Rocheardon, ...) mais souffrent aujourd'hui d'une urbanisation pressante qui a limité leur territoire et aggravé les risques : inondations, pollutions accidentelles ou chroniques, érosion et instabilité des berges... et leur confluence avec les fleuves lyonnais est bien souvent réduite à de simples galeries enterrées et invisibles en surface.

Une action déjà ancienne sur le territoire du Grand Lyon

Depuis plus de 10 ans, et dans le sillage du Plan Bleu, les élus du Grand Lyon ont pris l'initiative de réaménager certains de ces espaces en leur redonnant une valeur paysagère, ludique ou écologique.

Ainsi, la Rize, les Echets, le ruisseau des Vosges... sont devenus des traits d'union entre les grands fleuves et les petites vallées urbaines.

Le Contrat de Rivière de l'Yzeron, en cours d'élaboration, aura pour noble ambition d'appréhender la rivière dans toutes ses dimensions : de qualité et de quantité, de protection contre les inondations, d'exigence paysagères, de facilitation des usages et des loisirs. De fait, le Contrat permettra la cohérence et la coordination des actions et des aménagements. De plus, cette démarche permet de réunir l'ensemble des partenaires : communes et collectivités, services de l'Etat, financeurs, associations d'usagers...

Un statut juridique original

Si l'eau est « res communis » (elle n'appartient à personne et peut être utilisée par tous) les berges et le lit des ruisseaux sont en revanche de propriété privée. À la différence des grands fleuves, ces petits cours d'eau ne font pas partie du domaine public. Chaque propriétaire riverain du cours d'eau non domanial est responsable de l'entretien de la berge et du bon écoulement des eaux au droit de sa propriété, en échange des droits d'usage que lui confère le code rural (droit de pêche, droit d'irrigation, droit de prélèvements de matériaux...). Ce statut original hérité de législations anciennes, pose aujourd'hui la question de la bonne gestion de ces ruisseaux face à l'absence généralisée d'entretien. En effet, souvent laissés à l'abandon par méconnaissance des obligations de chacun des riverains, ces espaces apparaissent « en négatif » en marge de l'urbanisation. De plus, le morcellement foncier rend difficiles les actions coordonnées, et les coûts des travaux sont souvent trop élevés pour être pris en charge par les seuls riverains.

Une implication plus forte des collectivités locales

Pour pallier ces manquements, la loi sur l'eau de 1992 permet aux collectivités locales d'intervenir et de se substituer aux riverains, dans le cadre de projets d'intérêts généraux. C'est à ce titre que le Grand Lyon intervient aux côtés des communes et des riverains sur la gestion des cours d'eau posant les plus graves problèmes d'inondation. De son côté, le Département assure l'entretien des berges de trois ruisseaux de l'agglomération pour lesquels un plan de gestion a été contractualisé, semblable à celui de la Saône.

Le projet de réforme de la loi sur l'eau vise à élargir l'intervention des collectivités territoriales dans la gestion des cours d'eau. La réussite d'une telle politique demeure dans la responsabilisation de chacun des acteurs, dans le respect de leurs compétences.

Il faut en permanence faire le lien entre les multiples approches

Entretien avec André Grange, ancien Directeur de la Société d'économie mixte pour la gestion et l'animation des équipements de plein air et de loisir du parc de Miribel-Jonage (Segopal)

Depuis 1979, la Segopal est chargée de la gestion et de l'aménagement du parc. Elle est l'outil opérationnel du Symalim, syndicat mixte propriétaire du parc, créé en 1968, qui rassemble les départements du Rhône et de l'Ain, le Grand Lyon, Lyon, Villeurbanne et les 11 communes riveraines.

Quelles sont, sur un plan hydraulique, les fonctions du parc de Miribel-Jonage ?

Il y a cinq grandes fonctions du parc liées à l'eau, dont deux sont strictement hydrauliques. Le parc joue d'abord le rôle de ressource alternative en eau potable pour l'alimentation de l'agglomération lyonnaise en cas de pollution des champs captants. Depuis sa création en 1988, la Compagnie Générale des Eaux entretient et gère une station de pompage. La seconde fonction hydraulique du parc est d'être un champ d'expansion des crues. Le parc occupe 2200 ha, mais il se situe dans une vaste zone inondable de 3000 ha. Cela permet d'atténuer la montée des eaux dans la partie aval du fleuve et protège Lyon et les communes riveraines contre les crues.

Toujours en lien avec l'eau, le parc a un rôle patrimonial du fait de la grande biodiversité qu'il abrite. Plusieurs secteurs particulièrement intéressants au plan écologique ont été réaménagés et valorisés. La quatrième fonction du parc est celle des usages liés à l'eau et concerne les activités nautiques et de découverte de la nature. Cette dimension sociale du parc se traduit dans des fonctions éducatives et ludiques. Enfin, le dernier volet est industriel et concerne les extractions de gravières. Il s'agit d'une activité importante, non pas en soi, mais

parce qu'elle permet l'aménagement des plans d'eau par la création d'îles, de presqu'îles, de marais, etc.

Est-ce facile de faire cohabiter l'écologie, le tourisme et l'industrie dans un même site, même vaste ?

Ce n'est pas facile, mais c'est possible. Depuis dix ans, on s'attache à concilier ces différentes fonctions. Cela passe par une meilleure connaissance des enjeux et donc par de nombreux repérages sur les diverses thématiques. Il faut en permanence faire le lien entre les multiples approches pour mettre au point des gestions cohérentes des différents secteurs d'activité. Cela génère des contraintes, pour le public, comme l'interdiction des voitures dans la partie liée à la conservation du patrimoine naturel, mais aussi pour les industries d'extraction.

Concernant ces différents domaines d'activité, quelles sont les orientations de la gestion du parc ?

L'eau potable est un enjeu majeur de sécurité et de santé publique. Il faut continuer la réalisation de bassins-tampons qui permettent de préserver la qualité de l'eau et couper les algues pour empêcher toute eutrophisation, source de pollution. On doit également veiller à l'aspect quantitatif et s'assurer que la réserve d'eau

demeure suffisante. Cela implique de parer à l'envasement du plan d'eau principal, ce qui est le cas du Grand Large sur le canal de Jonage. Pour ce qui concerne les actions liées à l'inondabilité du site, il importe de maintenir les brèches qui relient l'île de Miribel-Jonage et le canal de Miribel pour que l'eau puisse pénétrer aisément. Il faut également nettoyer les lônes, anciens bras du Rhône, pour faciliter le passage des crues et l'inondation effective des 3 000 ha. Enfin, il faudra conforter certaines infrastructures, comme le gazoduc, qui doivent être mieux protégées contre les érosions. D'une manière générale, il faut faciliter le passage de l'eau pour que les crues soient plus fréquentes et moins violentes. Il est préférable que le Rhône "couche" trois fois par an dans son ancien lit plutôt qu'il y vienne une fois tous les dix ans, car alors, il détruit tout sur son passage.

Pour maintenir la biodiversité il faut "renaturer", c'est-à-dire donner un coup de pouce à la nature en créant des milieux, comme les marais et les îles, où elle peut plus facilement se développer et conserver le patrimoine naturel lié à l'eau. Cela implique de travailler au maintien des zones humides qui ont tendance, compte tenu de l'abaissement de la nappe phréatique, à s'assécher. Il faut donc maintenir le niveau de la

nappe et lutter contre l'embroussaillage des prairies alluviales. Enfin, un des grands enjeux des années à venir est l'information du public. Nous avons commencé cet été par la mise en place d'un chalet-accueil qui a été pris d'assaut. En trois mois, 6000 personnes sont venues chercher de l'information : "Qu'est-ce que je peux faire ?", "À quoi ça sert ?",

etc. Il faut renforcer la communication et expliquer la situation exceptionnelle du parc : "Vous, citoyens, vous avez la nature chez vous". Il s'agit d'une nature préservée, peu domestiquée, qui donne une impression d'immensité. C'est d'ailleurs ce qui différencie le parc de Miribel-Jonage des autres parcs urbains. Les habitants de l'agglomération

ignorent la présence de cet espace à portée de chez eux et, s'ils ne l'ignorent pas, ils n'y viennent pas naturellement. Il faut mettre en place des produits de découverte, via l'organisation d'événements ludiques et sportifs, qui permettent de créer des habitudes de fréquentation.



Parc de Miribel-Jonage

Le fleuve avait disparu...

Entretien avec Yvon Leprince, Directeur du Syndicat Mixte du Rhône, des îles et des Lônes [anciens bras du Rhône] (SMIRIL)

Le SMIRIL est en charge de l'aménagement de la section du Rhône naturel, ou vieux Rhône, qui s'étend sur 10 km au nord de Grigny. Créé en 1995, il associe les sept communes riveraines à l'origine du projet, le Grand Lyon et le Conseil Général du Rhône, et travaille en lien avec la CNR, l'Agence de l'Eau, la Préfecture de Région Rhône-Alpes et la Région Rhône-Alpes.

Quel est le rôle du SMIRIL ?

Avant la création du barrage de Pierre-Bénite, il existait un ensemble d'usages qui ont disparu à cause de l'affaiblissement du débit du Rhône naturel qui est passé de 1000 m³/s à 10-20 m³/s. Les riverains vivaient avec le fleuve, lieu de promenade où les enfants venaient apprendre à nager et qui accueillait de nombreuses activités : pêche, joutes, nautisme, etc. Le fleuve avait disparu avec le barrage, puisqu'à certains endroits, en période d'étiage, on pouvait le traverser à pied alors qu'auparavant sa traversé à la nage représentait un rite de passage marquant l'entrée dans l'âge adulte. L'eutrophisation avait favorisé la prolifération des algues, le lit s'était envasé, l'eau sentait mauvais, etc. Les berges avaient été désertées par l'usage familial d'autrefois et colonisées par les décharges, les maraudeurs, etc. Le projet du SMIRIL a pris naissance lorsque la commune de Vernaison a souhaité retrouver un Rhône plus vif, avec un débit plus important.

Quels aménagements ont été nécessaires ?

D'une manière générale, les promoteurs d'aménagements industriels nuisibles à l'environnement n'assument pas les coûts liés à la réparation des dégâts infligés qui sont, le plus souvent, supportés par les collectivités

locales ou par l'État, c'est-à-dire par l'impôt. On ne remet pas en cause les aménagements qu'il fallait faire il y a quelques années, lorsqu'il fallait produire de l'électricité et améliorer la navigabilité, mais il y a aujourd'hui d'autres demandes qu'il faut également satisfaire, et la question du financement se pose. Est-il logique que la collectivité paye plutôt que les industries alors qu'elles ont tiré un profit financier des excès qu'elles ont pu commettre ? C'est tout l'enjeu du débat concernant la réhabilitation du Rhône. Ce n'est pas simplement réhabiliter un fleuve, mais poser la problématique de la répartition des coûts.

Quelles sont les réponses pour le cas particulier des îles et des lônes ?

Deux éléments ont joué pour solutionner ces problèmes de financement. Pour revivifier le Rhône, il fallait remettre de l'eau dans le cours naturel du fleuve. Cela impliquait d'augmenter le "débit réservé" c'est-à-dire le débit minimum que le concessionnaire doit maintenir, à la demande de l'État, dans le vieux Rhône. L'installation d'une turbine à l'entrée du vieux Rhône a permis de "rentabiliser", au plan de la production électrique, une partie de l'eau prise au canal. Ce qui n'est pas négligeable puisqu'on a obtenu un débit de 100 m³ (contre 10-20m³



Le vieux Rhône à Vernaison

auparavant). Ensuite, grâce à une volonté politique forte, notamment à Vernaison et dans les communes riveraines, et à une grande mobilisation des différentes structures comme le Grand Lyon avec la mission Ecologie Urbaine et la mission Environnement du Conseil Général, on a obtenu que 80% des 100 millions soient financés par les responsables des aménagements précédents, c'est-à-dire la CNR et l'Agence de l'Eau.

La remise en eau suffit-elle à restaurer des usages disparus ?

Non, et le projet du SMIRIL va plus loin. L'augmentation du débit réservé a été accompagnée d'un réaménagement des lônes qui ont été recreusées. Par ailleurs, nous avons développé trois autres axes : la

"renaturation" du milieu naturel, l'information en direction du public pour la réappropriation du fleuve par les riverains, et enfin un suivi scientifique des milieux aquatiques pour tirer les leçons de cette opération.

Quelle est la part réalisée et celle qui reste encore à engager ?

La remise en eau a été faite en juin 2000, les lônes ont été restaurées. Nous avons mis en place l'information et la signalétique spécifique dans les zones à risques technologiques qui bordent le couloir de la chimie ainsi que pour prévenir les risques liés aux éventuelles montées des eaux bien qu'elles soient ici toujours progressives et sans effet de vagues. Il nous reste à poursuivre l'aménagement du site et sa mise en valeur pour le public :

réalisation de parkings d'accueil, d'accès, mise en place de signalétiques, etc. Mais nous ne voulons pas nous orienter vers un tourisme de masse. Il n'y aura ni guinguettes ni bases nautiques. La philosophie de l'accueil du public est liée à la philosophie des communes porteuses du projet d'aménagement. Elle prône simplement la réhabilitation du site et l'accueil restreint de promeneurs, de groupes scolaires, etc., venant à la découverte de la vie du fleuve. Bien sûr, les lieux d'accueil du public sont davantage aménagés que les zones classées par arrêté de protection de biotope. Mais on souhaite plutôt accueillir un public local et conserver aux lônes et aux îles leur caractère naturel.



Lônes du Rhône

“ Nous souhaitons un projet qui associe l'ensemble des activités de tourisme et de loisir doux autour du fleuve ”

Entretien avec Eric Guillaumin, Secrétaire général de Territoire Rhône, établissement public territorial de bassin

Territoire Rhône, nouvelle appellation de l'Institut Rhône-Saône (IRS), a pour mission d'étudier le développement touristique autour des voies d'eau et, depuis 1997, les problèmes touchant à l'environnement et à la définition d'un plan de gestion des risques liés aux crues du Rhône. En unissant ces trois dimensions, Territoire Rhône qui s'étend à l'ensemble du bassin et aux 12 communes riveraines, souhaite développer un tourisme vert, respectueux de l'environnement.

En quoi consiste le projet intitulé : “Le Léman à la mer, la voie d'eau à vélo” ?

L'idée est de créer une voie verte reliant le lac Léman à la Méditerranée, soit un tracé de 650 km le long du fleuve, ouvert aux promeneurs et aux vélos. Le projet est né du constat que la Compagnie Nationale du Rhône (CNR), concessionnaire du fleuve, dispose d'un foncier assez large, voire très large, le long du Rhône. Par ailleurs, l'aménagement industriel du fleuve a été largement décrié et il nous paraissait important que les habitants se réapproprient le fleuve et retrouvent cet espace de vie, qui est à la fois un espace de loisir et un espace écologique abritant une grande biodiversité. L'objectif est donc de créer une continuité de cheminement sur les berges du fleuve, associée à des boucles pour des promenades plus courtes. Ces promenades pourront se faire en utilisant plusieurs modes de transport, comme la marche, le vélo, le bateau ainsi que des accès par le train. On voit dans d'autre pays, comme en Autriche sur le Danube, ou sur la partie Suisse du Rhône, que la pratique sociale est orientée vers une multimodalité du déplacement

de loisir. Il est important de pouvoir proposer cela sur Lyon, et le Plan Bleu avait d'ailleurs bien mis en exergue cette nécessité.

Est-il difficile de trouver cette continuité de territoire le long d'un fleuve jalonné de nombreuses industries et infrastructures routières, en particulier dans sa partie aval ?

Non, pas tant que cela. Le domaine public existe le long du fleuve, la continuité est globalement assurée et on peut sans aménagements trop importants, créer un chemin de 3 m de large en moyenne. Par endroits, il faudra changer de rive, à d'autres, il sera nécessaire de créer des passages en encorbellement. Il y a des points délicats comme Lyon, avec des nœuds autoroutiers denses, ou certains barrages, mais à 95 % la continuité est d'ores et déjà assurée.

À quel stade en est le projet ?

L'étude est terminée, les départements et les communautés de communes délibèrent peu à peu pour prendre la maîtrise d'ouvrage de ces équipements et le montage financier est prêt. Certains travaux

ont déjà commencé, d'autres chantiers vont s'ouvrir d'ici peu et, dans un délai de 5 à 6 ans, la route verte devrait être accessible.

Votre deuxième grand projet est la remise en navigabilité du Rhône amont



Rhône amont

Le projet est un peu moins avancé que celui du Léman-mer, mais les études d'avant-projet financées par le Département, la Région, la CNR et VNF sont terminées depuis un an. Le concept est de rouvrir le fleuve à la navigation touristique limitée à 38,50 m, c'est-à-dire au gabarit "Frey-cinet". Il s'agit d'un projet d'aménagement du territoire sur trois pôles : le pôle de Lyon, le pôle du nord Isère, dit Vallée Bleue, et le pôle du grand lac,

c'est-à-dire le lac du Bourget jusqu'à Seyssel. Nous souhaitons un projet qui associe l'ensemble des activités de tourisme et de loisir doux autour du fleuve : navigation, vélo, découverte environnementale et pêche. Pour deux raisons, essentiellement. D'une part, la clientèle du tourisme fluvial n'est pas suffisante pour faire vivre les services nécessaires ; il faut donc prendre en compte et associer les activités liées à la pêche. D'autre part, la cohabitation des usages ne se fera que si les infrastructures sont développées en tenant compte des besoins de chacun.

Quels sont les aménagements concernant la région de Lyon ?

Jusqu'à la guerre de 14-18, la navigation était possible pour les bateaux à vapeur au départ de Lyon. On passait alors par le canal de Jonage pour remonter par les écluses de Cusset et du barrage de Jons. Lorsque le chemin de fer a supplanté le transport fluvial de passagers, les écluses ont été laissées en l'état. Il faut aujourd'hui les restaurer ou créer de nouveaux cheminements. Dès la cité internationale, on se trouve dans un espace assez sauvage. Le pôle de Lyon s'inscrit dans la perspective de développement initiée par le Plan Bleu. Nous souhaitons développer un projet urbain, comme des promenades en bateau depuis les abords du parc en remontant vers le confluent de l'Ain, sans aménager la section libre du fleuve puisque le confluent de l'Ain a été classé. La voie d'eau ne sera donc pas

navigable toute l'année, mais c'est le cas ailleurs à Lyon, en particulier sur la Saône. Par ailleurs, plutôt que de passer par le canal de Jonage, le projet vise l'aménagement du canal de Miribel. L'extraction de granulats dans le canal de Miribel a amené un creusement du canal et il est donc nécessaire de le restaurer ; cela pourrait se faire dans ce cadre. Quoi qu'il en soit, dans un premier temps la navigation débutera en amont du pont de Jons. Cela permettra de remonter du bout du canal de Jonage jusqu'au confluent de l'Ain ce qui serait déjà un parcours remarquable.

On a l'impression qu'il y a très peu de bateaux de tourisme sur le Rhône. Est-ce que cela tient au déficit d'infrastructures ou le tourisme fluvial n'est-il pas entré dans les mœurs ?

Cela tient à la perte de cette pratique sur Lyon. Elle avait également disparu du lac du Bourget et sur les premiers kilomètres du Rhône, avant d'être remise au goût du jour par des compagnies dynamiques. Sur Lyon, le tourisme fluvial reste cantonné dans la ville et un peu plus sur la vallée de la Saône, mais avec très peu de concurrence.

La même impression se dégage pour les bateaux de particuliers.

Le grand plan d'eau de Lyon est le Grand Large. Or, il n'accueille que des voiliers. Par ailleurs, depuis la fermeture des écluses, il n'y a plus de possibilité d'accès. En amont, il existe une station

fluviale à Montalieu, dans la Vallée Bleue, mais les bateaux sont bloqués par l'usine de Saubrenat. Lorsque les aménagements auront été réalisés, la navigation de plaisance pourra réellement revenir sur cette partie du Rhône. Mais on peut déjà développer la capacité des petites haltes des communes riveraines et le balisage du chenal. Car c'est une des raisons pour lesquelles il y a peu de bateaux. Le fleuve est mobile et on peut rapidement casser une hélice sur un banc de graviers. Les pêcheurs, qui ont une habitude quotidienne du fleuve, peuvent s'y aventurer, les plaisanciers, non.

Dans quels délais pourra-t-on naviguer de nouveau sur le Rhône ?

D'ici la fin de l'année, la CNR pourrait engager la maîtrise d'œuvre de ces équipements et apporter un cofinancement d'au moins 25%. Il restera à faire le tour des collectivités locales et de l'Etat pour financer le reste. Il s'agit au total d'un budget de 300-350 MF. D'ici dix à quinze ans, cela pourrait se faire, en commençant par les points les plus significatifs, comme Lyon, qui correspondent à une demande touristique.



Le Rhône - bateaux logements

Programme décennal de restauration hydraulique et écologique du Rhône

par Denis Thoumy, Chargé de mission à la Direction Régionale de L'Environnement

En juillet 1998, le Préfet de la région Rhône-Alpes a été chargé par les trois ministres de l'Economie et des finances, de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement, et de l'Equipement, des transports et du logement, de définir un projet de programme décennal de restauration hydraulique et écologique du Rhône dont les objectifs généraux assignés sont :

- le retour à un fleuve vif et courant par la réhabilitation des tronçons court-circuités, et la réalisation de traitements paysagers des rives et abords,
- la restauration d'une meilleure qualité écologique, notamment en rétablissant la libre circulation des poissons migrateurs.

Pour élaborer ce projet, le Préfet coordonnateur de bassin a constitué un comité de pilotage qu'il préside et qui regroupe la Compagnie Nationale du Rhône (CNR), l'Agence de l'eau, les DIREN, les DRIRE, le Service de navigation Rhône-Saône, le CSP, EDF, des représentants des collectivités riveraines, des associations de pêche et de protection de la nature.

Contenu de l'avant-projet de programme

Trois grandes orientations techniques fondamentales ont été définies dans l'avant-projet de programme :

- 1 - la restauration des tronçons court-circuités par augmentation des débits réservés, (cette première priorité conditionnant largement les autres volets),
- 2 - la restauration des îlots et autres milieux annexes, compte tenu de la richesse et de la fonctionnalité patrimoniale et biologique des îlots,
- 3 - la reconquête des axes de migration et des communications piscicoles afin de redonner au Rhône son caractère d'axe de migration et permettre sa reconnexion piscicole avec ses affluents et ses milieux annexes.

Ces trois axes techniques doivent être activement soutenus par des actions d'animation et de

communication au niveau local, et la définition d'actions de valorisation socio-économiques constituant un accompagnement durable du programme de restauration.

Par ailleurs un suivi dans le temps de la réalisation doit être mis en place.

Aspect financier

Une première évaluation a conduit à une enveloppe financière de 1 milliard de francs, sur 10 ans. Il est prévu que le financement de ce programme soit assuré par la CNR (à qui l'Etat a demandé d'apporter 35 MF par an pendant 10 ans), et par l'Agence de l'eau (qui a prévu de soutenir le programme à un taux moyen de 35%). Les collectivités territoriales, locales avec d'autres financeurs, assurant le complément, dans un cadre partenarial.

Articulation avec le Plan d'action Rhône et le SDAGE

En 1992, le Comité de bassin avait adopté le plan d'action Rhône qui comprenait trois axes essentiels :

- retrouver un fleuve vif et courant sur les tronçons encore modelables,
- restaurer sur le fleuve tout entier une qualité écologique de haut niveau,
- soustraire le fleuve aux risques de pollution accidentelle.

Ce plan d'action Rhône a été par la suite intégré au



SDAGE RMC (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Rhône Méditerranée Corse, approuvé fin 1996) qui en prévoit sa révision et son élargissement pour tenir compte des acquis de connaissances depuis 1992 ; Ainsi le programme décennal de restauration hydraulique et écologique du Rhône est appelé à constituer la composante "restauration physique" du Plan d'action Rhône révisé et élargi.



Formalisation

Au mois de juin 1999 le Préfet coordonnateur de bassin a présenté l'avant-projet de programme devant les cabinets ministériels concernés qui l'ont approuvé ;

En juin 1999 également, le conseil d'administration de l'Agence de l'eau a donné son accord sur le principe de son financement à hauteur de 35% en moyenne sur l'ensemble du programme.

En septembre 1999, le conseil d'administration de la C.N.R. s'est prononcé favorablement sur le contenu du projet de programme.

En janvier 2000, le comité de pilotage du plan décennal de réhabilitation hydraulique et écologique du fleuve Rhône a adopté la charte définissant les conditions techniques et financières de mise en œuvre du programme.

L'ensemble du dispositif mis en place a été présenté au cabinet du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement le 29 février 2000.

Sur chacun des 5 sites déterminés comme prioritaires selon le SDAGE (Haut Rhône, Miribel Jonage, Péage de Roussillon, Montélimar, Donzère

Mondragon) un préfet coordonnateur des actions a été nommé.

En outre un coordonnateur interministériel a été désigné pour faciliter le traitement des questions relevant des autorités centrales de l'Etat.

Enfin, le fonctionnement de l'organisation et les modalités de définition des programmes par sites ont été adoptés le 31 janvier 2001 par le comité de pilotage.

État d'avancement

Sur la base de ces documents, fixant les modalités de mise en œuvre du plan de restauration, l'engagement opérationnel de ce programme a débuté effectivement. Ainsi quelques exemples traduisent cet engagement :

- sur le secteur du Haut-Rhône qui disposait d'un projet de réhabilitation élaboré par le SIPBRS (Syndicat de Protection des Berges et Bordures du Rhône en Savoie) pour les trois aménagements de Chautagne, Belley et Brégnier-Cordon, le contrat global d'action et son plan de financement (restauration du Rhône Court Circuité et des mesures d'accompagnement, animation et suivi) sont en cours de finalisation ;
- sur le site de Miribel Jonage, le programme global d'action, lié à un avenant à la concession de l'aménagement hydroélectrique de Cusset à conclure dans un délai de trois ans, est en cours de définition par le SYMALIM (syndicat mixte pour l'aménagement et la gestion du parc de loisirs et du lac de Miribel Jonage) ;
- sur le site de Péage de Roussillon une charte d'objectifs à été établie en 1999. Un syndicat intercommunal constituant la structure porteuse des études complémentaires et du programme d'action est en cours de constitution ;
- les études en vue de faire émerger des projets globaux (chartes d'objectifs) et des structures porteuses (existantes ou à créer) à l'échelle des aménagements sont en cours sur les secteurs de Donzère-Mondragon, Montélimar, et Beauchastel ;
- enfin, le cadre du suivi scientifique global du programme est en cours de définition.

Les projets de Pôles de Loisirs de l'agglomération prennent appui sur les cours d'eau

D'après les propos et la documentation recueillis auprès de Patricia Vornich, chargée de mission Urbanisme Commercial et Loisirs Marchands, à la Direction des Actions Economiques et Internationales du Grand Lyon

Les pôles de loisirs portent des objectifs prioritaires pour l'agglomération

- Il s'agit en particulier d'augmenter l'offre cinématographique par l'implantation de multiplexes.
- de favoriser l'intégration de la fête foraine, dans le secteur urbain.
- d'animer la ville 24h/24 en déployant les activités nocturnes, liées à la danse et à la restauration.
- et de développer de nouveaux loisirs en salle, pour ancrer des activités ludiques et sportives urbaines (bowling, fitness, karting, roller...), compléments indispensables des pôles de loisirs.

Sur le registre de la méthode, l'approche est celle de l'interactivité, si présente dans les loisirs ludo-éducatifs. Cela sous-tend la reprogrammation ludique des musées, par exemple. Pour la création d'un aquarium, il faut concevoir une approche du milieu aquatique qui soit à la fois scientifique et éducative.

Les priorités citées font l'objet d'études de marché spécifiques. Elles aboutiront à l'élaboration du Schéma Directeur des Loisirs Marchands sur l'agglomération, prévu pour fin 2002. Certaines réflexions ont déjà pris forme comme la stratégie de développement de l'offre cinématographique. C'est également le cas du Schéma Directeur de Développement Hôtelier, mis en place par le Grand Lyon, utilisant la même méthodologie que celle du Schéma Directeur d'Urbanisme Commercial.

Deux grands projets en cours valoriseront notre patrimoine aquatique.

Le pôle de loisirs de Vaulx en Velin – Villeurbanne, animé par les thématiques de l'eau, du sport et de la culture, trouvera sa place parmi les grands parcs de l'agglomération.

Le quartier ludique de Lyon Confluence, axé sur les activités diurnes et nocturnes, portera le symbole aquatique de la rencontre du Rhône et de la Saône au cœur de la ville et de l'espace public.

Le Pôle de Loisirs Urbains de Vaulx-en-Velin-Villeurbanne

Ce pôle représente 240 hectares dédiés aux plaisirs de l'eau, du sport et de la culture...

Au cœur de l'agglomération Lyonnaise, ce site en pleine expansion bénéficie déjà des richesses aquatiques qui jouxtent l'environnement urbain : le Canal de Jonage, un barrage hydroélectrique adapté au tourisme industriel, le ruisseau de la Rize et ses berges, en lien avec le Parc de Miribel Jonage et le Grand Large. À ces infrastructures et à ce patrimoine naturel unique, s'ajoutent d'importants équipements d'agglomération : l'Astroballe, célèbre salle de basket-ball, l'hippodrome de Vaulx en Velin-Villeurbanne et des équipements sportifs municipaux sur les deux communes (stades, centre nautique). Par ailleurs, les projets en cours viendront valoriser l'attractivité du site : en 2003, un multiplexe de 14 salles ouvrira ses portes, avec 3 800 places et une salle IMAX de 300 sièges. Une base nationale d'entraînement de canoë-kayak est prévue, ainsi qu'un musée sur le thème "Peuplements et Migrations".

Ce pôle, déjà accessible par le boulevard périphérique, sera bientôt desservi par des modes complémentaires : le boulevard urbain Est, le terminal de la ligne A du métro et le Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (CFEL).

Complètement intégré dans un espace urbain, en première couronne est de l'agglomération, ce pôle de loisirs proposera une nouvelle dimension à la mixité des activités. Les loisirs côtoieront les logements, les bureaux, les commerces...

Le concept urbanistique et commercial de ce pôle est en cours d'élaboration. Les premiers éléments du pôle verront le jour fin 2003. Ils annonceront l'ouverture d'un site familial ouvert à tous, pour la promenade, le rêve, la pratique des sports nautiques et urbains. Venant appuyer les atouts existants, se constitueront progressivement les trois vocations complémentaires du pôle : loisirs aquatiques (plongée, fitness, stade d'eaux vives...), loisirs urbains (cinéma, restaurants, patinoire...), équipements de loisirs (magasins de sports, de loisirs-culture, de jardinage...).

Le pôle de Loisirs Urbains de Lyon Confluence

De la gare de Perrache au point de rencontre entre le Rhône et la Saône, le sud de la Presqu'île lyonnaise va changer de visage. Aussi étendue que le centre historique qu'elle jouxte (150 hectares), la Confluence devient l'espace d'expansion par excellence des fonctions métropolitaines de Lyon. Ce site conjugue l'intérêt de sa position centrale et l'attrait de ses cinq kilomètres de rives. Cette combinaison d'atouts est sans équivalent dans l'agglomération.

En s'étendant au sud de Perrache, le mode de développement de la Presqu'île est celui de tout espace urbain dense, de type "centre ville". Dans ce lieu, la mixité des fonctions s'organise, avec ses bureaux, logements, commerces... Le projet Lyon Confluence en tient compte et prévoit la construction de 1 200 000 m² de bâtiments neufs : il s'agit d'accueillir la génération à venir, avec ses 25 000 habitants et 16 000 emplois nouveaux.



Loisirs en bord de Saône

L'offre de loisirs participe de cette recherche de fonctions et de leur mixité. Des quais piétonniers récemment aménagés relient aujourd'hui l'hypercentre au Confluent. C'est à la pointe de la Presqu'île que s'installera le futur Musée des Confluences, équipement muséographique majeur axé sur le thème "Sciences et Société". En face, sur la rive droite de la Saône, le grand aquarium ouvrira prochainement ses portes à La Mulatière.

Le projet loisirs, au cœur du développement urbain de Lyon Confluence, s'appuie sur deux actions complémentaires :

- La reconversion des docks du port Rambaud. L'ancien port de commerce qui occupe environ 6 hectares en bord de Saône, tout près du Confluent, doit être reconverti en un lieu de vie tourné vers les loisirs. Ce site conjuguera offre culturelle, dynamique événementielle et ancrage à l'identité de la rivière.

Les entrepôts les plus intéressants du point de vue architectural seront réhabilités. Ils deviendront salles de spectacle ou d'exposition, restaurants et bars, lieux de sortie nocturne...

Les quais seront aménagés en halte fluviale pour les plaisanciers ou les touristes en croisière.

- L'implantation d'un programme de loisirs autour du bassin de plaisance. Le projet prévoit la création d'un bassin intérieur, en prise sur la Saône, autour duquel se déploieront équipements de loisirs, commerces et services marchands, dont un multiplexe.

Cet ensemble sera desservi par les transports en commun. Le concept urbanistique et commercial est en cours d'élaboration, en vue de la consultation d'opérateurs qui sera organisée prochainement par la SEM Lyon Confluence. Le développement du projet loisirs est programmé pour les 5 ans à venir. La mise en œuvre, à court terme, d'une stratégie événementielle permanente sur les docks permet d'envisager dès à présent la montée en puissance du positionnement "loisirs urbains" de la Confluence.

Le parc naturel urbain de la Feyssine

D'après les propos recueillis auprès de Mireille Macaire, Direction des Espaces Verts de la Mairie de Villeurbanne.

Ce futur parc villeurbannais est inséré au nord du campus de la Doua, entre le Rhône, la cité internationale de Lyon à l'Ouest, le canal de Jonage et le périphérique nord à l'Est. Établie sur 45 hectares cette ancienne zone de captage est demeurée sans intervention humaine pendant plusieurs dizaines d'années. Seuls une prairie de 4 hectares et un chemin cyclable ont connu quelques aménagements en 1994 et 1997. La majeure partie de cette surface est actuellement recouverte de boisement "naturel" qui dépérit, du fait de l'abaissement de la nappe phréatique. Le site dans sa totalité est classé en zone submersible de classe A, qui correspond à une zone ND du Plan d'Occupation des Sols.

La situation géographique, les bords du Rhône, l'unité physique ainsi que l'importance de la surface, ont fait surgir, il y a près de 10 ans un projet de parc urbain. Ce choix répondait à une demande forte des Villeurbannais.

Il s'agit d'aménager "à minima" un espace naturel préservant l'identité et les composantes naturelles du site afin que le public puisse découvrir la nature dans de bonnes conditions.

Le projet repose sur une stratégie d'évolution douce, orientée vers la pérennisation du milieu naturel, les aménageurs souhaitant garder le caractère de forêt alluviale. Cependant, un réseau de cheminement transformera l'ensemble des parcelles en parc urbain. Cela impose de hiérarchiser des priorités, comme la définition des lieux accessibles, afin de préserver la végétation, sachant que certaines espèces d'orchidées et de fougères sont protégées.

Deux éléments, essentiels pour la découverte pédagogique seront installés dans le parc : il s'agit d'une part d'un ponton, qui partira du boulevard Laurent Bonnevey pour amener en mode "aérien" le public, du bois jusqu'à la berge. Grâce à la mise en place de zones pédagogiques, ce parcours surplombant permettra également de découvrir la richesse des milieux humides. D'autre part un parcours de découverte des prairies sèches sera tracé par tontes différentielles, renouvelées chaque année.

Une autre phase, plus lointaine, prévoit vers l'entrée principale du parc, située face au terminus du tramway, l'aménagement d'une maison de la Feyssine. Afin d'aménager cette entrée, la ville doit encore procéder à l'acquisition de cinq parcelles.

Le coût de l'aménagement est porté par le Grand Lyon et la Ville. À l'issue de l'opération, la domanialité du parc sera communale et la gestion assurée par la ville de Villeurbanne.

Tout au long de l'opération, les élus et les techniciens ont travaillé en concertation avec les Villeurbannais et les associations intéressées. Cela s'est concrétisé par des visites sur le site, la présence du conseil de quartier ainsi que des représentants du campus de la Doua au sein du groupe de pilotage, la tenue de réunions de travail trimestrielles avec les associations de protection de la nature et la mise en place d'un comité technique concernant le paysage.

Au-delà de la concertation sur la réalisation, une collaboration commence avec les laboratoires du campus, pour étudier la biodiversité et mettre en place des sites d'observation.



La Feyssine

Quelques idées autour du Rhône et de la Saône

par Gérard Hytte, chargé de mission à la Frapna Rhône

La FRAPNA a des attentes et des interrogations en ce qui concerne le Rhône et la Saône autour de Lyon. Celles-ci comportent deux aspects principaux.

Premièrement, des considérations d'ordre social. À ce titre, il semble essentiel que le public ou les citoyens puissent se réappropriier les cours d'eau pour les loisirs, (dont un grand nombre des sites qui permettaient la promenade, la pêche ou la baignade ont disparu, sont interdits ou ont été mis sous séquestre). Ces activités peuvent opportunément s'inscrire, aujourd'hui, dans un mode de développement économique doux (tourisme, navigation, restauration).

Deuxièmement, et plus largement, des considérations d'ordre écologique. La collectivité se doit de mettre en place un ensemble de mesures destinées à faire aimer, découvrir, et protéger les sites les plus intéressants sur le plan écologique. Cela recouvre un panorama d'actions : protection des zones de fraie des poissons ou de nidification des oiseaux, protection contre le piétinement abusif, mise en place judicieuse et raisonnée des sentiers en bord d'eau... Les activités nautiques motorisées doivent faire l'objet de contrôles stricts et plus particulièrement les scooters qui sont des facteurs de gênes et de nuisance importantes !

L'essentiel pourtant demeure l'effort d'éducation et de sensibilisation envers les publics jeunes et moins jeunes. Un important travail d'éducation, de sensibilisation, de découverte peut être entrepris, dans le cadre d'une concertation, nécessairement permanente et complète entre les différents acteurs impliqués !

Le constat général sur le plan de l'environnement nous conduit à constater que l'hydrosystème a subi des modifications d'ordre physique :

- la ripisylve est devenue rare, voire par endroit inexistante ;

- les rives ont été enrochées, bétonnées alors qu'aujourd'hui il paraît préférable, lorsque c'est possible, de végétaliser les berges à l'exemple de ce qui s'est fait sur les rives de la cité internationale ;

- les dragages, pour la mise au gabarit européen du chenal de navigation, ont provoqué l'effondrement des berges par endroit. Ainsi ont disparu les bandes herbeuses proches des rives, avec comme conséquence la quasi-disparition de la faune et de la flore associées ;



Le Rhône - Cité Internationale

Enfin, dans cet inventaire, il ne faut pas oublier les différentes pollutions qui ont entraîné des modifications néfastes de la qualité des eaux et une diminution importante de la diversité de la faune piscicole !

La maîtrise des rejets des eaux industrielles ou domestiques, des ruissellements et des différentes formes de nuisances, doit être à l'avenir une priorité. Ces enjeux cruciaux pour l'avenir du Grand Lyon nécessitent une prise en compte véritable, pour une gestion durable dans le respect, l'écoute et la prise en considération des défenseurs de l'environnement !

L' « usine sans fin » : pour que les usages urbains s'approprient un patrimoine du Rhône

par Jean-Paul Dumontier et Jocelyne Béard, de l'association l'Usine Sans Fin

L'usine hydroélectrique de Cusset fait partie du patrimoine architectural et industriel de l'agglomération lyonnaise. En 1999, déjà trois ans ! le collectif d'Associations regroupé dans l'association "USF" (Usine Sans Fin) s'est mobilisé pour faire connaître et valoriser ce bâtiment qui a été déterminant dans l'électrification au début du siècle de tout le patrimoine industriel des soyeux et des patrons de l'industrie automobile du secteur Nord-Est de l'Agglomération. Le formidable essor engendré par la présence de cette usine n'est plus aujourd'hui perceptible et la volonté du syndicat mixte des communes riveraines du canal consiste aussi à redonner à ce secteur une attractivité paysagère et urbaine qui reste à concevoir. Dans cette perspective, l'association USF propose toute une série d'actions, depuis la mise en lumière des façades de ce magnifique immeuble-pont, sorte de "Chenonceau" inaccessible, en suggérant des cheminements entre Villeurbanne et Vaulx-en-Velin, à partir de parcours à thèmes industriels et historiques afin de créer un espace muséal à vocation patrimoniale pour les habitants du quartier et de l'agglomération.

La dimension du projet est également de faire revivre ce fantastique chantier qui a fait immigrer dans ce secteur des milliers d'individus que l'on découvre à partir des premiers films des frères Lumière mais aussi à partir des archives et matériaux divers qu'il faudrait remettre en forme. Il est indispensable qu'un lieu d'information et d'explication de l'ensemble de ce système hydraulique qui s'étale sur plusieurs kilomètres puisse être mis à disposition des jeunes et moins jeunes afin que se transmette ce patrimoine culturel et technologique sous la forme par exemple d'un centre d'interprétation dans la petite maison rose fermée à l'entrée de l'usine... Des maquettes et des vidéos pourraient permettre l'ouverture au grand public tout en maintenant l'usine en exploitation, car encore à ce jour elle produit l'équivalent de la consommation électrique de la ville de Villeurbanne (100 000 habitants).

L'association USF dans cet espoir de faire revivre l'histoire envisage avec les associations de quartiers des réunions, débats / visites de l'usine-pique-nique et manifestations en tout genre pour qu'un jour ce rêve devienne réalité.

Par ailleurs dans le cadre du vaste projet de revalorisation du Rhône de Genève à la Méditerranée l'État, les Régions, les communes traversées y compris bien sûr le Grand Lyon, toutes envisagent des grands projets, pour une revalorisation économique et paysagère de ce géant ; fasse qu'on n'oublie pas ce petit bout du canal de Jonage, dérivation du vieux Rhône et maillon essentiel de tout un système hydro-électrique exemplaire.

Notre modeste rôle en tant qu'association, dans cette histoire, est avant tout de faire émerger un autre regard, un réaménagement concerté et un véritable projet à multiples facettes culturelles, sociales et économiques afin que l'on n'oublie jamais les racines de la ville.



Cusset - l'usine hydroélectrique

Les fleuves doivent être envisagés comme une question transversale permettant d'introduire une culture des fleuves

Entretien avec Albéric de Lavernée, Conseiller Général du Rhône, Ancien Vice-président du Grand Lyon chargé des affaires fluviales

Quels sont le rôle et les responsabilités propres au grand Lyon dans la gestion et l'aménagement des fleuves ?

En premier lieu, il y a légitimité totale à ce que la Communauté urbaine considère sa façade fluviale comme un enjeu partagé puisqu'une trentaine de communes et huit arrondissements de Lyon sont directement concernés, soit plus de la moitié du Grand Lyon. En 1995, le Président Barre a souhaité poursuivre un élan inauguré dans les années 80-90, en considérant que la politique en direction des fleuves ne pouvait pas relever d'une politique sectorielle, mais devait s'imposer comme une grille d'entrée dans toutes les questions du développement, qu'il s'agisse d'espace public, de développement économique, d'habitat, de tourisme, de patrimoine, ou de déplacement. Notre objectif a été de faire

reconnaître les questions fluviales comme un critère de choix et d'orientation dans toutes les grandes décisions d'aménagement. La question des fleuves doit être envisagée comme une question transversale permettant d'introduire une culture des fleuves. C'est à cette condition que chacun peut intégrer la dynamique fluviale comme paramètre à toutes les grandes décisions stratégiques de développement. À cela s'ajoute la compréhension d'une nouvelle appétence des citoyens pour les fleuves, appétence jusqu'alors portée par les associations. La Communauté urbaine, en tant qu'institution publique, a renforcé sa légitimité démocratique en se saisissant d'un sujet qui tient à cœur aux citoyens, de Genay à Vernaison. Lorsqu'on touche aux fleuves, on touche à l'affectif, au plaisir, et à une constante

quasiment anthropologique du besoin de se rapprocher de l'eau. À cette occasion, la Communauté urbaine a pu montrer qu'elle était aussi une institution humaniste.

Les fleuves sont l'enjeu d'activités variées, parfois contradictoires : tourisme, industrie, urbanisme, écologie... Comment à l'intérieur même de l'agglomération, parvient-on à travailler en cohérence entre les différentes délégations en charge de ces questions ?

La cohérence a été rendue possible grâce au Plan Bleu. Ce plan a engagé un effort de diagnostic et de proposition en partant des usages et des évidences géographiques, pour aboutir à des propositions politiques et non l'inverse. Nous nous sommes inspirés de la réalité géographique, des lieux, de la réalité environnementale, des besoins, et des réalités humaines qui regroupent les usages. À partir de là se sont cristallisés des enjeux qui n'ont pas été construits artificiellement autour de schémas techniques, mais selon une cohérence qui s'est progressivement imposée. Le Plan Bleu n'est pas un document d'urbanisme ou de prescription, mais un document de sensibilisation, d'orientation et de proposition. À chacun ensuite de s'en inspirer et de se l'approprier selon la répartition des délégations et les



Le Rhône - Aventis Pasteur

logiques internes de fonctionnement.

Le Conseil Régional souhaiterait que l'Etat se dessaisisse de ses compétences au profit des régions. Qu'en pensez-vous ?

Il faudrait alors une grande synergie inter-régionale. On ne peut pas traiter de la Saône sans impliquer la Bourgogne, la Franche-Comté et Rhône-Alpes. Les autorités représentatives légitimes sont les agglomérations. Et, au niveau des territoires, je crois beaucoup aux ententes interdépartementales ou inter-régionales qui se concrétisent par des syndicats mixtes, comme le syndicat Saône-Doubs. Néanmoins, l'État doit conserver une responsabilité quant au rôle et à la navigabilité des fleuves. La création, ou l'abandon de grands projets comme le canal Rhin-Rhône, doit rester de la responsabilité de l'État. Cela permet d'éviter la paralysie des

grands projets, paralysie qu'on observe lorsque les collectivités peuvent bloquer une grande décision nationale d'aménagement du territoire.

VNF, la CNR, l'État, EDF, le Smiril, le Symalim, l'Agence de l'eau, Territoire Rhône... On pourrait citer encore d'autres structures liées à la gestion, à l'aménagement ou à l'exploitation des fleuves. Comment parvient-on à accorder autant de partenaires et à travailler en cohérence ?

Ces institutions sont très diverses et chacune est dévolue à un objectif que lui a assigné le pouvoir politique. Chacune a un rôle propre : la CNR exploite l'énergie du fleuve, VNF valorise le domaine public de l'État, l'Agence de l'eau contrôle et régule la ressource en eau, la Communauté urbaine aménage les berges et s'intéresse à la vie autour des fleuves, etc. La mise en cohérence de toutes ces

structures passe par une relativisation de leurs objectifs. Il ne s'agit pas de les affadir ni de les nier, mais de les ajuster les uns par rapport aux autres. Le mérite de la politique que nous avons conduite est d'avoir permis à chacun de mieux se connaître et donc de mieux articuler nos objectifs. Je suis persuadé que l'État, en particulier à travers son bras fonctionnel qu'est VNF, a réorienté ses conceptions des rapports ville-fleuve grâce au Plan Bleu. À cette occasion, VNF a intégré sa vocation à être partie prenante du développement urbain et, en retour, la Communauté urbaine a mieux saisi quel était l'enjeu du fleuve comme outil économique à valoriser. Ces deux institutions ont enrichi leur point de vue, et le fruit de ce rapprochement apparaîtra dans la durée.

La formation d'un esprit Plan Bleu a permis d'examiner d'autres problèmes, comme la question des fonctions portuaires du port Édouard Herriot, la réhabilitation du vieux Rhône, etc. C'est un document humaniste parce qu'il part des préoccupations des hommes pour aboutir à la satisfaction de besoins essentiels des hommes. Mais tout cela sera vain s'il n'y a pas une volonté de chacun des partenaires de s'y référer. Il n'y a pas de magie du document mais, avec cet outil, il n'y a plus aucune excuse pour ne pas valoriser l'atout fluvial dans le Grand Lyon.



Val de Saône - industries

La multiplicité des partenaires n'est pas un obstacle à une gestion cohérente, dès lors que tous ont la même philosophie

Entretien avec Michel Reppelin, Vice-Président du Grand Lyon, Coordonnateur du Pôle environnement, Chargé de l'environnement, de la prévention des risques et des Activités fluviales

Quels sont le rôle et les responsabilités propres au Grand Lyon dans la gestion et l'aménagement des fleuves ?

Les activités fluviales regroupent l'ensemble des actions d'aménagement des berges et, plus largement, tout ce qui concerne les retrouvailles de l'homme avec le fleuve. Cela implique la facilitation de l'accès aux fleuves, les haltes fluviales, l'écologie du fleuve, les promenades, les pistes cyclables, etc. C'est encore la réappropriation de l'espace occupé jusqu'à présent par les parkings pour retrouver une continuité de promenade le long du Rhône, et dans le futur, l'aménagement de Lyon-confluence qui est encadré par les fleuves avec, notamment, la création d'un port de plaisance. Nous avons également pour mission de gérer le tourisme fluvial ; bateaux de croisière, bateaux de locations, etc. À cet aspect "ludique" s'ajoute l'aspect "qualitatif" qui comprend la surveillance de la qualité des eaux et la prévention des risques d'inondation et de pollution. La CNR est propriétaire du tènement du Port Edouard Herriot, mais nous sommes attentifs à l'activité du port qui relève de notre compétence sur les aspects fluviaux.

Par ces différentes missions nous ne sommes pas fermés sur notre région, mais nous portons notre regard en aval et en amont de nos fleuves. En aval, puisque nous sommes, par exemple, attentifs à

la qualité des eaux qui quittent l'agglomération et en amont, puisque nous faisons partie du syndicat Saône-Doubs pour mieux gérer les problèmes de crue.

Les fleuves sont l'enjeu d'activités variées, parfois contradictoires : tourisme, industrie, urbanisme, écologie... Comment à l'intérieur même de l'agglomération, parvient-on à travailler en cohérence entre les différentes délégations en charge de ces questions ?

Il y a deux éléments de réponse. D'abord, il existe une ligne directrice tracée par le Plan Bleu qui définit de grandes orientations d'aménagement. Cependant, il est parfois difficile d'harmoniser l'ensemble des secteurs qui touchent au fleuve, qui ne relèvent pas toujours des mêmes services et peuvent sous-tendre des logiques, voire des

intérêts divergents. C'est là qu'intervient le deuxième élément de réponse. Pour une gestion plus cohérente de l'environnement et donc de l'eau, Gérard Collomb a créé un Pôle environnement qui regroupe quatre vice-présidences. Ce Pôle, dont je suis responsable, regroupe mes propres délégations, activités fluviales, prévention des risques ; celles d'Etienne Tête, chargé du développement durable et de l'écologie urbaine, avec les espaces agricoles et les "à côtés des fleuves", celles de Mireille Elmalan, chargée de l'eau et de l'assainissement ainsi que celles de Jean-Luc Da Passano, chargé de la collecte, du traitement et de la valorisation des déchets. Il y a donc une cohérence de l'organisation politique du pôle environnement qui peut se traduire dans les actions menées sur le terrain. De plus, on a une vision globale du fleuve, et dans le plan de mandat,



Bas-ports du Rhône



La Saône - Quai Pierre Scize

J'ai souhaité que l'on s'intéresse à l'eau depuis son prélèvement jusqu'à son retraitement, ce qui bien sûr concerne directement les fleuves. Par ailleurs, je préside l'Association de Connaissance et Amélioration du Milieu Aquatique Lyonnais (Camaly) qui regroupe le Grand Lyon et des industriels afin que l'on puisse améliorer la qualité des eaux et que le Rhône regagne une classe de qualité sur l'agglomération lyonnaise.

Le Conseil Régional souhaiterait que l'État se dessaisisse de ses compétences au profit des régions. Qu'en pensez-vous ?

Si cela peut simplifier les choses, pourquoi pas. Mais cela me semble difficile dans la mesure où on ne peut pas raisonner uniquement au plan des régions. L'Agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse fonctionne bien parce qu'elle porte son regard sur l'ensemble du bassin. Elle permet une vision très cohérente tant au niveau de l'aménagement, que de la

gestion des risques. Le Rhône est un territoire large qui remonte jusqu'à la Suisse. De plus on ne peut pas traiter uniquement du Rhône, il faut aussi traiter de la Saône, du Doubs, etc.

VNF, la CNR, l'Etat, EDF, le Smiril, le Symalim, l'Agence de l'eau, la Maison du Rhône, Territoire Rhône... On pourrait citer encore d'autres structures liées à la gestion, à l'aménagement ou à l'exploitation des fleuves. Comment parvient-on à accorder autant de partenaires et à travailler en cohérence ?

C'est possible car le Grand Lyon est présent dans beaucoup de ces structures, notamment dans les syndicats mixtes comme le Smiril ou le Symalim et qu'il est un partenaire financier impliqué dans de nombreux projets. Avec d'autres institutions, comme VNF, nous avons une charte de partenariat. Nous allons, par exemple, déplacer les sabliers installés près de la passerelle Masaryk ainsi que la centrale à

béton qui se trouve de l'autre côté du fleuve. Sans cette charte, les choses seraient restées en l'état. Par ailleurs, le Grand Lyon est une structure politique, et non une structure de gestion comme la CNR ou VNF. Cela implique que notre mission est différente, nous avons vocation à porter des projets. La multiplicité des partenaires n'est pas un obstacle à une gestion cohérente dès lors que tous ont la même philosophie. Certains souhaitent un peu plus de développement économique sur le fleuve, d'autres plus d'écologie, etc. mais on arrive à s'accorder autour de cette idée force qui est que l'homme doit retrouver son fleuve. C'est une valeur aujourd'hui partagée par tous les partenaires. Le Grand Lyon est le maillon d'une chaîne. Il y a une vie du fleuve en amont et en aval, et cela nous oblige à nous fédérer et à travailler ensemble, chacun selon nos spécificités.

Les fleuves : comment ça marche ?

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

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

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

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

Le Rhône Amont

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

Vers un développement de la navigation de plaisance ?

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

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

Des travaux titanesques pour un fleuve tumultueux

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

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

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

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

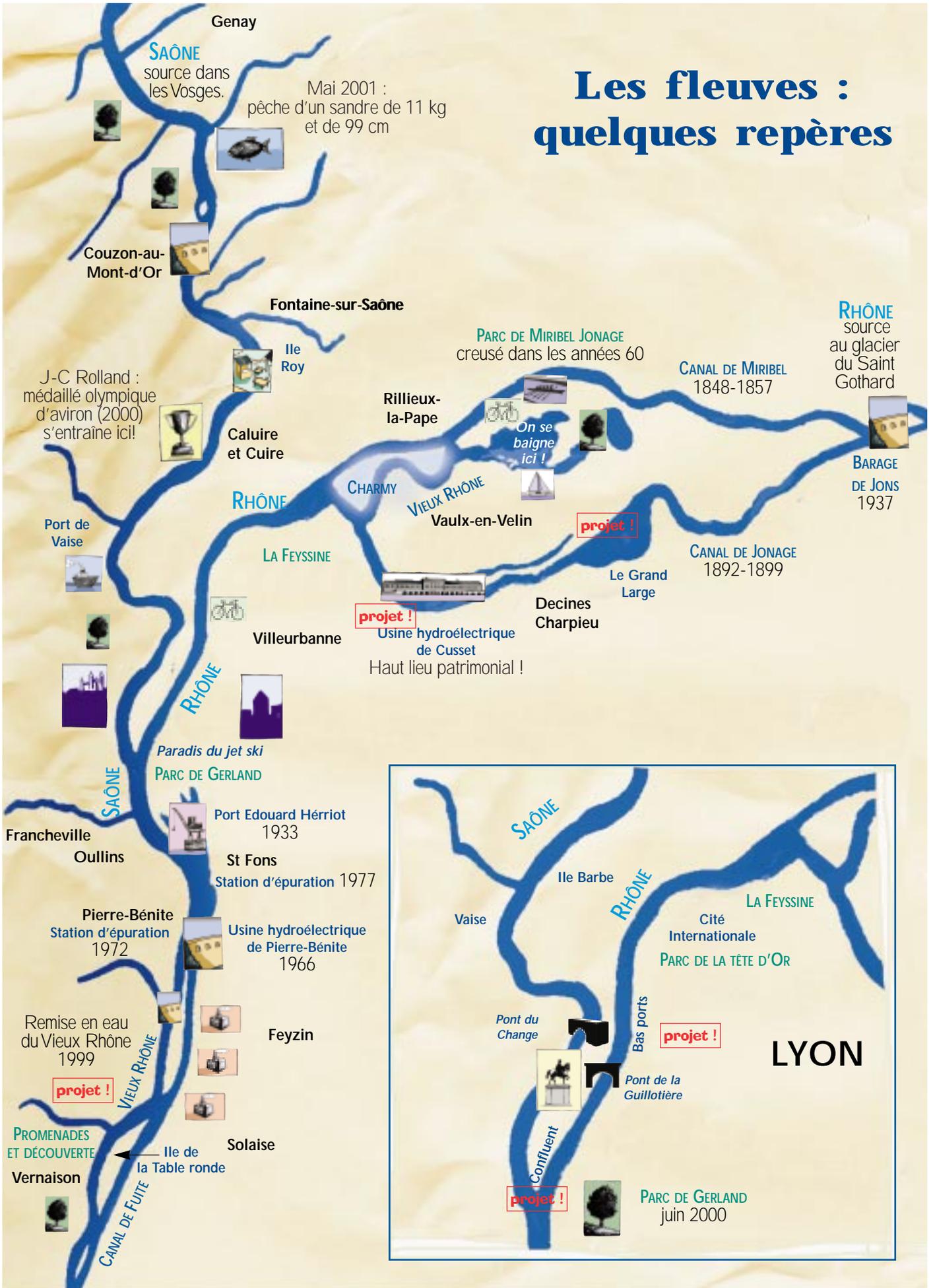
A l'issue de ces grands travaux, on aurait pu croire que l'homme avait domestiqué le fleuve, mais ce n'est pas si simple... A la fin des années 1980, le Rhône se met à surcreuser le canal de Miribel (phénomène que l'on croyait avoir à peu près maîtrisé il y a un siècle), favorisant un enfoncement de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

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



suite p 4

Les fleuves : quelques repères



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

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



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

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

BARAGE DE JONS Il répartit les eaux entre Miribel (30m³/S au minimum) et Jonage (jusqu'à 650 m³/S).

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

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

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

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

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

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

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

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

projet !



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



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



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

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

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

Francheville Seul moulin encore debout dans l'agglomération.



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

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

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

VIEUX RHÔNE (ou Rhône court-circuité). Son débit réservé était passé à 10-20 m³/S après la mise en service du canal de fuite, qui reçoit, lui, un débit moyen de 1000 m³/S. Il a toujours gardé un rôle d'évacuation des crues. A la fin des années 1990, le débit a été remonté à 100 m³/S. Ainsi, certaines îles ont pu être remises en eau. Grâce à ces opérations, ce secteur devient un lieu de découverte pour les écoles et tout un chacun peut aussi se promener dans ce cadre magnifique. Pour compenser la perte de kWh sur l'usine de Pierre-Bénite, une mini centrale a été installée sur le vieux Rhône.

La Saône

La Saône trouve sa source dans le département des Vosges.

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

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

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

La rivière des poètes ?

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

Le Rhône Aval

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

Une voie d'eau à grand gabarit

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

Un fleuve sur-aménagé

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

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

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

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

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

Vers un retour du « fleuve vif » ?

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

Dès 1990, à l'initiative de la commune de Vernaison, un syndicat intercommunal (SMIRIL) a initié une démarche allant dans ce sens. L'objectif était de « recréer la symbiose terre et eau » existant avant le dépérissement du Rhône court-circuité (Vieux Rhône). Un débit relevé à 100 m³ / s et le recusement de plusieurs îles permettent aujourd'hui à ce secteur, non pas de retrouver sa vie naturelle d'antan, mais d'en restaurer certains aspects tout en offrant un espace de promenade et un lieu de découverte pédagogique.

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

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



Mission "prospective et stratégie d'agglomération"

Grand Lyon - 20, rue du Lac 69003 LYON

Contacts :

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



Le Projet Nature et de mise en valeur du Val de Saône

Une démarche pilote inscrite dans la logique du développement durable

Très marquée par son histoire et la configuration de ses quais dans la partie lyonnaise, la Saône a su conserver son aspect naturel dans sa partie amont : villages de bord d'eau avec comme arrière plan les balmes du plateau des Dombes ou le massif des Monts d'Or.

Ce caractère naturel a connu, au cours du temps, de nombreuses atteintes parmi lesquelles on peut citer les coupures routières ou les zones industrielles.

Afin de concilier les différents usages et de restituer véritablement la Saône aux habitants, un projet nature de "mise en valeur du Val de Saône" a été mis en place sur les 12 communes qui la bordent.

Une charte d'objectifs pour la Saône

Ce projet lancé en 1994 par le Grand Lyon, avec les communes riveraines, le Conseil Général du Rhône et Voies Navigables de France a commencé par une charte d'objectifs. C'est quelques 40 kilomètres de berges et une superficie de 35 hectares environ qui sont concernés, des portes de Lyon jusqu'à l'entrée de la plaine des Chères. Préserver ce site tout en gérant sa complexité : voies de circulations routières et fluviales, zones de loisirs, territoires économiques en expansion, crues, biotopes de bords d'eau... tel est le but ultime.

En effet si chacun trouve légitime au travers de son usage de pouvoir accéder et se "servir" de la rivière, la somme de chaque usage peut grever le fonctionnement général et donc celui de chacun.

Un des axes forts de ce projet fédérateur est donc de permettre à tous les utilisateurs de s'exprimer dans le respect de la globalité de fonctionnement du site.

Cette charte d'objectifs est approuvée aujourd'hui et s'appuie sur un plan de gestion. Ce document à caractère opérationnel définit la nature et le coût des travaux à mener à court et moyen terme (5 ans).

La charte du Projet Nature et de mise en Valeur du Val de Saône guide ainsi les maîtres d'ouvrage à travers quatre objectifs principaux :

- Rendre compatibles et harmoniser les trois fonctions principales de la rivière : l'activité fluviale, la liaison avec la ville et la conservation des espaces naturels.
- Organiser et gérer durablement l'utilisation des rives, assurer leur propreté, restaurer la continuité des cheminements de berges.
- Améliorer la connaissance et le respect de ce patrimoine naturel.
- Faire découvrir à chacun le Val de Saône par l'information et l'éducation.

Une méthode originale

Il s'agit en fait de faire cohabiter tous les usages dans le respect du "naturel", ainsi que les intérêts d'agglomération et ceux du local.

En combinant les besoins de chacun avec les contraintes écologiques et celles des diverses infrastructures, de nouvelles perspectives d'aménagement et d'usage de la Saône voient le jour.

A l'heure où notre société est fondée, de plus en plus, sur le temps libre et le loisir, il est important de développer toutes les opportunités d'offres de lieux de détente de proximité, d'autant que le caractère naturel des lieux nous y invite.

Pour y parvenir, le projet Nature développe plusieurs moyens d'actions :

L'action concertée : c'est par des actions et des réflexes simples que des résultats positifs sont obtenus, tant pour les habitants que pour les usagers occasionnels des sites concernés. Par exemple, la prise en compte de la faune dans les actions d'entretien des berges permet de concilier protection de la nature et ouverture de chemins : les tracés peuvent être conçus de sorte à maintenir une épaisseur de végétation suffisante pour la faune dans les secteurs où celle-ci est à protéger... Autre exemple, la concertation avec le monde de la pêche lors de la réflexion sur la mise en place d'une piste cyclable permet d'éviter l'incompréhension et donc le rejet de l'aménagement.

La facilitation : elle permet l'épanouissement de chacun et c'est le mot d'ordre des réalisations ! Différents usages ont été identifiés sur les bords de Saône : la pêche, les sports nautiques, la promenade, ... Chaque usage et ses spécificités sont étudiés afin d'en connaître les contraintes pour déterminer quels moyens permettent d'offrir un service optimum. Concrètement c'est la création d'escaliers pour les pêcheurs ou d'accès à la Saône pour les personnes à mobilité réduite, de pistes cyclables en site propre pour les vélos ou la réouverture de chemins en bord de rivière pour les promeneurs !

Des études enfin sont initiées lors de la réalisation des actions afin d'en cerner les avantages et les inconvénients, et d'orienter chaque projet vers un usage optimum de la rivière. Par exemple, les projets de végétalisation des enrochements sont initiés avec pour objectifs à la fois une amélioration du paysage, un gain pour l'écologie et la restitution de véritables continuités.

Il est aussi procédé pendant plusieurs années à l'analyse et au suivi des effets des aménagements sur la faune et la flore des bords d'eau afin d'en conserver la richesse originelle.

Les réalisations après deux années d'existence

Des études avec :

- la réalisation d'un atlas des chemins en bord de Saône. Il servira de base à la réouverture dans les années à venir de continuités piétonnes en bord de Saône.
- La réalisation d'un "état zéro" de la faune et de la flore de la Saône et d'une étude spécifique sur le castor, animal emblématique.
- La réalisation d'études sur la qualité de l'eau de la rivière.

Des travaux avec :

- La réalisation de trois sites pilotes de végétalisation d'enrochement sur Collonges au Mont d'Or, Albigny sur Saône et Saint Romain au Mont d'Or.
- L'entretien de la végétation par les brigades vertes sur la base d'un plan de gestion.

De la communication et de la concertation avec :

- La diffusion d'une plaquette présentant le projet dans toutes les communes.
- La mise en place d'une concertation avec les usagers de la rivière autour du projet de piste cyclable sur le CD 433.

La recherche de partenaires avec :

- La mise en place de conventions de financement et d'échange d'expérience avec l'Agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse et le Syndicat Mixte Saône Doubs.

Enfin la mise en place de projets avec :

- La finalisation du dossier sur l'éclairage des ponts du Val de Saône, chantier qui devrait se réaliser en 2002.
- La mise en place d'un groupe de travail autour d'un projet de raid sportif pour Saône-Mont d'or.
- La mise en place de moyens d'évaluation, notamment écologique, des chantiers.

Ainsi, parce qu'il permet d'allier le principe de subsidiarité et l'intérêt général d'agglomération, le naturel et le loisir, les paysages et la vie économique, l'eau et la terre, le construit et le végétal, le projet nature du val de Saône nous inscrit de plein pied dans le développement durable, et ce d'autant plus que, zone test, cette démarche est appelée à servir d'exemple pour toute la Saône amont avec la complicité du syndicat Saône-Doubs.

Contacts :

Jean VILLIEN - Tél. 04 78 63 46 72 - Grand Lyon - Mission Écologie Urbaine
Stéphane CAVIGLIA - Tél. 04 78 14 38 43 - Agence d'urbanisme