



BERGES
DE MAINE

RIVES NOUVELLES

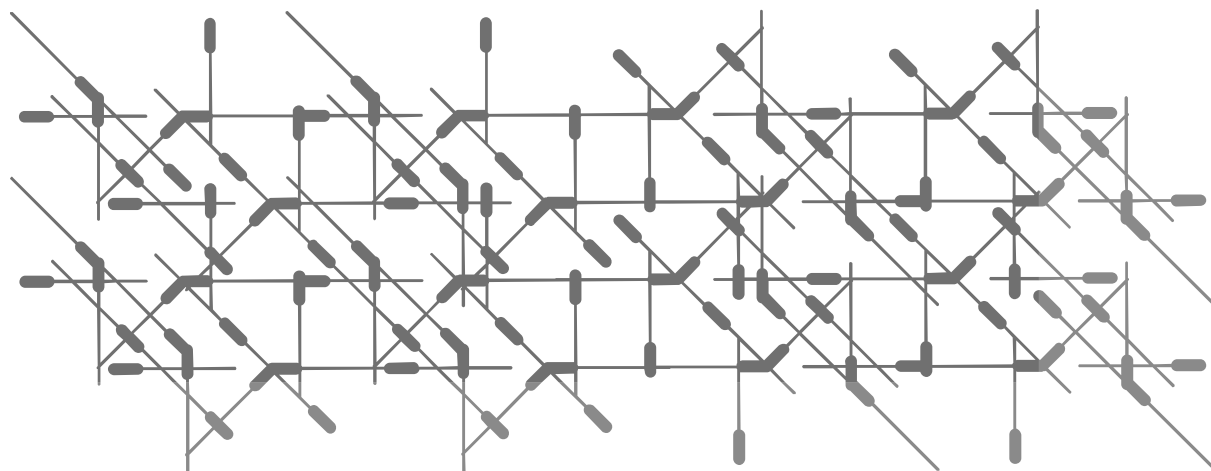


www.angers.fr



Déplacement sur les berges du Rhône à Lyon

12 juin 2010



La reconquête de Lyon avec le Rhône

La rive gauche des berges du Rhône a été entièrement réaménagée sur 5 km en espaces verts et voies de circulations réservées aux modes de déplacements doux (piétons, cyclistes, rollers...) afin de créer un lieu de détente et de loisirs dans un cadre naturel et écologique en centre ville.

→ Un peu d'histoire...

Lyon, la « cité aux deux fleuves », tire de cette double présence fluviale sa douceur de vie. On peut distinguer trois périodes dans les relations entre l'agglomération et le Rhône et la Saône : avant le XIXe siècle, pendant le XIXe siècle et la première moitié du XXe siècle, enfin les années postérieures à 1950.

- Jusqu'au début du XIXe siècle : la ville au bord de l'eau :

Le Rhône présente, à cette période, de fortes contraintes : il est animé d'un courant très rapide qui gêne la navigation et qui sape les berges et les fondations. Cependant, grâce à ce courant, de nombreux moulins sont en activité. La pêche est présente et les « pirates » du Rhône sont encore nombreux.

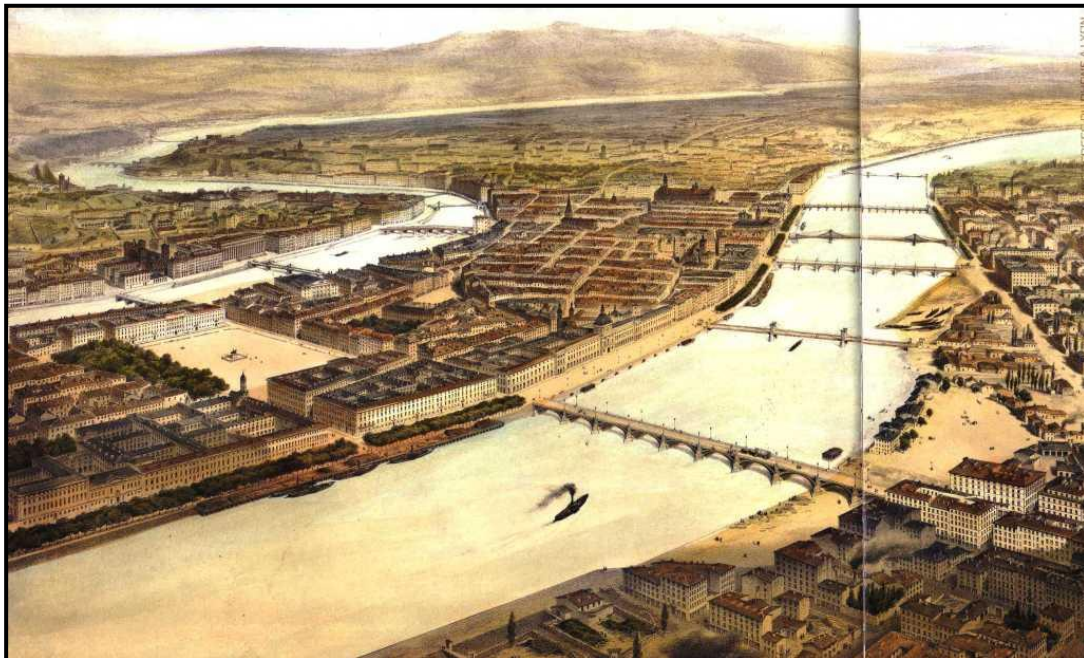
La Saône, quant à elle, avec sa faible vitesse et malgré l'inconvénient majeur de ses basses eaux, est aisément navigable. On peut la remonter sans effort excessif à la rame, par halage ou à la voile.

A la fin du XVIIIe siècle, dans Lyon, il n'y a pratiquement pas de quai, les maisons étant directement construites au bord de la rivière.

- Les mutations des XIXe et XXe siècles : la construction des quais :

Pendant la première moitié du XIXe siècle, Lyon s'est profondément transformée : de nombreux quais sont construits dans la ville, uniformisés et surélevés suite à l'inondation de 1856. Les ports anciens sont remplacés par des bas-ports continus, tandis qu'on bâtit plusieurs ponts, suspendus d'abord, puis métalliques pour des raisons de sécurité.

La navigation devient alors pour un siècle le moyen de transport le plus utilisé grâce à la machine à vapeur et à l'aménagement de la Saône, puis par la construction de canaux sur le Rhône.



Lyon au début du XIXe siècle

Source : Grand Lyon

- La deuxième moitié du XXe siècle : la perte du contact avec les fleuves :

La navigation se transforme encore profondément : les marchandises ont quitté les bas-ports pour des ports situés en périphérie (comme le port industriel Edouard Herriot). Les transports de passagers ont lentement disparu du trafic : on ne voit plus guère de bateaux sur la Saône, pratiquement pas sur le Rhône. Les deux cours d'eau sont donc devenus presque déserts.

Sur le plan physique, on a modifié sensiblement les berges et les eaux elles-mêmes. En de nombreux points, la berge n'était plus accessible, car elle fut utilisée pour des voies de communications routières, tant sur la Saône que sur le Rhône. En effet, la berge était alors traversée par la RD 433, ainsi que par l'axe nord-sud ou encore par l'autoroute A7 au niveau du quartier Perrache. Les stationnements en surface ou construits ont occupé en de nombreux secteurs les bas-ports. Des aménagements de barrages pour la production d'électricité et de meilleures conditions de navigation, comme à Pierre-Bénite, ont diminué ou même annulé les différences de niveau et, la Saône et le Rhône assagis, sont devenus beaucoup moins vivants.

Des aménagements de stationnements et de barrages comme à Pierre-Bénite (commune de l'agglomération lyonnaise), sans doute bénéfiques sur le plan économique, ont provoqué une séparation physique et psychologique des Lyonnais avec leurs cours d'eau. Ces derniers n'étaient guère plus fréquentés, sauf par quelques pêcheurs, malgré une pollution croissante. Lentement, mais sûrement, le Rhône et la Saône avaient ainsi disparu de l'esprit des Lyonnais.



Lyon en 2000 : des parkings en surface sur les berges

Source : Grand Lyon

→ A l'origine du projet :

Le processus de reconquête du Rhône est né en 1985 avec les travaux de la commission informelle, « Lyon ville fluviale », initiée par la communauté urbaine de Lyon. Une fois la réflexion engagée, un « Plan bleu » fut approuvé par la collectivité en 1991. Ayant pour principal objectif de mettre en valeur les sites fluviaux, ce « Plan bleu » visait à organiser un aménagement cohérent à l'échelle des 55 communes de l'agglomération lyonnaise.

Engagé en mars 2002, le projet concernant les berges du Rhône a débuté par le lancement d'un marché de définition. Sur la base d'un cahier des charges, les candidats à l'aménagement ont proposé une esquisse du futur espace. En février 2003, l'équipe lauréate (« In Situ » paysagistes, Françoise-Hélène Jourda architectes et « Coup d'éclat » éclairagistes) a été sélectionnée par les élus de la communauté urbaine de Lyon (désormais appelée « Grand Lyon »), autour de Gérard Collomb, président du Grand Lyon et de Gilles Buna, vice-président à l'urbanisme.

En mars 2003, la présentation du projet de l'équipe lauréate, a initié le début d'une vaste concertation avec les habitants, menée tout au long du programme, jusqu'en 2007. Durant cette période, le projet a été retravaillé en intégrant les attentes de la population qui étaient compatibles avec les ambitions du réaménagement et les contraintes du lieu.

→ Les enjeux du projet :

- Imaginer une rive à vivre grâce au réaménagement de l'espace public :

Le projet devait avant tout être celui des usagers dans leur diversité. L'ambition était donc de concevoir un véritable espace de convivialité et de proximité, de susciter des pratiques multiples, seul ou à plusieurs, de la plus tranquille à la plus festive, en ayant à l'esprit l'idée de berges « habitées » et animées.

- Privilégier le rapport ville-nature :

Le retour à la nature était un enjeu fort du projet. Il s'agissait de redonner une primauté écologique au fleuve, en développant les usages liés à l'eau et en renforçant la présence du végétal sur le site, très minéralisé en raison des surfaces importantes dédiées au stationnement.

- Offrir une alternative aux déplacements motorisés sur les berges :

La requalification des berges passait essentiellement par la libération de l'espace occupé par les voitures. La collectivité a donc souhaité privilégier les modes de déplacements doux : piétons, cyclistes, rollers. En outre, une réflexion s'est engagée pour permettre la création de parkings relais et le développement de transports en commun.

Le projet de reconquête des berges a concerné environ dix hectares sur cinq kilomètres de long à aménager, soit la totalité des bas-ports de la rive gauche du Rhône, allant du parc de la Tête d'Or à celui de Gerland.

→ La vocation du site : se déplacer et pouvoir s'arrêter

Le travail des concepteurs a porté sur la recherche d'un équilibre et d'une identification claire entre deux types d'espaces :

- ceux dédiés aux déplacements doux ;
- ceux voués à la pratique d'activités ou à la détente.

Au fil du fleuve et sur l'ensemble du tracé, les berges du Rhône font donc la part belle aux déplacements doux. Un ruban adapté à la marche est réservé aux piétons et aux fauteuils roulants en bordure de fleuve. A côté, une piste est dévolue aux activités de glisse (vélos, rollers, trottinettes...).

En outre, la création d'une grande prairie accessible à tous et l'aménagement d'aires de jeux ponctuent le parcours d'espaces où l'on peut s'arrêter, se reposer ou

se distraire. La présence de l'activité des cafés et restaurants est confortée par des terrasses en bois.

De même, pour les sportifs, les berges offrent toute une série d'activités à pratiquer seul ou à plusieurs. Outre le vélo et la course à pied, il est aussi possible d'organiser des parties de football ou de volley. Les adeptes du roller et du skate peuvent accéder à des équipements spécialement dédiés à leur pratique. Enfin, un parcours de santé a aussi été aménagé au niveau du pont de l'université.



Source : Grand Lyon

Des activités sportives et ludiques en bord de berges



Source : Grand Lyon

→ La végétalisation du site :

Les groupes d'habitants associés au projet se sont rapidement exprimés en faveur d'une plus grande végétalisation du site. La végétation a été imaginée en harmonie avec les paysages et les spécificités des berges : elle alterne donc strates herbacées, dominées par les graminées et arborées.

Ainsi, les berges donnent aujourd'hui une nouvelle esthétique à la ville, elles l'embellissent, et se révèlent être un nouvel espace vert, puisqu'on compte au total 25 000 m² de flore tout au long du Rhône, notamment avec la longue prairie du pont Lafayette au pont Wilson. Même le nouveau quartier, la Confluence, jusque-là très minéral, a été végétalisé.

Les berges ont aussi été pensées en fonction des éventuels débordements du fleuve : les arbres, par exemple, ont été choisis pour leur résistance aux crues.

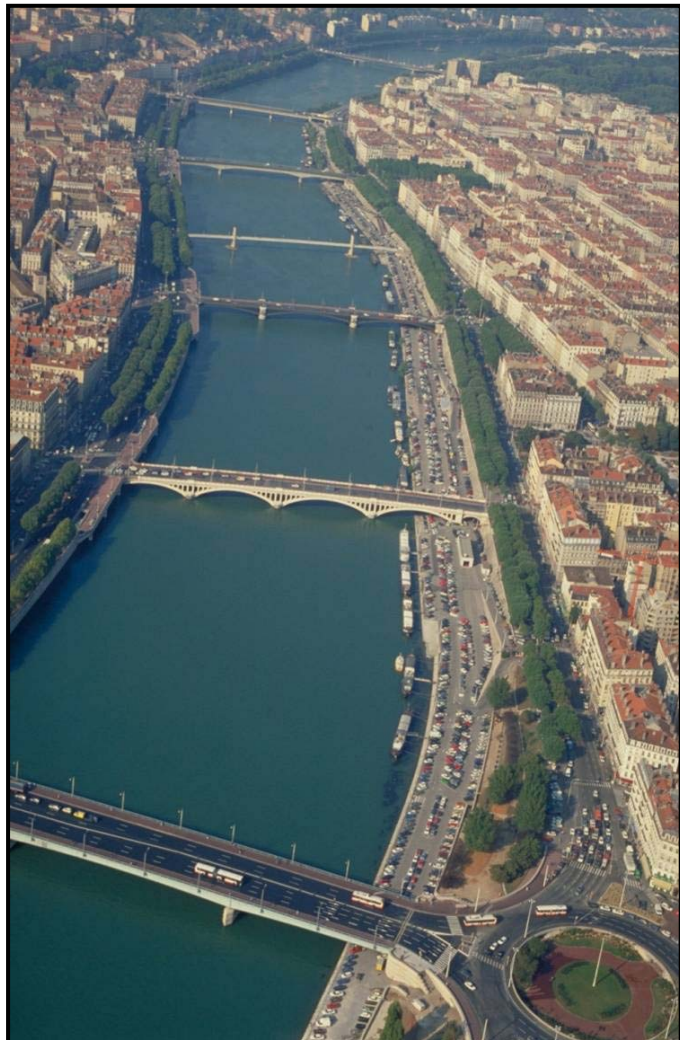


L'aménagement des berges rendues aux piétons

Source : Grand Lyon

La création du parc urbain de dix hectares sur les berges a suscité des interrogations quant à la place accordée à la voiture. Les porteurs du projet souhaitaient avant tout la suppression du stationnement automobile sur les berges.

Néanmoins, un certain nombre de personnes qui souhaitaient conserver les parkings des berges, craignant que le commerce de la presqu'île et de la rive gauche ne souffre de la disparition de ces espaces de stationnement, ont été entendues. L'équipe chargée du projet a ainsi opté pour la végétalisation en surface et pour la création de parkings souterrains de la Fosse-aux-Ours, qui compte 450 places, et de la place Lyautey, qui peut accueillir jusqu'à 725 véhicules.



**Lyon en 2000 : 1 800 places de parking
sur les quais depuis 1960**

Source : Grand Lyon



**Lyon aujourd'hui : 1 200 places de
parking en souterrain**

Source : Grand Lyon



**Quai Victor Augagneur avant la
reconquête des berges**

Source : Grand Lyon

**Aménagement des berges du quai
Victor Augagneur**

Source : Grand Lyon



→ Le rapport physique avec le fleuve : l'accès à l'eau :

La baignade dans le Rhône est interdite pour cause de dangerosité. Cependant, afin de créer des occasions de contact avec le fleuve, plusieurs systèmes ont été imaginés :

- Des pontons et plates-formes en bois permettent d'avancer sur le fleuve.
- Des rampes de mises à l'eau supplémentaires ont été aménagées.
- Au niveau de la Guillotière, la création d'un bassin peu profond alimenté directement par l'eau du Rhône, ainsi que l'installation de brumisateurs ramènent la présence de l'eau dans le projet.
- La nuit, une mise en lumière valorise le fleuve et le met en scène par un éclairage spécifique.

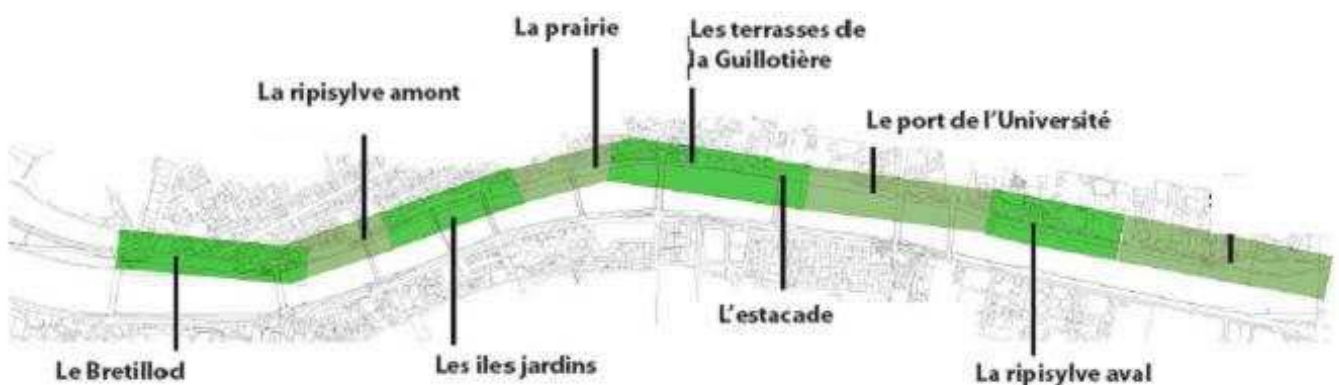


La mise en lumière des berges du Rhône la nuit

Source : Grand Lyon

→ Les séquences :

Les berges ont été « découpées » en huit séquences :



Source : In Situ paysagistes

1 - Le Bretillod

Dans le prolongement de la Cité internationale, la voie sur berges a cédé sa place aux piétons, cycles et rollers. Des liens forts sont tissés avec le parc de la Tête d'Or par le biais de rampes et d'escaliers.

2 - La Ripisylve Amont

La ripisylve désigne la végétation voisine d'un cours d'eau. Sur cette séquence, un cordon végétal composé d'essences variées longe le fleuve et les peupliers plantés sur les bas-ports prolongent l'ambiance naturelle de la ripisylve.

3 - Les Iles Jardins

Cette séquence marque en douceur la transition vers une ambiance plus urbaine. Des petits jardins allongés bordent les péniches. Sur cet espace, il est possible de faire du skate et du roller sur les terrains aménagés à cet effet, et de laisser ses enfants s'amuser sur les aires de jeux.

4 - La Grande Prairie

Au cœur de la ville, la longue prairie des berges s'étend sur 6 000 m². Composée d'essences variées, ponctuée de bouquets d'arbres de hautes tiges, elle est bordée par les terrasses des péniches, lieu idéal pour se restaurer.

5 - Les Terrasses de la Guillotière

Le réaménagement des places Jutard et Raspail offre aux terrasses de la Guillotière un point de vue unique sur le fleuve. Il s'agit d'un lieu de rencontre et de convivialité majeur des berges du Rhône. Il y est possible de pratiquer le skate ou le football.

6 - L'Estacade

Le long de la piscine du Rhône, le quai a été élargi de 3 à 7 m grâce à une estacade en bois et métal, véritable espace de promenade monté sur pilotis et bordé de garde-corps. Un mélange de plantes grimpantes habille élégamment la clôture du centre nautique.

7 - Le Port de l'Université

A proximité immédiate des facultés, le port de l'université permet d'accéder aux bateaux de croisière accostés sur le Rhône. Cette vaste esplanade où plus de 100 chênes et ormes sont plantés est un lieu idéal pour un pique-nique. Il est également possible de faire du sport sur le parcours de santé ou sur le terrain de volley et de jouer à la pétanque.

8 - La Ripisylve Aval

Une galerie botanique s'étend sur près de 1 km. Cet observatoire grandeur nature met en scène toute la diversité végétale longeant le Rhône depuis sa source en Suisse, jusqu'à son embouchure en Méditerranée.



Source : Grand Lyon

→ Pour conclure :

Les nouvelles berges du Rhône à Lyon ont été inaugurées pour la fête de l'Europe le 9 mai 2007, après deux ans de travaux. Les aménagements ont concerné la rive gauche, créant à la fois un nouvel espace public en ville et une liaison entre les parcs du sud (parc de Gerland) et ceux du nord (parc de la Tête d'Or et parc naturel urbain de la Feyssine).

Ce vaste espace regroupe aujourd'hui, des pistes pour cyclistes et piétons, des jardins, une grande prairie de 6000 m², des aires de jeux, des terrains de sport et de grandes lames d'eau. Quinze péniches « restaurants et bars », amarrées en bordure du fleuve et prolongées par des terrasses, viennent compléter la promenade. Pour palier aux places de parking supprimées en surface, deux parcs de stationnement souterrains ont été construits, desservant ainsi l'accès aux berges.

→ Le projet urbain Confluence :

Lyon a lancé son plus vaste projet urbain à la fin des années 1990 : Lyon Confluence, avec la reconquête du quartier Perrache. Ce territoire au sud de la presqu'île lyonnaise, longtemps consacré à l'industrie et aux transports, fait aujourd'hui l'objet d'un projet de renouvellement urbain sans précédent.

En 2003, une première phase a été confiée à l'urbaniste François Grether et au paysagiste Michel Desvigne. Elle concerne la réhabilitation de 340 000 m² sur une superficie de 41 ha à l'horizon 2015, dont les premiers logements et aménagements d'espaces publics ont été livrés à l'automne 2009. Le cabinet suisse Herzog & de Meuron et Michel Desvigne, ont été choisis par la ville de Lyon pour la deuxième phase de cet ambitieux projet urbain qui s'entendra sur une superficie de 24 ha, pour une constructibilité d'environ 420 000 m², entre Rhône et Saône.

→ Demain : une autre échelle...

Alors que les aménagements sur les berges du Rhône concernaient 5 km à organiser, les rives de la Saône s'étendent sur 25 km de la Confluence à Genay, tantôt rive droite, tantôt rive gauche, traversant cinq arrondissements et quatorze communes. L'aménagement des bords de Saône prendra donc plus de temps, Gérard Collomb ayant annoncé leur achèvement à l'horizon 2020 pour un montant minimum de 35 millions d'euros.