



SURF

Schéma des Usages des Rives Fluviales

Stratégie partenariale
& plan d'actions (2024-2029)

Le Schéma des usages des rives fluviales (SURF) a été réalisé dans le cadre du renouvellement du partenariat entre la Métropole et VNF, pour formaliser les orientations communes pour la valorisation des berges et le développement des activités fluviales sur l'agglomération lyonnaise.

La mission a été confiée à Egis avec pour périmètre le domaine public fluvial géré par VNF sur la Métropole de Lyon, soit de l'écluse Pierre Bénite à la passerelle de la Paix sur le Rhône, et de la confluence à Quincieux / Genay sur la Saône. Sur ce périmètre, 19 communes de la Métropole de Lyon sont concernées par la réflexion à mener.

Le SURF est un document cadre, tenant compte des orientations portées par les communes du périmètre d'étude et des ambitions du PLUH de la Métropole de Lyon.

Maîtrise d'ouvrage et pilotage



Réalisation



SURF : pour un développement ambitieux et harmonieux des usages de nos rives !

Le Rhône et la Saône sont de tout temps au cœur de la vie des Grands Lyonnais. Composants majeurs du territoire de la Métropole de Lyon, le fleuve et son affluent constituent à la fois des axes de transport, des lieux de loisirs, des écosystèmes naturels et des lieux de vie de nombreuses espèces. Au cœur de leur qualité de vie, les Grands Lyonnais ont pour le fluvial un attachement plus fort que jamais.

Depuis 1997, un partenariat exemplaire et inédit unit la Métropole de Lyon et VNF pour coordonner leurs actions. Il a permis de mener à bien l'aménagement des Docks du port Rambaud et des berges en rive droite de la Saône et du Rhône, et de soutenir de nombreuses activités nautiques. Des services innovants se sont développés que ce soit le transport de marchandises, la logistique urbaine ou l'accompagnement de l'essor des croisières fluviales et des bateaux promenades.

Pour réinventer notre partenariat vers toujours plus d'ambition et de qualité, nous avons initié une démarche inédite qui a abouti à la co-construction avec les parties prenantes (élus, associations, acteurs économiques) du Schéma des Usages des Rives fluviales en 2023.

Parce que ce qui nous tient collectivement à cœur est le renforcement du lien entre les citoyens et ses fleuves, la préservation du patrimoine naturel, et le développement des transports de demain, nous avons bâti autour de 8 thématiques des plans d'actions très concrets sur la période 2024-2029 pour un développement ambitieux et harmonieux des usages de nos rives.

Aujourd'hui, avec le SURF auquel une convention financière garantit des moyens conséquents, nous disposons donc d'un outil partenarial à la fois stratégique et opérationnel qui nous permettra dans les prochaines années d'accélérer le changement pour une meilleure qualité de vie des Grands Lyonnais.

Bruno BERNARD,
Président de la Métropole de Lyon

Cécile AVEZARD,
Directrice générale de VNF

Sommaire

GLOSSAIRE	5
I. INTRODUCTION	7
PRESENTATION DE LA METROPOLE ET DE VNF	
PERIMETRE D'ETUDE DU SCHEMA DES USAGES DES RIVES FLUVIALES	
<i>ENJEUX ET OBJECTIFS DU SCHEMA DES USAGES DES RIVES FLUVIALES</i>	
II. SPATIALISATION ET VOCATIONS FUTURES	16
DIAGNOSTIC DU DOMAINE PUBLIC FLUVIAL	
SECTEURS A ENJEUX ET VOCATIONS ENVISAGEES	
III. LES 8 THEMATIQUES AVEC LES 29 ACTIONS ASSOCIEES	
(FICHES ACTIONS EN ANNEXES	23
THEMATIQUE TERRITOIRES DE PROJETS	
THEMATIQUE TRANSITION ENVIRONNEMENTALE	
THEMATIQUE RENATURATION	
THEMATIQUE LOGISTIQUE URBAINE FLUVIALE	
THEMATIQUE NAVETTES FLUVIALES	
THEMATIQUE BATEAUX DE PROMENADE	
THEMATIQUE BATEAUX STATIONNAIRES	
THEMATIQUE SPORTS ET LOISIRS	
FICHES ACTIONS EN ANNEXE	

Glossaire

Alternat : Passage étroit dans lequel 2 bateaux ne pourraient pas se croiser, la navigation est à sens unique alternée

Amont : Partie haute de la rivière

Appontement : Plateforme flottante qu'on retrouve dans les cours d'eau ou estuaires soumis à la marée. Ils permettent aux bateaux de s'accoster ou de s'amarrer

Atterrissement : dépôt d'alluvions (boue, sable, graviers, galets, etc.) sur un haut-fond, finissant par émerger hors de la surface de l'eau, ce qui est nuisible pour la navigation

Automoteur : Péniche motorisée

Aval : Partie basse de la rivière

Bac : Bâtiment assurant un service de traversée de la voie navigable, et classé comme tel

Balisage : Ensemble des éléments indiquant le chenal d'une voie, ou qui signale des obstacles

Barge : Bateaux dédiés aux transports de marchandise par voie fluviale. Les barges ne possèdent pas de moyens de propulsion, elles sont poussées

Batellerie : Ensemble de la profession du transport par les eaux intérieures

Bollard : c'est l'élément en métal (souvent en acier et en forme cylindrique), présent sur les quais ou écluses, qui permet d'amarrer le bateau en y attachant le cordage

Chemin de halage : chemin sur la rive servant autrefois à remorquer les bateaux depuis la rive

Chenal de navigation : Zone navigable indiquée sur les cartes que vous devez suivre pour éviter tout danger

Chômage : c'est la période de fermeture de la voie d'eau durant laquelle les services de navigation s'occupent des travaux d'entretien et de réparation

Duc d'Albe : Pilotis d'amarrage sur une rivière ou dans un port

Ecluse : Ouvrage permettant aux bateaux de franchir des dénivelés

Ecoire ou équarre: Pièce de bois ou métal qui sert lorsque le bateau est à l'arrêt, à le maintenir écarté de la rive

Épi : Digue, jetée ou brise-lame perpendiculaire au sens du courant

Etablissement flottant : toute construction flottante, qui n'est pas normalement destinée à être déplacée

Etiage : Niveau le plus bas d'un cours d'eau

Freycinet : L'écluse standardisée par la Loi Freycinet (1879) d'une forme parallélépipédique, longue de 40 m et large de 5,20 m, devient le gabarit universel des bateaux de canal du 19ème siècle. Les péniches de l'époque vont tendre à la remplir le plus complètement possible. Ce qui va définir leur morphologie générale ainsi que certains traits de leur architecture : gouvernail repliable, marquise démontable, etc....

Gabarit : Indique la taille maximum des bateaux pouvant passer dans un cours d'eau (longueur, largeur, tirant d'eau, tirant d'air)

Halte nautique : Aménagement servant à faire escale pour une courte période

Hauteur de retenue : Hauteur d'eau en amont d'un ouvrage

Marquise : Habacle en bois qui abrite la timonerie d'une péniche

Mouillage : Profondeur disponible pour un bateau (en eaux intérieures). La différence entre le mouillage et le tirant d'eau est appelée le pied de pilote

PLEH : Port de Lyon Edouard Herriot

PLUH : Plan local d'urbanisme et de l'habitat

Poupe : partie arrière d'un bateau

Proue : partie avant d'un bateau

Signalétique : Panneau donnant des informations

Signalisation : Panneau d'informations réglementaires

Tirant d'air : Hauteur disponible entre le niveau de l'eau et le pont d'un bateau. Dans le cas d'un bateau habitable, il s'agit de la distance entre le niveau de l'eau et la partie la plus haute du bateau.

Tirant d'eau : Distance entre la quille et la ligne de flottaison

Trématage : Dépasser un bateau. En général interdit près des ouvrages

Zone à faibles émissions (ZFE) : Une ZFE est une zone comportant des voies routières où la circulation des véhicules les plus polluants est restreinte, selon des modalités spécifiques définies par la collectivité

I. Introduction

- Périmètre d'étude
- Présentation de la Métropole de Lyon et de VNF
- Enjeux et objectifs



Présentation des deux partenaires

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Voies navigables de France, transformé en établissement public de plein exercice le 1^{er} janvier 2013, assure sur le territoire de la Métropole de Lyon la navigation sur la Saône et le Rhône à l'amont du confluent ainsi que la gestion et le développement en lien avec les collectivités des espaces fluviaux et berges du domaine public fluvial confiés par l'État.

Le Rhône à l'aval du confluent et le canal de Jonage sont concédés par l'État respectivement à la CNR et à Électricité de France (EDF).

En lien avec l'Etat et l'ensemble de ses partenaires publics ou privés, dont les collectivités locales, notamment la Métropole de Lyon, VNF mène sur l'ensemble du bassin Rhône-Saône des actions visant à développer le transport fluvial et le tourisme fluvial.

À travers Rives et Développement, la filiale qu'il a créée avec la Caisse des dépôts et consignation, VNF participe aux projets urbains portés par les collectivités locales en recherchant et mettant en œuvre des solutions de transformation du patrimoine fluvial et portuaire qui lui est confié. C'est notamment le cas avec le quartier des Docks au sein du projet Lyon Confluence.



Pour atteindre ses objectifs, VNF peut engager ainsi toute action visant à :

- Développer et dynamiser le transport fluvial de marchandises et de personnes ;
- Promouvoir l'ensemble des activités touristiques et commerciales existantes en liaison avec la voie d'eau ;
- Valoriser l'image de la voie d'eau et de toutes ses fonctions ;
- Valoriser le patrimoine que constitue le domaine public fluvial qui lui a été confié et développer des revenus en vue de dégager des capacités de financement pour les travaux d'entretien et d'exploitation de la voie d'eau ;
- En lien avec l'État et les collectivités prendre en compte les enjeux fluviaux dans les documents d'aménagement du territoire et d'urbanisme ;
- Garantir une gestion optimale des espaces en bord à voie d'eau ouverts au public grâce à une répartition équilibrée des responsabilités entre les différents acteurs.



Voies navigables de France (VNF) est un établissement public opérateur de l'Etat en charge de la transition écologique dans le fluvial.

Il gère un réseau de 6700 km de canaux, fleuves et rivières qui irriguent les territoires et répond à plusieurs usages : environnementaux, sociaux et économiques.

Ses 4000 agents régulent finement la ressource en eau dans l'intérêt général et le respect de l'environnement.

Voies navigables de France crée également les opportunités de développement des activités sur et autour du fleuve et favorise la transition de notre société vers de nouveaux modèles économiques et écologiques en faveur du fret bas carbone et du tourisme durable.

LA METROPOLE DE LYON

Créée le 1^{er} janvier 2015, la Métropole de Lyon est une collectivité territoriale unique en France créée par la fusion de la Communauté urbaine de Lyon et du Conseil général du Rhône sur les 59 communes qui composent le territoire du Grand Lyon.

Elle dispose ainsi de compétences élargies dans de nombreux domaines en lien avec le fleuve : aménagement, eau potable et assainissement, gestion des déchets, gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations, transport et mobilité, sport, tourisme, développement durable et énergie, développement économique et insertion...

La Métropole est également **l'aménageur et le gestionnaire d'une partie des berges en centre urbain dont VNF lui a confié la gestion**. Elle est en outre très impliquée dans l'aménagement et la gestion des grands espaces naturels fluviaux, dans l'éducation au développement durable...

Au début des années 90, l'ambition fluviale de l'agglomération lyonnaise s'affirme et se formalise avec la démarche « Plan bleu » (1991 et 1998), mais aussi des agendas 21 territoriaux pour le Val de Saône et la Vallée de la Chimie (2007). Plusieurs projets d'aménagement, de réhabilitation ou de valorisation, témoignent de la volonté de mise en valeur des sites fluviaux afin qu'ils contribuent de manière déterminante au rayonnement de la métropole et à la satisfaction de ses habitants. Ces projets sont aujourd'hui en grande partie réalisés : Grand Parc de Miribel Jonage et Anneau Bleu, Rhône aval des îles et des îlons, Parc de la Feyssine, Berges du Rhône, Lyon Confluence, Rives de Saône...

Avec 1,4 million d'habitants au 1er janvier 2020, la métropole de Lyon est l'équivalent du Val de Marne, douzième département le plus peuplé de France. La commune de Lyon concentre 37 % de la population de la métropole.

MÉTROPOLE

GRAND LYON

En lien avec les communes concernées, la Métropole a également créé ou est membre de différents syndicats et de sociétés publiques locales lui permettant de développer son action localement. Ainsi, la **SPL Lyon Confluence** met en œuvre l'ensemble du projet de ce grand territoire de centre-ville. Sur le Rhône amont, la Métropole est membre du **SYMALIM** et de la **SPL SEGAPAL**. Elle est membre du **SMIRIL** sur le Rhône dans la Vallée de la Chimie.

Les fleuves sont aujourd'hui devenus un véritable emblème : ils sont un élément important dans la qualité de vie des habitants et ils participent à l'image et au rayonnement du territoire métropolitain.

L'ambition de la Métropole de Lyon est bien de considérer le fleuve dans toutes ses dimensions et complémentarités - nature, urbaine, ressource, économique, tourisme, loisirs, transport de fret et de passagers... - afin de concilier et garantir sur le long terme le développement des usages et des pratiques avec la préservation de la ressource en eau, de la richesse écologique et de la qualité des paysages naturels.



PORTER DES AMBITIONS A TRAVERS UN PARTENARIAT UNIQUE...

Lors de sa signature en 2017, la charte de partenariat 2016 – 2021 entre VNF et la Métropole de Lyon a formalisé des orientations partagées pour les voies fluviales :

Orientations thématiques :

- Poursuivre la restauration de la façade fluviale et préciser ses occupations ;
- Faire de la dimension fluviale un élément fort de la politique touristique de l'agglomération ;
- Développer le transport de marchandises et la logistique urbaine fluviale ;
- Promouvoir et organiser les usages nautiques ;
- Contribuer à la préservation de l'intégrité et de l'équilibre des fleuves pour répondre aux attentes sociales, protéger l'environnement et participer aux actions en faveur du climat.

Orientations territoriales :

- Poursuivre le projet des Rives de Saône et engager les nouvelles actions nécessaires
- Poursuivre le projet Lyon Confluence et achever les Docks de Lyon ;

- Poursuivre les projets sur le Rhône Amont à Miribel-Jonage ;
- Favoriser l'intégration du fleuve et de l'usage du transport fluvial dans le développement et l'aménagement de la Vallée de la Chimie.

Dans ce cadre, l'établissement d'un schéma directeur a été identifié **afin d'approfondir cette démarche de réflexion stratégique et partenariale et préparer les actions du prochain mandat.**

Le Schéma des Usages des Rives Fluviales (SURF) vise à définir les usages à privilégier ou à réserver sur les différents secteurs concernés, à différents horizons de temps, afin d'optimiser la gestion du domaine public fluvial, de prévenir les conflits d'usages et de développer de nouveaux projets de valorisation de la voie d'eau.

Le SURF comporte également une **dimension prescriptive**, fixant des objectifs de qualité environnementale, d'une part, et de qualité architecturale et paysagère, d'autre part, pour les bateaux stationnaires, mais également pour les aménagements qui pourront être réalisés.



Périmètre d'étude du Schéma des usages des rives fluviales

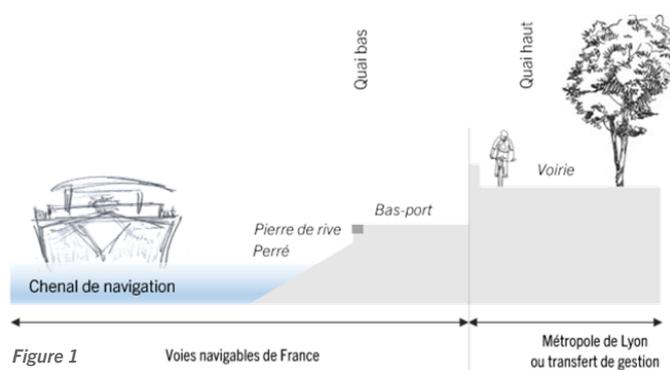
Le territoire de la Métropole de Lyon est parcouru par la Saône sur 25 km et par le Rhône sur 27 km, dont 18 km environ en zone urbaine pour les deux cours d'eau.

Cela lui confère la particularité unique en Europe de se situer à la confluence d'une rivière et d'un fleuve. Ces derniers apportent au territoire de nombreux atouts et sont le support de plusieurs fonctionnalités : axes de transport, voies navigables, lieux de vie, de travail et de loisir, production d'énergies renouvelables, écosystèmes naturels et ressource en eau.

La gestion de ce domaine fait intervenir plusieurs acteurs dont les missions sont en interface :

- **Voies navigables de France (VNF)**, en tant que gestionnaire du domaine public fluvial, a notamment pour mission la promotion de la logistique fluviale durable et accompagne les collectivités territoriales pour l'aménagement des territoires.
- **La Métropole de Lyon** porte de nombreuses missions dont l'aménagement et le développement économique du territoire, la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations.
- **La Compagnie Nationale du Rhône (CNR)**, concessionnaire du Rhône (hors Rhône dans Lyon) gère notamment le port de commerce de Lyon (Port de Lyon Edouard Herriot), principal port fluvial intérieur du bassin Rhône Saône

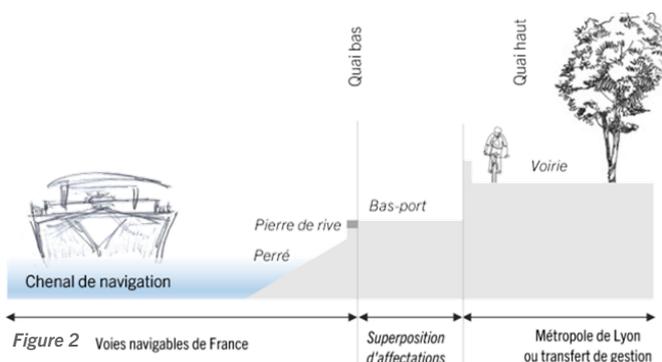
Ces acteurs coopèrent de longue date pour soutenir leurs missions respectives dans une cohérence d'ensemble. Entre VNF et la Métropole, cela se traduit depuis 1997 par une charte de partenariat multithématique renouvelée tous les 5 ans. La dernière en date (2016-2021) a été renforcée par une convention signée par VNF et la Métropole en 2019 posant les principes partenariaux, les engagements de chaque partie, ainsi que des budgets dédiés à la réalisation d'actions de valorisation des berges et le développement des activités fluviales sur l'agglomération lyonnaise.



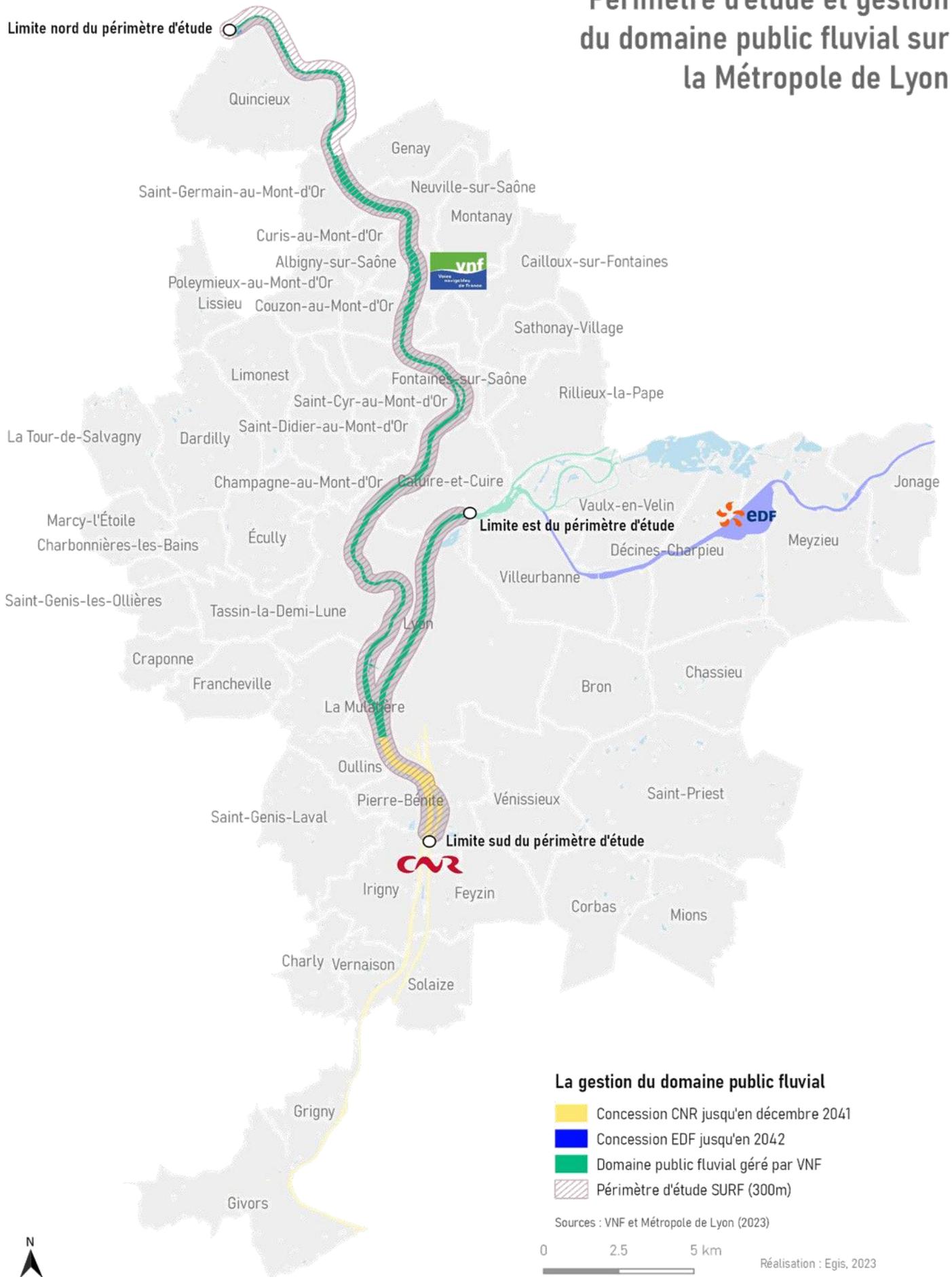
Coupes du fleuve présentant la répartition des compétences

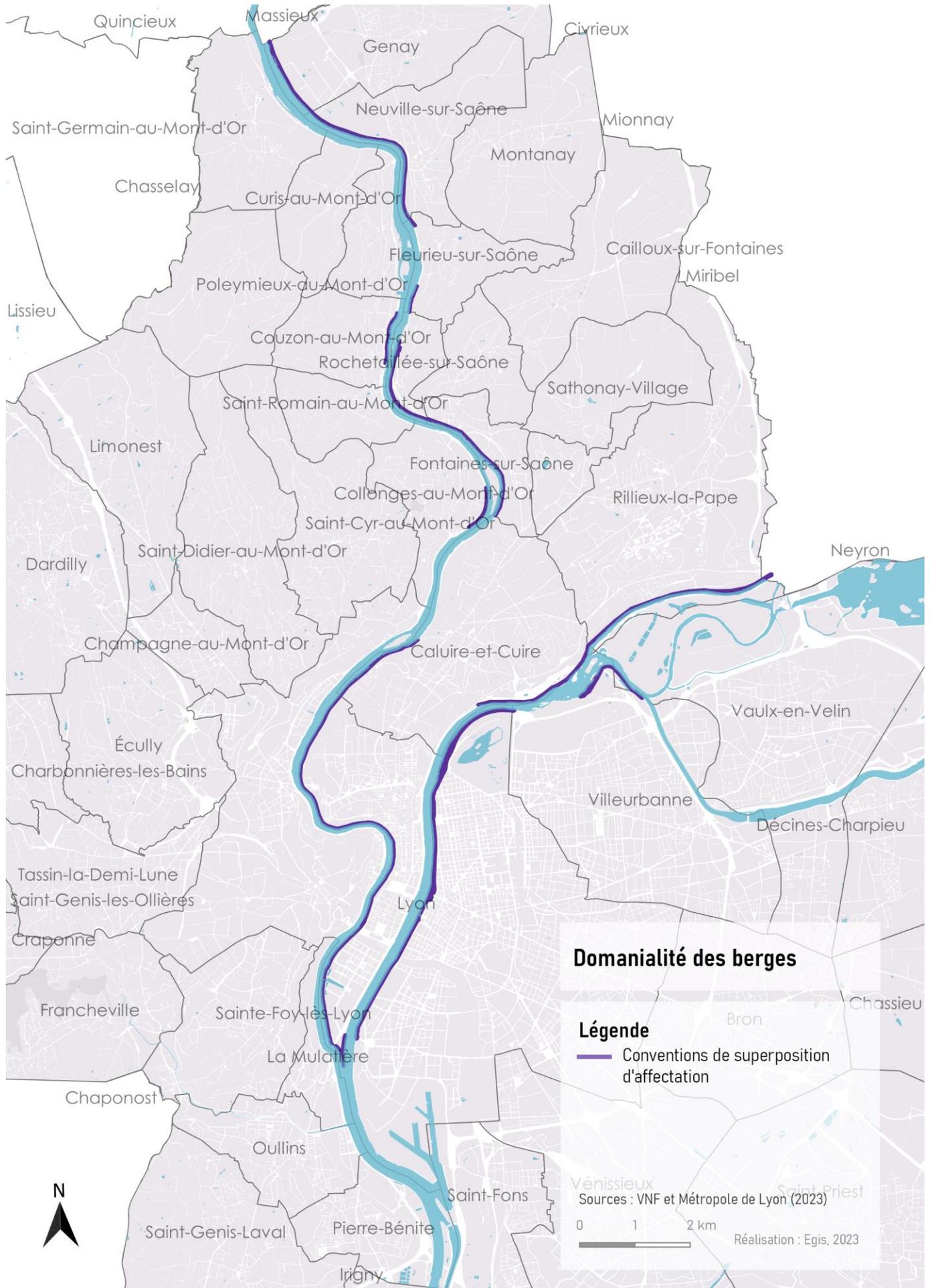
Figure 1 : coupe du fleuve, zone hors CSA

Figure 2 : coupe du fleuve, zone dans CSA



Périmètre d'étude et gestion du domaine public fluvial sur la Métropole de Lyon





Enjeux et objectifs du Schéma des usages des rives fluviales

UN CADRE AMBITIEUX ET PARTAGÉ POUR LES USAGES DES RIVES DU RHÔNE ET DE LA SAÔNE

Le Schéma des Usages des Rives Fluviales (SURF) a été réalisé à l'initiative de Voies navigables de France et de la Métropole de Lyon, en vue d'un renouvellement ambitieux et partagé de leur Charte de partenariat en 2024.

Co-produit avec les parties prenantes lors d'ateliers participatifs, c'est un document de synthèse qui oriente, formalise et contractualise les grandes orientations de développement des usages sur les berges du Rhône et de la Saône (fret, tourisme, loisirs, habitat, mobilités...).

Le SURF précise ainsi les usages à privilégier ou à réserver sur les secteurs concernés, à différents horizons de temps, afin d'optimiser la gestion du domaine public fluvial, de prévenir les conflits d'usages et de développer de nouveaux projets de valorisation de la voie d'eau.

Il identifie un plan de 29 actions concrètes en faveur de la transition environnementale, de la renaturation, du développement de la logistique urbaine, des navettes fluviales, des activités de sports et de loisirs, ainsi que de l'accueil des bateaux stationnaires et des bateaux de promenades. Le cœur de la Métropole et le Val de Saône font ainsi l'objet d'une approche globale.

LA CO-PRODUCTION

LA MOBILISATION DE LA COMMUNAUTÉ FLUVIALE

Les 8 ateliers organisés de mai à septembre 2022 pour co-produire le SURF ont rassemblé plus de 100 personnes : une douzaine d'élus de Métropole et des Villes, une cinquantaine de partenaires institutionnels comme CNR, le SYTRAL, l'Agence de l'Eau... Et une quarantaine d'acteurs associatifs et économiques, qui seront en premier plan pour participer à la mise en œuvre et en usage des projets.

S'appuyant sur des outils spécifiques à chaque problématique (cartes et canevas complétés en séances), ils ont été l'occasion de croiser les visions politiques avec les expertises techniques et des connaissances de chacun.

Au fil des échanges, un récit collectif des fleuves et de leur réappropriation commune s'est ainsi construit pour enrichir les orientations du SURF, poser les bases du plan d'action et faire émerger les enjeux de spatialisation des usages que ce soit pour le cœur de la Métropole et pour le Val de Saône.

LES 3 AMBITIONS COMMUNES POUR LES USAGES DES RIVES

UNE NOUVELLE NATURE DE RELATION ENTRE VILLE & FLEUVES

Se réapproprier des rivières vivantes

Notre objectif majeur est de permettre aux usagers de renouer avec leur environnement dont les fleuves sont des éléments essentiels. Il s'agit de se réapproprier l'eau et les rives, tout en assumant notre fragilité commune face aux risques et au nouveau régime d'écoulement, au caractère non maîtrisable.

Les fleuves pour agir sur le climat

Nous souhaitons renforcer les usages qui permettent cette appropriation mais aussi agir pour le climat... La voie d'eau sera donc d'abord active et naviguée, supports de déplacements à moindre impact carbone, un lieu de fraîcheur et de nature ouvert à tous.



Une priorité : le lien avec l'eau

Le Rhône et la Saône doivent rester accessibles et visibles. Ils ne sont en aucun cas des « fonciers » privatisables. En conséquence, l'implantation de nouveaux bateaux stationnaires en bord de fleuve est limitée et conditionnée à la capacité à créer des liens fonctionnels ou culturels avec l'eau. Nous veillerons ainsi à ne pas faire empiéter la ville sur les fleuves.

Vers des usages actifs

Un premier bassin de baignade, un nouveau site d'aviron, de nouveaux lieux de mise à l'eau pour les kayaks ou la location de bateaux électriques. Les projets liés aux sports et loisirs devront être la concrétisation manifeste de ce nouveau rapport à l'eau et aux fleuves.

PRÉSERVER ET « RE-NATURER »

Prendre soin du patrimoine naturel et historique

Le Val de Saône et le Rhône en amont du Brétillod sont des réservoirs de biodiversité exceptionnels et des espaces d'expansion de crues à préserver dans l'intérêt de tous. Partout les qualités patrimoniales et paysagères des rives sont précieuses. Elles devront être valorisées grâce notamment à un travail spécifique sur l'insertion architecturale de tous les projets et notamment l'interface entre bateaux et quais.

Des rives habitées et plantées

Dans le cœur de Lyon, les berges sont des lieux de vie exceptionnels. Parfois des prolongations des logements, en particulier ceux dépourvus d'espaces extérieurs. Demain, elles devront encore mieux jouer leur rôle de régulation thermique et contribuer à la qualité de vie et à la biodiversité, en plantant les quais hauts et en réintroduisant plus de végétal sur les berges.

Une renaturation à anticiper

L'objectif n'est pas de recréer le profil ancien « naturel » des fleuves, mais de créer au fur et à mesure des projets de corridors écologiques en combinant protection des ripisylves existantes, projets de renaturation des quais (rive droite du Rhône, défilé de Saône...) et nouveaux dispositifs accolés aux berges adaptés aux différents espaces et espèces.

DES QUAIS POUR LES TRANSPORTS DE DEMAIN

La logistique urbaine et fluviale : une priorité

La logistique urbaine et fluviale a dépassé le stade des expérimentations et doit passer à une étape de déploiement soutenu. Le rythme de cette dynamique n'est pas connu, mais nécessite de préserver les quais existants et d'anticiper les besoins en espaces et accès pour la favoriser.

Vers un transport en commun fluvial

Confortable, régulier, attractif et efficace ; l'intérêt d'un **réseau de transport en commun sur l'eau est confirmé**. Le programme est élaboré pour une première ligne sur la Saône en 2025. La Métropole de Lyon et VNF mettront en œuvre les recommandations de l'étude, sanctuariseront et moderniseront les quais dédiés à l'accueil des arrêts de navette fluviale.

Les bateaux promenade : une filière à accompagner

Les bateaux promenades manquent de postes à quais et d'espaces d'embarquement lisibles et équipés. De nouveaux bateaux arrivent et renforcent ce besoin d'espaces dédiés. Le SURF permettra de clarifier l'usage de certains quais, de créer des ports d'attaches ainsi que des haltes lisibles et d'améliorer les services à terre.

Des usages mixtes portuaires sur la rive gauche du Rhône

Réintroduire des usages (tels que la logistique et la mobilité fluviale) ainsi que des espaces de biodiversité sur la rive gauche du Rhône, aménagée pour la promenade mais qui a perdu sa vocation portuaire.

II. Spatialisation et vocations futures

- Diagnostic du domaine public fluvial
- Secteurs à enjeux et vocations envisagées



DIAGNOSTIC DU DOMAINE PUBLIC FLUVIAL

Un diagnostic, annexé au SURF, a été réalisé entre septembre et décembre 2021 sur les 88 km de rives du périmètre d'étude.

Analyse sectorielle des usages existants

- **Dans le Val de Saône**, il existe une différence des occupations entre les deux rives. La rive droite est davantage marquée par des fonctions écologiques, tandis que la rive gauche est davantage occupée par des activités de sports nautiques et de loisirs. Les infrastructures pour les bateaux et les activités nautiques sont peu nombreuses. Les bateaux stationnaires sont en faible nombre sur ce secteur. Il n'est pas constaté de conflit d'usage particulier sur l'eau, ni sur les berges. La route est très présente sur les deux rives. Sur certains secteurs, la végétation s'est développée entre l'eau et les infrastructures routières. Ainsi, depuis l'eau, les navigants et les pratiquants de sports nautiques sont encadrés par cette végétation qui masque l'infrastructure. Depuis les rives, la présence d'un important trafic sur la route et l'apparence vétuste des aménagements par certains endroits rendent ces secteurs peu propices à la promenade. Une amélioration de la qualité des aménagements pour les piétons et les cycles pourrait être envisagée pour rendre les berges plus attractives.
- **A Fontaines sur Saône ou à Rochetaillée, en rive gauche, des aménagements paysagers de qualité permettent de proposer des endroits de détente et de loisir au bord de l'eau.** Cependant, la topographie et le manque d'espace sur une grande partie des berges ne permettent pas de généraliser ce type d'aménagement.
- **En cœur de métropole**, que ce soit sur la Saône ou sur le Rhône, les usages sont différents d'une rive à l'autre. Les rives droites sont principalement occupées par des infrastructures routières et les rives gauches sont principalement occupées par des activités de loisir.
- **Sur la Saône le projet Rives de Saône de valorisation des berges (2010-2015) devait initialement traiter les deux rives.** Finalement, seule la rive gauche, qui bénéficie d'un plus long ensoleillement en journée, a fait l'objet d'aménagements. Ces derniers ont permis de créer une continuité piétonne en centre-ville en reliant les anciens bas ports et de créer des espaces d'intérêt culturel et naturel attractifs pour les grands Lyonnais. Sur les 8 km de rive gauche occupées par les activités de loisirs, 10 % sont occupées par des installations pour des sports nautiques. Le port de l'Occident constitue un patrimoine fluvial à fort potentiel de valorisation. A partir de Perrache jusqu'à la Confluence, les bateaux stationnaires et de promenade prédominent à quai.
- **En rive droite de la Saône, les 3 km de bas port ne sont pas reliés entre eux et sont quasiment tous sans usage.** Cette rive constitue le plus grand potentiel facile à activer, dès lors que les prescriptions architecturales demandées par l'UDAP (Unité départementale de l'architecture et du patrimoine) auront été définies du fait du périmètre UNESCO. Sur ce secteur, la Voie Lyonnaise n°3 est en projet sur le quai haut reliant Quincieux à la Muletière
- **Sur le Rhône, les projets d'envergure de valorisation de la rive gauche (2005-2007) ont permis de transformer les anciens bas ports occupés par des stationnements en zones paysagées de loisirs urbains.** Sur les 5 km de rive, la grande majorité est occupée par des bateaux stationnaires ou par des activités de loisirs à terre. Cette continuité permet de relier le parc de la Feyssine au parc de Gerland en passant par le parc de la Tête d'Or. La rive gauche est également marquée par la présence du port de commerce de Lyon au sud.

Reportage photographique des rives de la Métropole de Lyon

Les photos prises sur le terrain permettent d'apprécier la différence de traitement entre les rives droites et gauches sur le plan de la qualité architecturale de la Saône et du Rhône. En rive droite les infrastructures visibles sont des parois verticales minérales très fortement marquées par la pollution¹. Toujours sur la rive droite de la Saône, en aval de l'île Barbe, la qualité des infrastructures dénote avec les programmes immobiliers modernes qui bordent le quai Paul Sédallian.



¹ À partir de 2016-2020, VNF et la Métropole cofinancent un programme de restauration de la façade fluviale de 300 000 € par an, soit 1,8 millions d'euros pour la période considérée. Le résultat est marquant, en particulier sur la Saône, dans le périmètre UNESCO, où les pierres noires de la rive droite tranchent avec les pierres dorées de la rive gauche.

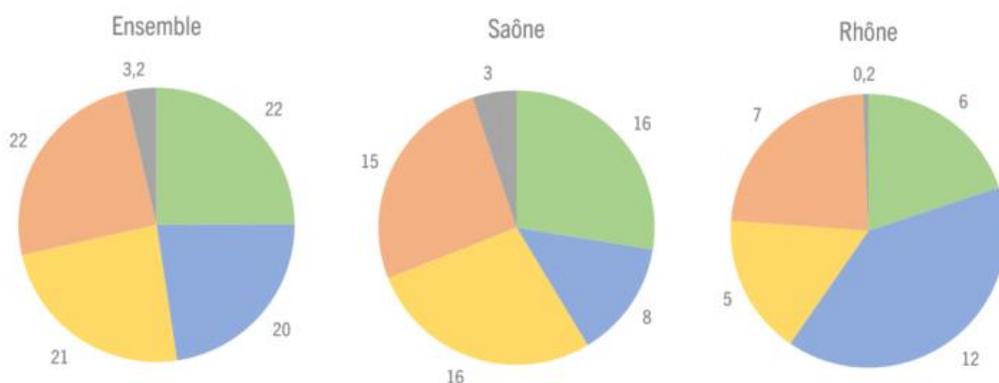
Une sous-utilisation des rives par les fonctions navigantes et fluviales

La majorité du domaine public fluvial (75 %) n'accueille pas d'usage dédié à la navigation ou aux activités fluviales. Globalement, les fonctions écologiques, les voiries et les fonctionnalités urbaines sur les rives (habitat fluvial, commerces, loisirs) se répartissent sur le domaine à part égale.

Seulement moins d'un quart du domaine public fluvial (22 %) est occupé par des bateaux qui naviguent ou par des sports nautiques. Sur la Saône, ces occupations ne représentent que 13 % de l'occupation du domaine : les installations pour les bateaux de tourisme et de promenade prédominent, puis viennent les postes pour les bateaux de transport de marchandises, puis les installations pour les sports nautiques. A contrario, sur le Rhône, la dizaine de kilomètres d'infrastructures portuaires du port de Lyon prédominent, puis viennent les installations pour les paquebots de croisière.

Les 3 % restants, qui représentent tout de même 3 km, constituent des bas ports sans usage; il s'agit donc d'un potentiel mobilisable pour y implanter des activités navigantes. Comme le montre l'une des cartes ci-après, ce potentiel se situe essentiellement en rive droite de la Saône, du pont Robert Schuman (au droit de la gare de Vaise) au pont Bonaparte (au droit de la place Bellecour). La moitié de ce potentiel se trouve en périmètre UNESCO. Si cela appelle une attention particulière d'insertion architecturale, l'exigence de l'UDAP de réaliser une étude architecturale, patrimoniale et paysagère de la confluence à l'île Barbe est de nature à reporter à moyen terme des expérimentations qui pourraient être déployées à court terme.

Occupation des berges (km)		Ensemble du périmètre d'étude	Rives de Saône	Rive du Rhône
	Fonctions écologiques	22	16	6
	Rives occupées par des bateaux navigants ou des sports nautiques	20	8	12
	Rives occupées par des bateaux stationnaires ou des usages à terre	21	16	5
	Voiries et parkings	22	15	7
	Bas-ports sans usage	3,2	3	0,2
		88,2	58	30,2



Face à ce constat², le SURF ambitionne de mettre la voie d'eau au service de la résilience du territoire métropolitain, de son système de transport et de son économie. À travers cette ambition, il s'agit de proposer une spatialisation en répondant à plusieurs enjeux :

- Augmenter la part des rives ayant une fonction écologique
- Augmenter la part des rives accueillant des usages navigants
- Ambitionner la reconversion des bas-ports sans usage et des parkings
- Développer la mixité et la complémentarité des usages
- Emettre des propositions de réserves foncières pour certains usages

² Il convient de souligner que la part des rives du Rhône occupées par les bateaux navigants est surestimée car l'ensemble du linéaire bord à voie d'eau du port de Lyon Edouard Herriot est dans cette catégorie. Dans les faits, peu de linéaire est aujourd'hui aménagé pour accueillir des bateaux (appointements)

SECTEURS A ENJEUX ET VOCATIONS ENVISAGEES

5 grands secteurs à enjeux ont été identifiés et les vocations d'usages ont été projetées à la suite de la co-construction des orientations en ateliers.

Saône : Vaise et défilé	Depuis la ZAC de l'Industrie jusqu'au pont de la Feuillée
Saône : Centre historique	Depuis le pont de la Feuillée jusqu'au pont Kitchener-Marchand
Confluence des fleuves	Depuis le pont Kitchener-Marchand jusqu'à la pointe de la Confluence côté Saône, puis de la pointe de la Confluence jusqu'au pont de Perrache.
Rhône : Centre historique	Depuis la Cité internationale et la Passerelle de la Paix jusqu'au pont de Perrache
Val de Saône	Depuis la ZI de Genay jusqu'au pont du Général Leclerc (Fontaines-sur-Saône)

LE VAL DE SAÔNE :

PRÉSERVATION DE LA NATURE ET DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS ET LOISIRS

Un enjeu majeur et global sur le Val de Saône de préservation et de création de corridors écologiques, complété par des secteurs à enjeux :

LE PORT DE GENAY

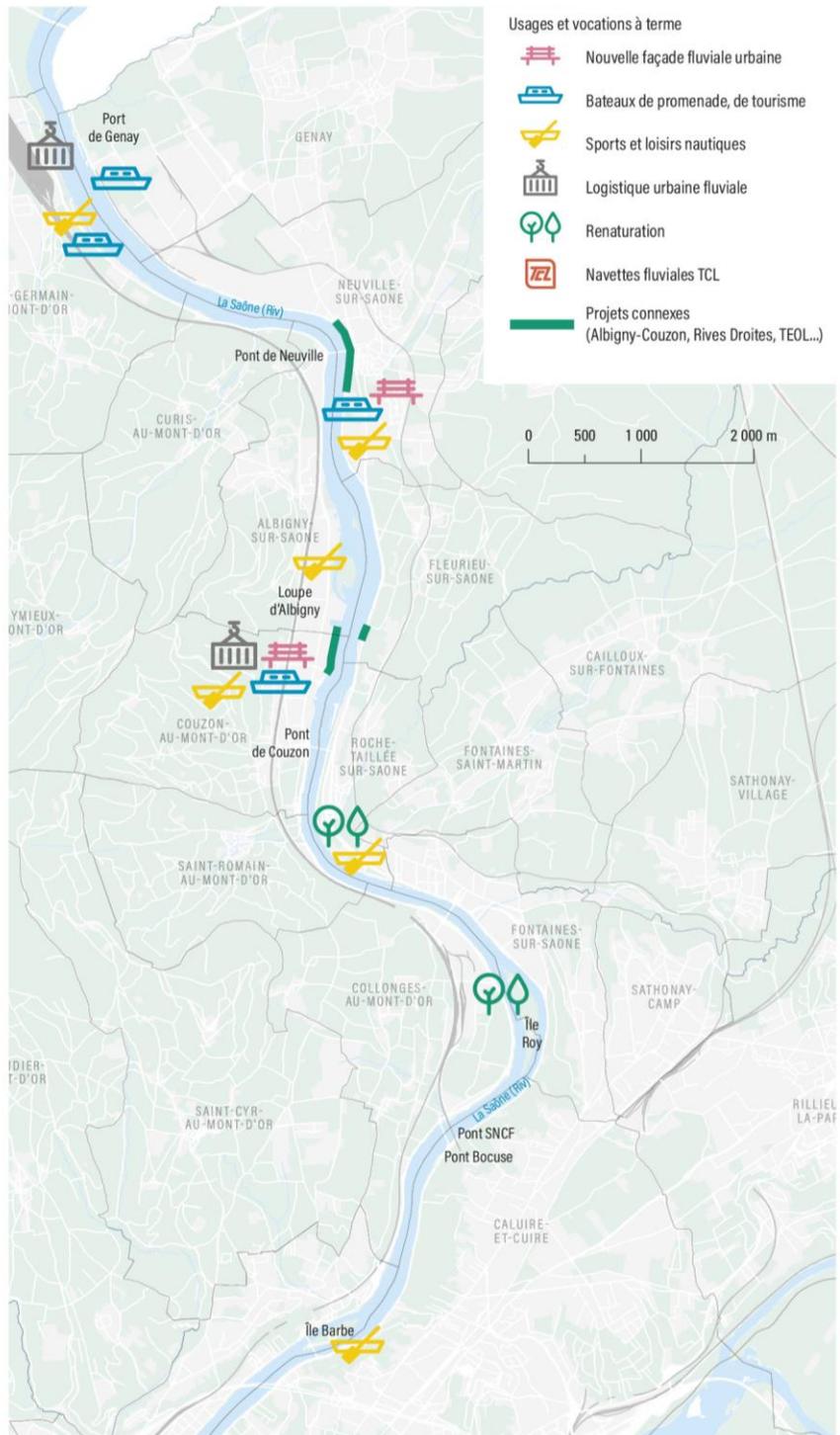
Potential de développement intéressant en tant que hub logistique fluvial (réserve foncière au SCOT pour un port). Des connexions sont possibles avec la Loupe d'Albigny-Couzon et d'autres villes du secteur avec une navette fluviale/promenade.

NEUVILLE-SUR-SAÔNE

La ville dispose d'une façade fluviale à fort potentiel de développement. Le parking en bas port pourrait devenir un quai multi-usages : halte de navette fluviale/promenade entre la Loupe Albigny - Couzon et la ZI de Genay, petite logistique fluviale...

LA LOUPE D'ALBIGNY COUZON

Le projet urbain questionne l'aménagement du front de Saône : renaturation / promenade, réaffectation d'entrepôt, réaménagement des ports de plaisance et dimension fluviale du projet y compris la conservation du quai de chargement-déchargement pour développer la messagerie urbaine. Opportunité pour développer un nouveau bassin d'aviron et une piscine naturelle. 



AU CŒUR DE LA MÉTROPOLE : 4 GRANDS SITES DE PROJET D'INTERFACE VILLE - FLEUVES



1 RENATURER ET RÉAMÉNAGER LE DÉFILÉ DE LA SAÔNE EN RIVE DROITE

La rive droite du défilé de la Saône doit se transformer à travers 3 projets qui seront portés par la Métropole de Lyon, en partenariat avec VNF.

- La renaturation des bas-ports non utilisés à travers une transformation globale : création de ripisylves, restriction d'accès, nouvelles vocations pour les espaces de parkings ;
- La reconversion de la place du Port Mouton qui pourrait être particulièrement emblématique du nouveau rapport au fleuve souhaité ;
- Sur le bas port du quai Hippolyte Jaÿr, projet de développement d'une nouvelle façade urbaine et fluviale où nature et loisirs nautiques cohabiteraient.

2 LE PORT DE L'OCCIDENT : QUEL AVENIR POUR CET HÉRITAGE PORTUAIRE ?

L'objectif est d'en faire un projet urbain et un espace public mixte en lien avec le fluvial.

L'hypothèse de destruction de l'estacade est exclue compte tenu du potentiel de l'infrastructure portuaire existante et de sa valeur patrimoniale ; d'autres vocations peuvent être imaginées sur cet espace ; logistique urbaine fluviale, gare fluviale...

Le montage technique et financier reste à trouver (avec des financements publics en fonction des projets retenus) pour imaginer le devenir du Port.

3 LA DARSE DE CONFLUENCE : UN ÉQUIPEMENT URBAIN ET DE LOISIRS À VALORISER

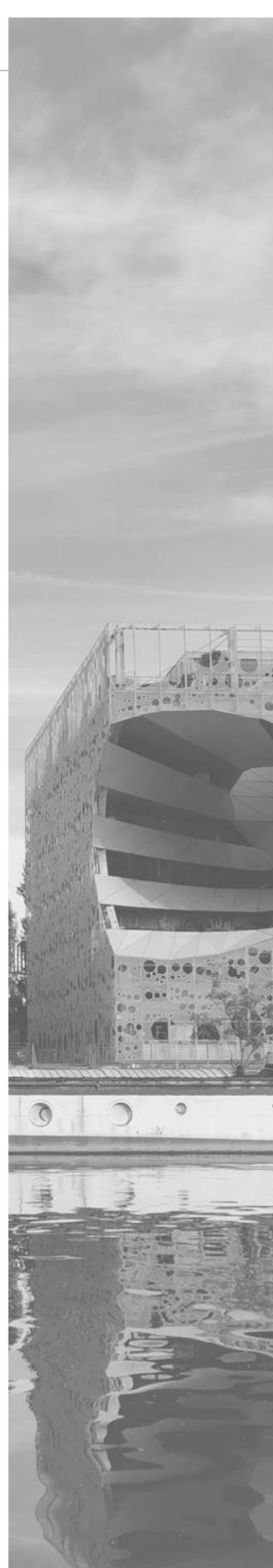
La Darse présente un potentiel important de par sa localisation et l'espace qu'elle offre. Aujourd'hui, peu d'activités y sont développées. Aussi, les 80 mètres de linéaire de quai inutilisés pourraient revêtir une fonction fluviale (stationnement des navettes fluviales ou dédiée aux sports nautiques...).

4 CONSOLIDER LA FAÇADE FLUVIALE URBAINE DES DOCKS DE CONFLUENCE

Le potentiel des Docks pour le développement de projets en interface entre le fleuve et le quartier est avéré. Cependant, il existe des conflits d'usages qui risquent de s'intensifier dans le temps. À travers une réflexion globale du linéaire de quai du Port Rambaud, il s'agit d'améliorer l'insertion architecturale et paysagère des bateaux présents et activités existantes et, à moyen terme, de requalifier le balcon fluvial.

III. Les 8 thématiques avec les 29 actions associées (fiches actions en annexe)

- Territoires de projets
- Transition environnementale
- Renaturation
- Logistique urbaine fluviale
- Navettes fluviales
- Bateaux de promenade
- Bateaux stationnaires
- Sports et loisirs

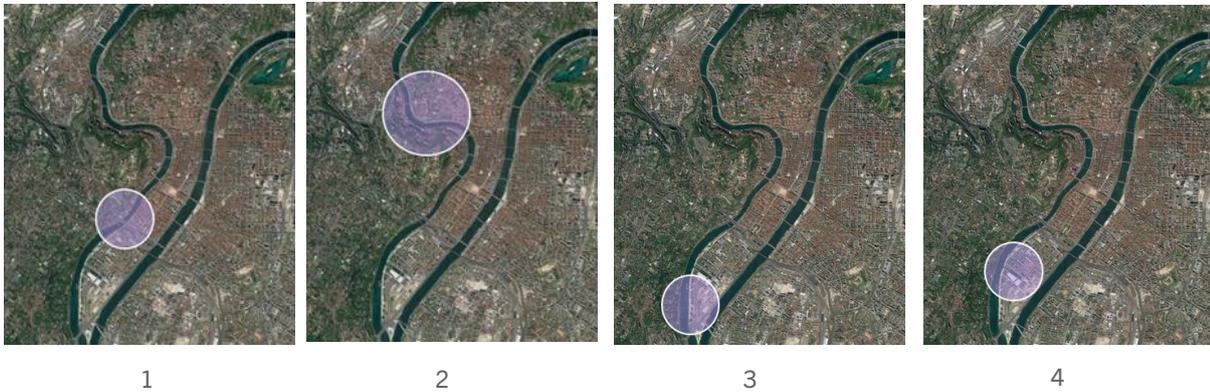


Thématique territoires de projets

Si les projets issus du SURF peuvent concerner l'ensemble du linéaire Rhône et Saône, 4 grands territoires de projets en particulier ont été identifiés et s'ajoutent à 2 projets métropolitains en cours d'étude.

4 Actions identifiées

- 1.1 Le Port de l'Occident : quel devenir pour cet héritage portuaire ?
- 1.2 Renaturer et offrir une vocation appropriée au défilé de la Saône en rive droite
- 1.3 Consolider la façade fluviale urbaine des Docks de Confluence
- 1.4 La Darse de Confluence : un équipement urbain et de loisirs à valoriser



+ 2 Actions (projets connexes au cœur de la nouvelle interface entre la ville et le fleuve)

- 1.5 Loupe d'Albigny-Couzon
- 1.6 Le projet Rive droite du Rhône

Thématique transition environnementale

Les paquebots fluviaux à l'heure de la transition environnementale

La filière des paquebots fluviaux revêt un caractère important pour l'économie touristique du bassin Rhône-Saône de la métropole lyonnaise. Dans le cadre de la Charte de partenariat 2016 - 2021, VNF et la Métropole de Lyon ont déjà créé de nouveaux postes d'amarrage tels que ceux du quai Rambaud, du Musée des Confluences ou d'Antonin Poncet. Le cœur de la Métropole propose ainsi 13 emplacements pour des bateaux de taille allant de 90 à 135 mètres. La volonté réaffirmée de maintenir la capacité d'accueil actuelle impose toutefois d'engager un travail d'amélioration de l'intégration des paquebots dans la ville (flux, nuisances sonores, bornes électriques haute puissance, cohabitation avec les autres usages des quais etc.)

Protéger la ressource hydraulique

L'eau est un bien précieux ; elle ne constitue pas une ressource inépuisable. Trop souvent, ses capacités épuratrices ont tendance à être surestimées, soit par négligence, soit par ignorance. Le rejet des eaux usées a un impact environnemental et l'assainissement des bateaux est un enjeu de premier rang dans le cadre de la transition environnementale.

Pour appuyer la transition environnementale de la filière fluviale, VNF et la Métropole de Lyon s'engagent, à travers les fiches actions ci-après, sur l'amélioration de l'intégration des bateaux notamment sur les plans de l'assainissement, de la collecte et du traitement des déchets, de la gestion des fluides et des travaux d'entretien.

Equiper les quais en borne de recharge électriques

Enfin, il convient d'anticiper les besoins futurs en bornes de recharge électrique et de raccordement électrique à quai. Ces nouvelles installations devront permettre d'accompagner le passage à une motorisation électrique d'éviter l'utilisation de groupes électrogènes émetteurs de nuisances sonores, de gaz à effet de serre et de pollution dans l'air.

4 Actions identifiées

- 2.1 Améliorer l'avitaillement des paquebots et l'acheminement des biens et personnes
- 2.2 Mettre en place un dispositif d'assainissement des bateaux stationnaires
- 2.3 Favoriser et accompagner la motorisation décarbonée
- 2.4 Développer le réseau de bornes de raccordement à quai



Quelques éléments de diagnostic

Certains quais des bateaux stationnaires, des bateaux promenade et des paquebots sont équipés de bornes électriques et d'adduction d'eau, ainsi que de bennes à ordures.

Deux stations de carburant se situent sur le périmètre d'étude, l'une sur la rive gauche du Rhône vers Gerland (réservée aux plaisanciers) et l'une sur la rive gauche de la Saône vers la darse (destiné aux plaisanciers et aux bateaux de commerce)

Les bateaux en place aujourd'hui à Lyon fonctionnent très majoritairement avec une motorisation thermique. L'utilisation de carburants de transition de type GTL ou HVO est une première étape vers la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Thématique **renaturation**

Une renaturation linéaire et ponctuelle par projets

L'ambition portée lors des ateliers est de (re)créer autant que possible sur la Saône et le Rhône des continuités écologiques en intervenant lors de nouveaux aménagements, sur des linéaires de quais (interface avec projet de la Rive droite du Rhône, défilé de la Saône, etc.) mais aussi grâce à des dispositifs accolés aux quais existants (exemple de Gabiodiv). Par ailleurs, ces derniers sont conçus de manière à être compatibles avec les autres usages, jouent des interstices et sont implantés sous formes de « pas japonais ».

Phragmitaies, zones humides, ripisylves : l'objectif est bien de retrouver des habitats écologiques de qualité pour certaines espèces sur les secteurs favorables (en particulier les nouveaux projets).

Quels principes et moyens de gestion ces nouveaux milieux ?

Extensive ou différenciée, déléguée ou en régie : la question de la gestion des nouveaux espaces « naturels » est un enjeu revêtant une importance majeure pour la garantie de succès de la renaturation des berges. Les moyens financiers et humains associés à cette question de gestion et son impact sur l'ambition globale de cette démarche est majeur.

L'ambition globale de la renaturation des berges est fortement conditionnée par les moyens attribués à la gestion de ces espaces et au nouveau pacte de gestion établi.



Quelques éléments de diagnostic

La rivière et le fleuve constituent **un ensemble d'éléments naturels** ayant une forte cohésion, bien que différents, comportant de nombreuses zones humides, un nombre important d'habitats indispensables à de nombreuses espèces. Cependant, le cœur de la métropole présente un déficit important d'espaces naturels du fait de l'urbanisation.

A travers cette photographie de l'environnement, il est possible de se rendre compte des caractéristiques très diverses et propres à chaque sections des fleuves. La Saône est un véritable support des enjeux de connectivité écologique qui présente également une qualité architecturale particulière grâce aux bourgs et aux balmes en rive droite. En cœur de métropole, le Rhône linéaire et droit rend l'environnement strictement urbain avec des sections très homogènes. Ce Rhône urbain se présente comme l'axe principal de structuration urbaine en dégageant des perspectives sur la ville et ses alignements de platanes sur les hauts quais.



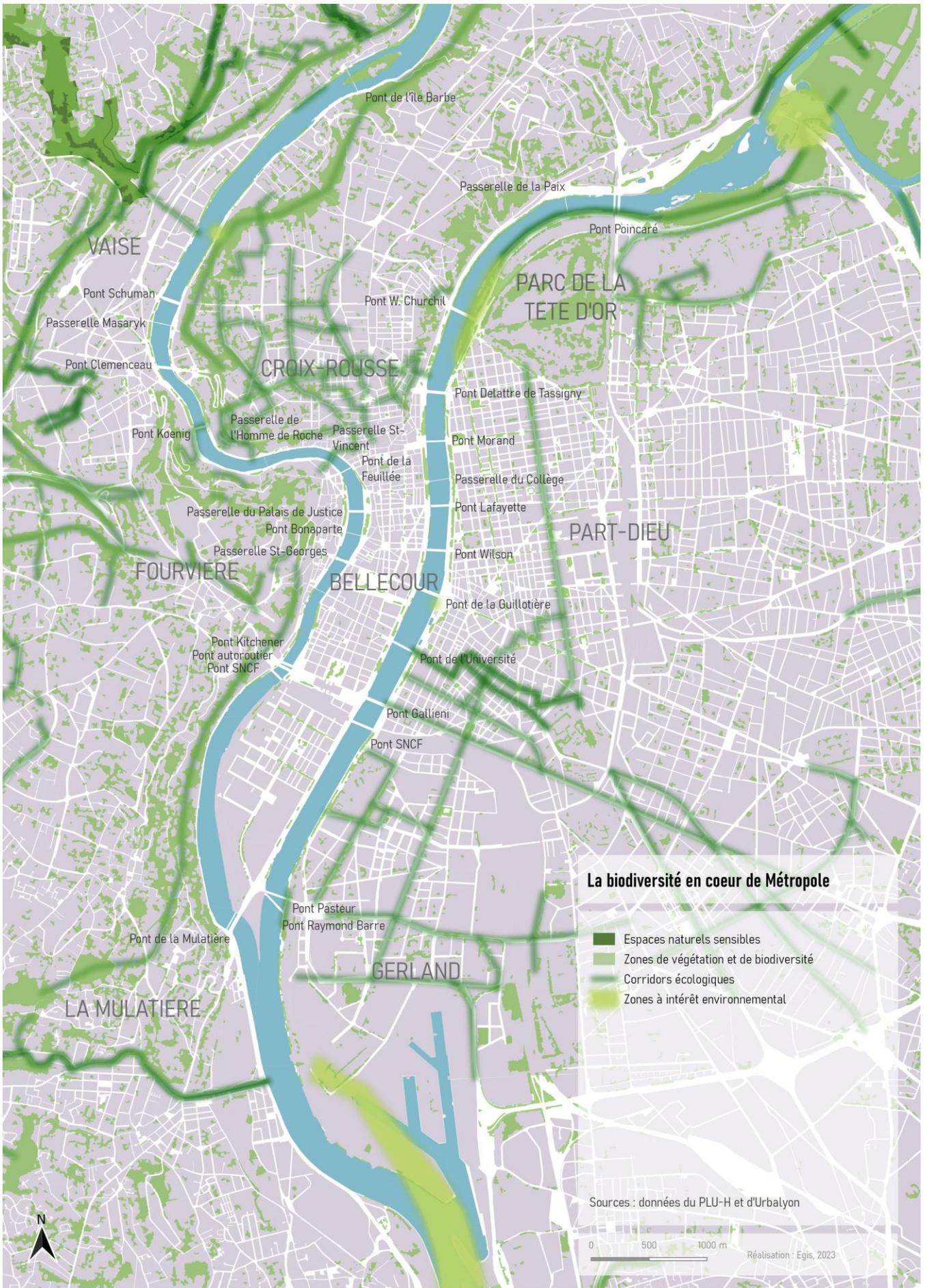
4 Actions identifiées

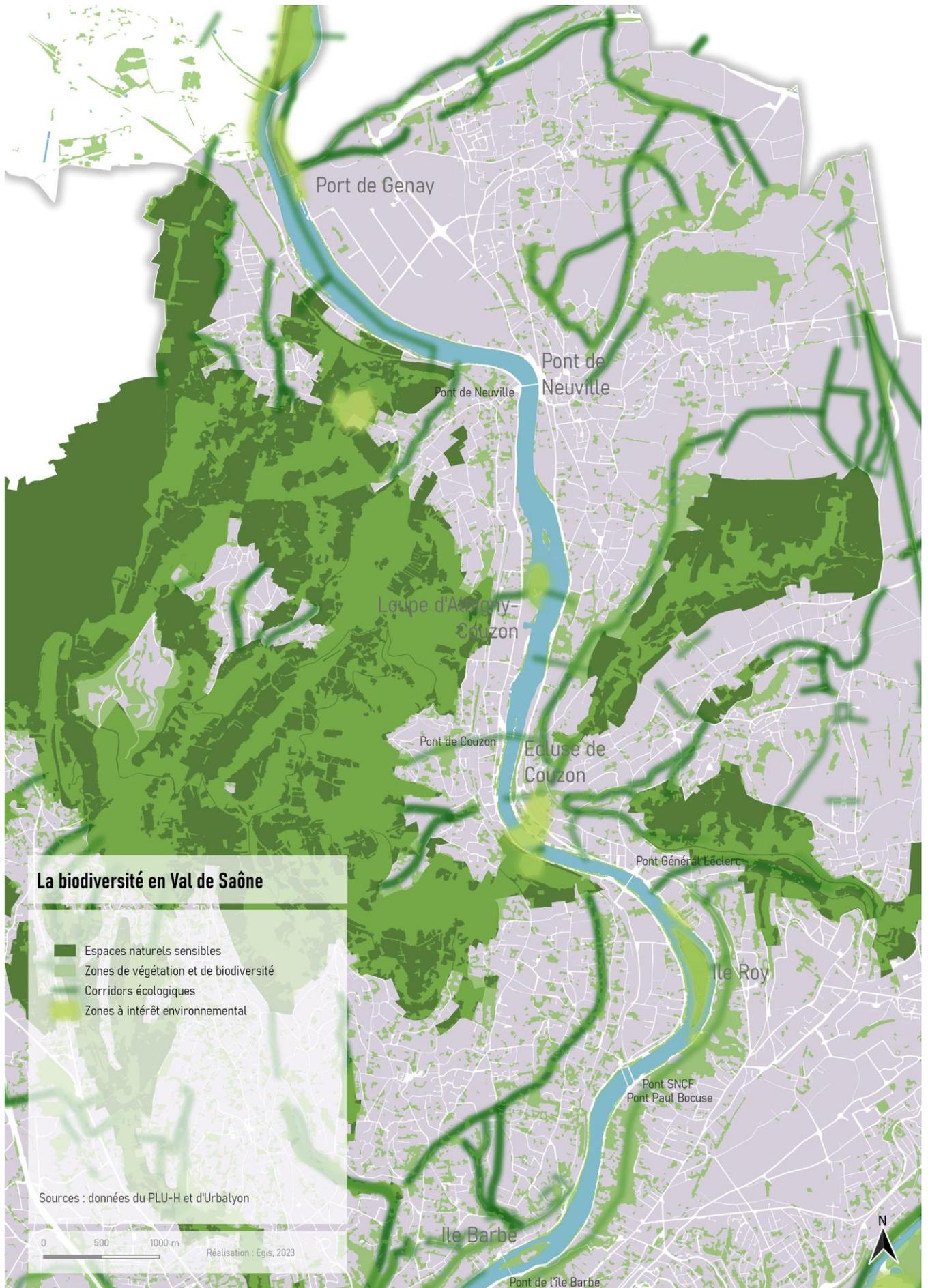
3.1 Gérer les espaces renaturés

3.2 Préserver les biotopes et les ripisylves existants

3.2 Mettre en place un dispositif d'assainissement des bateaux stationnaires

3.4 Renaturer les bas-ports de la rive droite de la Saône









Thématique **logistique urbaine fluviale**

Le fleuve est un élément incontournable pour le développement économique du territoire et la décongestion de nos axes routiers. Le transport fluvial émet jusqu'à cinq fois moins de CO2 que le transport routier pour 1 tonne transportée³.

Des quais dédiés et un réseau de quais urbains souples

Entre un scénario au fil de l'eau qui se contenterait de pérenniser les quais compatibles et un scénario « ambition ZFE⁴ » avec un report modal maximisé, les impacts sur les rives sont nécessairement différents.

Les acteurs s'accordent sur le développement de nouveaux quais dédiés (notamment pour la logistique lourde), en veillant à leur intégration urbaine, et la mise en place d'espaces flexibles partagés avec d'autres usages. Par conséquent, il est nécessaire **de prévoir des réserves foncières adaptées**, de penser au stockage et stationnement des véhicules d'approvisionnement et de les connecter aux Espaces de logistique urbaine (ELU) ou hub logistique de la Métropole ou de développer le stockage sur barge à quai.

Un déploiement à accompagner et à anticiper

Fort de ce potentiel, VNF et la CNR, en lien avec la Métropole et la Ville de Lyon, ont lancé des appels à projets coordonnés, afin de structurer des services de distribution du dernier kilomètre sur le cœur de la métropole qui s'appuient sur les infrastructures du port de Lyon et les anciens parkings en rive droite du Rhône.

La maturité progressive de la filière a permis d'aboutir à des expérimentations et maintenant à des projets opérationnels. Cependant, le rythme et l'intensité de déploiement de ces opérations sont encore incertains. Ils dépendent notamment de l'ambition affichée dans le SURF et de la capacité de l'écosystème local (Métropole, VNF, Ville de Lyon & Chargeurs, ...) à **porter cette dynamique, à sécuriser les ports d'attache des bateaux et les modèles économiques encore en émergence**.



Quelques éléments de diagnostic

Les demandes de transport logistique fluvial recouvrent : la distribution de produits destinés au BTP, la collecte et transport des déchets, l'alimentation des magasins de gros et détail, ainsi que la distribution de colis à des entreprises, magasins, administrations, et aussi à des particuliers.

A Lyon, des chantiers emblématiques ont mobilisé la voie fluviale sur une durée déterminée liée à l'organisation des travaux. En particulier la démolition du parking St Antoine et sa reconstruction, ont permis le transport de 28 000t de matériaux par voie fluviale, soit 1200 camions et 25 000 tonnes de CO2 évités.

En 2017, un service de déchèterie fluviale a été créé : tous les samedis, une barge est accostée au quai Fulchiron (rive droite de la Saône, Lyon 5e) et permet de collecter les déchets des particuliers grâce à un dispositif d'accueil éphémère du public. Depuis 2022, la collecte des déchets des paquebots fluviaux s'effectue par voie fluviale.

3 Actions identifiées

4.1 Animer l'écosystème de la logistique urbaine fluviale

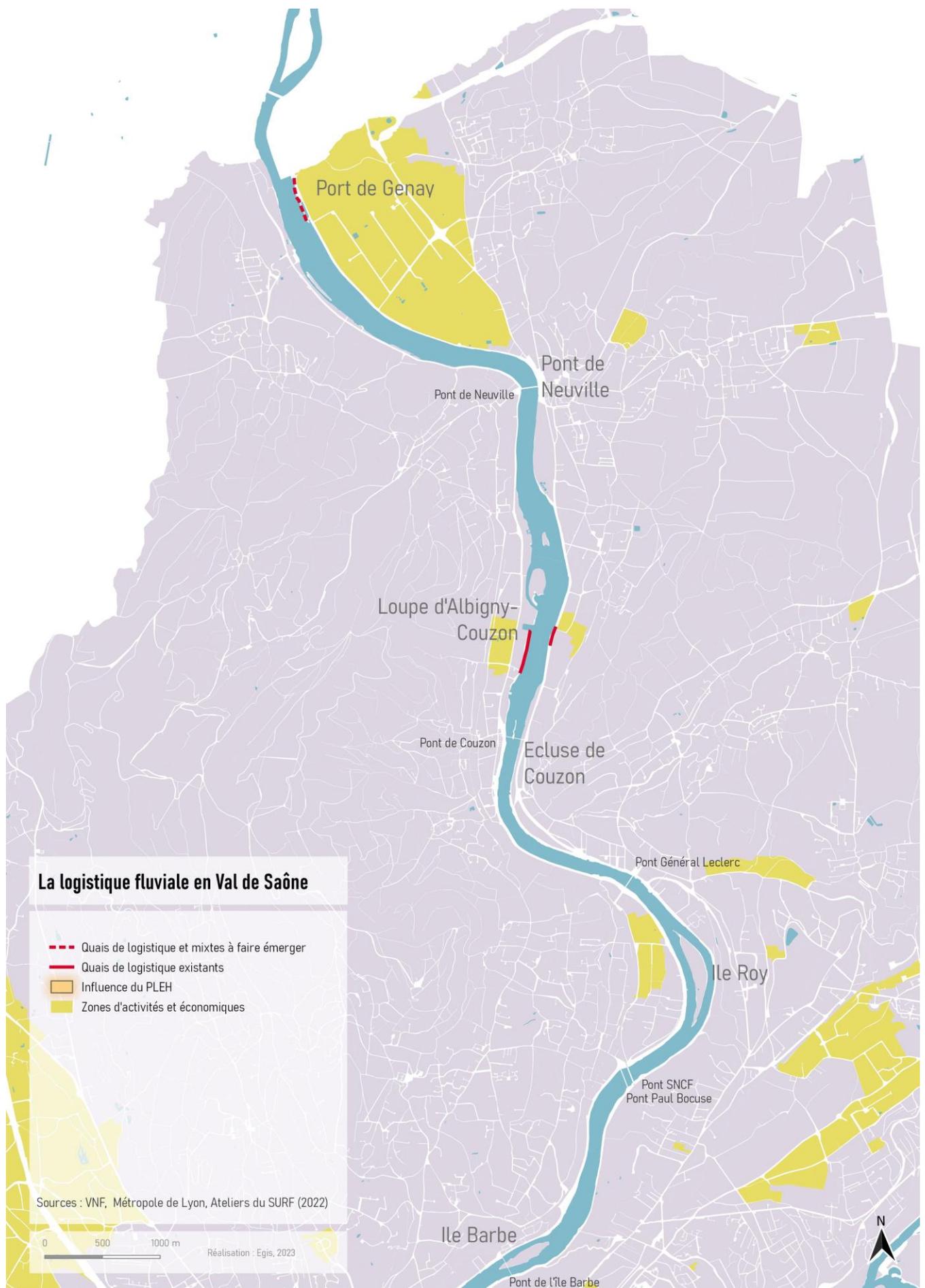
4.2 Préserver et améliorer les quais existants

4.3 Développer et faire émerger des quais dédiés et/ou mixtes

³ Pour la même quantité de marchandise transportée, un bateau fluvial consomme trois à quatre fois moins d'énergie qu'un camion

⁴ Zone à faibles émissions





Thématique navettes fluviales

Une opportunité confirmée et un projet en cours de mise en œuvre

L'atelier co-organisé avec le SYTRAL a permis de contribuer à la démarche de programmation et de cadrage de l'étude « navettes fluviales » lancée mi-2022. Celle-ci a notamment exploré le nombre de ligne et la pertinence de celles-ci. L'atelier a également permis de démontrer les avantages de confort et de régularité des navettes et de comprendre à quel point la question des appontements et des dispositifs d'accostages rapides (pontons flottants) était importante pour garantir l'efficacité de ce mode de transport collectif.

Une première ligne en 2025

Ce projet de transport collectif fluvial est porté par SYTRAL Mobilités avec une mise en service en 2025.

Dès 2025, les usagers du réseau TCL pourront aller de Vaise à Bellecour par la voie fluviale, grâce à des bateaux dédiés au transport de voyageurs. Le temps de trajet (3,4 km) est estimé à 15 minutes, avec une fréquence de 15 minutes aux heures de pointe, pour une plage horaire de 7 h à 21 h.

Un simple ticket TCL ou la carte d'abonnement devraient être suffisants pour effectuer les trajets, tout comme sur l'ensemble du réseau. La fréquentation attendue est de 560 000 passagers à l'année.

Des quais dédiés à horizon du SURF pour avoir de véritables stations fluviales de transport collectif

Au regard des enjeux de fréquence, de rapidité d'accostage, de maintenance et des retours d'expériences bordelaises et nantaises : des postes à quais dédiés et sécurisés seraient plus efficaces pour le réseau que des quais partagés. Plus généralement le SURF soutient les projets émergents de navettes (navette Val de Saône...)



Quelques éléments de diagnostic

Inauguré en 2012, le Vaporetto, à l'initiative du centre commercial Confluence, est le plus proche d'une navette fluviale sur Lyon.

Avec 19,5 m de long sur 5,20 m de large, le bateau peut accueillir jusqu'à 90 voyageurs. Depuis sa mise en service, le Vaporetto a transporté près de 1,8 millions de passagers.

Le port d'attache du Vaporetto est situé sur le **quai nord de la Darse**, en face du centre commercial. Le service dessert **3 escales** : Bellecour (Quai des Célestins, en rive gauche), Saint Paul (Quai de Bondy, en rive droite) et Vaise (Quai Arloing, en rive droite). Le temps de trajet entre Vaise et la Darse est de **33 min**.

2 Actions identifiées

5.1 Accompagner la mise en œuvre du projet de navettes fluviales porté par SYTRAL Mobilités

5.2 Faciliter la mise en œuvre des projets de navettes fluviales émergents



Thématique bateaux de promenade

Saturation des ports d'attache, maintenance et services à quai : des pistes de progrès

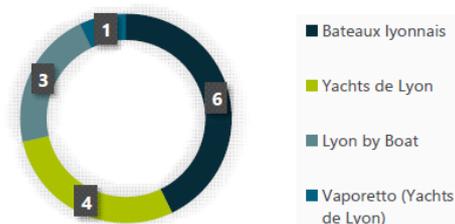
Au stade du SURF, les ports d'attaches sont saturés et il manque des lieux pour accueillir les activités liées à l'entretien et à la gestion de la filière. Le travail engagé sur la bonne intégration environnementale de la filière promenade fluviale doit être prolongé et mis en œuvre. Autre point clé, la maintenance des bateaux pourrait être facilitée par la création d'une grue de levage

Port d'attache : Quai Rambaud et/ou Port de l'occident

En organisant différemment les postes à quais dédiés aux bateaux promenade, cela aura des conséquences sur la localisation des bateaux logement du secteur nord de la Confluence côté Saône. Le nord du quai Rambaud pourrait devenir un nouveau port d'attache unifié pour toutes les compagnies (avec la Darse comme complément).

Un pôle d'embarquement unique Quai Saint Antoine/quai des Célestins ?

Ce pôle unique d'embarquement pour la promenade fluviale permettrait d'améliorer l'expérience touristique des voyageurs (achat de billet, attente, embarquement, assises et protections...). A minima, il conviendrait de faire évoluer la billetterie existante (mise aux normes pour le personnel et confort clientèle), en travaillant son insertion architecturale et paysagère.



Répartition de la flotte par compagnie en 2021

Quelques éléments de diagnostic

Il existe 14 bateaux promenade sur Lyon (en comptant le Vaporetto).

Ports d'attache : En majorité sur Quai Rambaud en amont de la Darse et sur le Quai Claude Bernard. Aujourd'hui, il existe un déficit de postes d'attache qui empêche le développement de l'activité. Ce manque d'espace avait déjà été identifié par l'étude menée en 2016 (*Etude Bateaux promenade de la Métropole de Lyon*, VNF et MET).

Point d'embarquement / débarquement des bateaux promenade : Quai des Célestins, à côté de la billetterie des Bateaux Lyonnais ; Quai Claude Bernard pour les bateaux promenade-restauration.

Haltes : Sucrière, Cité Internationale, Musée des Confluences ou encore Neuville-sur-Saône, plusieurs haltes sont possibles les bateaux promenade. Pour les privatisations, les escales sont organisées à la demande du client. Le manque de halte sur la rive gauche du Rhône entre le Parc de la Tête d'Or et le quai Claude Bernard est souligné par les acteurs.

4 Actions identifiées

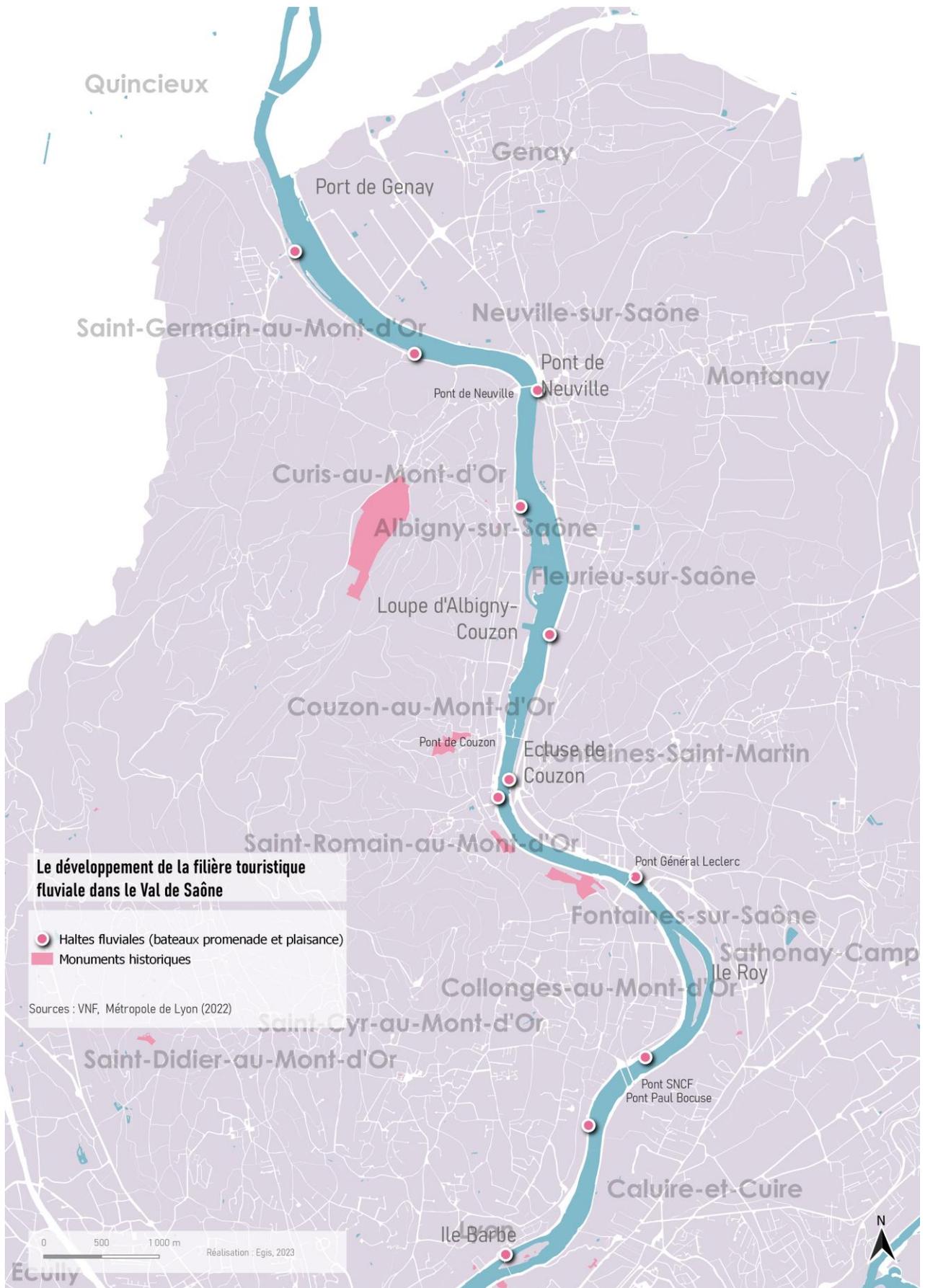
6.1 Accompagner l'émergence d'un pôle fluvial sur les quais Saint-Antoine et Célestins

6.2 Améliorer et développer les ports d'attache

6.3 Améliorer et développer les haltes pour bateaux promenade

6.4 Prolonger l'animation de l'écosystème





Thématique bateaux stationnaires

DE LA RARETE DES POSTES À QUAI...

Les postes à quai sont rares et les activités de navigation (en complément de la renaturation) seront privilégiées compte tenu de la volonté partagée de ne pas davantage urbaniser le fleuve. Si le nombre de bateaux stationnaires est maintenu, des déplacements pourront s'opérer en fonction des futurs projets urbains.

Le SURF a pour objectif de veiller à ce que l'urbain n'empiète pas sur les fleuves ; la voie d'eau est précisément un espace actif et navigué. En conséquence, les nouveaux bateaux stationnaires seront fortement limités et conditionnés par la nécessité d'une proximité directe de l'eau.

... À LA VALORISATION DU PATRIMOINE FLUVIAL

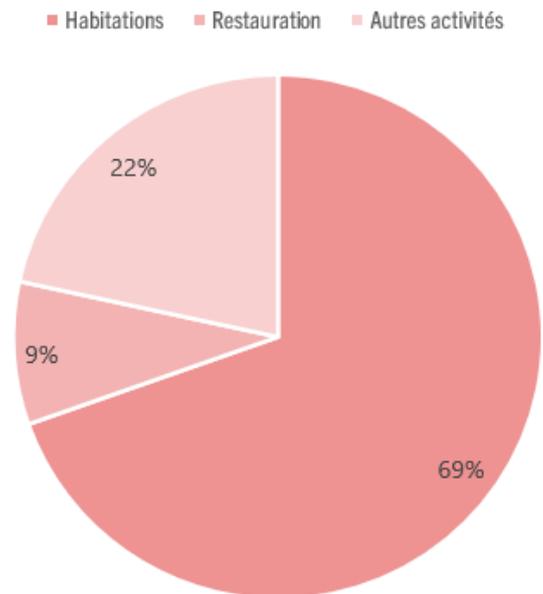
Le fleuve est une véritable structure en termes de patrimoine paysager. Il est aussi un lieu d'observation, de compréhension et de lecture du paysage.

L'ensemble des actions suivantes ont pour objectif de valoriser le patrimoine fluvial à travers une nouvelle interface ville-fleuve et d'apporter un niveau d'équipements et de services convenables à l'habitat fluvial. Le cahier des charges de prescriptions architecturale et paysagère permettra aux propriétaires de bateaux de se conformer aux critères validés.

Le SURF a vocation à accompagner l'équipement des bateaux stationnaires en fonction de leurs besoins ; boîtes aux lettres accessibles, eau, électricité, service d'enlèvement d'ordures ménagères, connexion au réseau électrique et à la fibre optique, etc.



Répartition des bateaux stationnaires



Quelques éléments de diagnostic

Les bateaux stationnaires recouvrent plusieurs types de bateaux : péniches habitation, bars et restaurants, bureaux, théâtre, activités culturelles ou associatives, etc.

Ils jouent un rôle important d'animation (en particulier, les bateaux accueillant du public) et contribuent à l'affirmation de l'identité fluviale lyonnaise. Cependant, la qualité architecturale des bateaux stationnaires peut varier : certains bateaux auraient besoin d'être restaurés pour améliorer leur intégration architecturale.

On dénombre 125 bateaux stationnaires répartis sur 23 quais de la Métropole de Lyon. Le quai Rambaud (du Port de l'Occident jusqu'à Confluence) accueille à lui seul près de 40% des bateaux stationnaires.

L'intégralité des bateaux stationnaires se partage comme suit :

- 87 bateaux logements
- 11 bateaux activité bars et restaurants
- 27 bateaux autres activités (bureaux, commerces, bateaux école, centres culturels, associatifs)

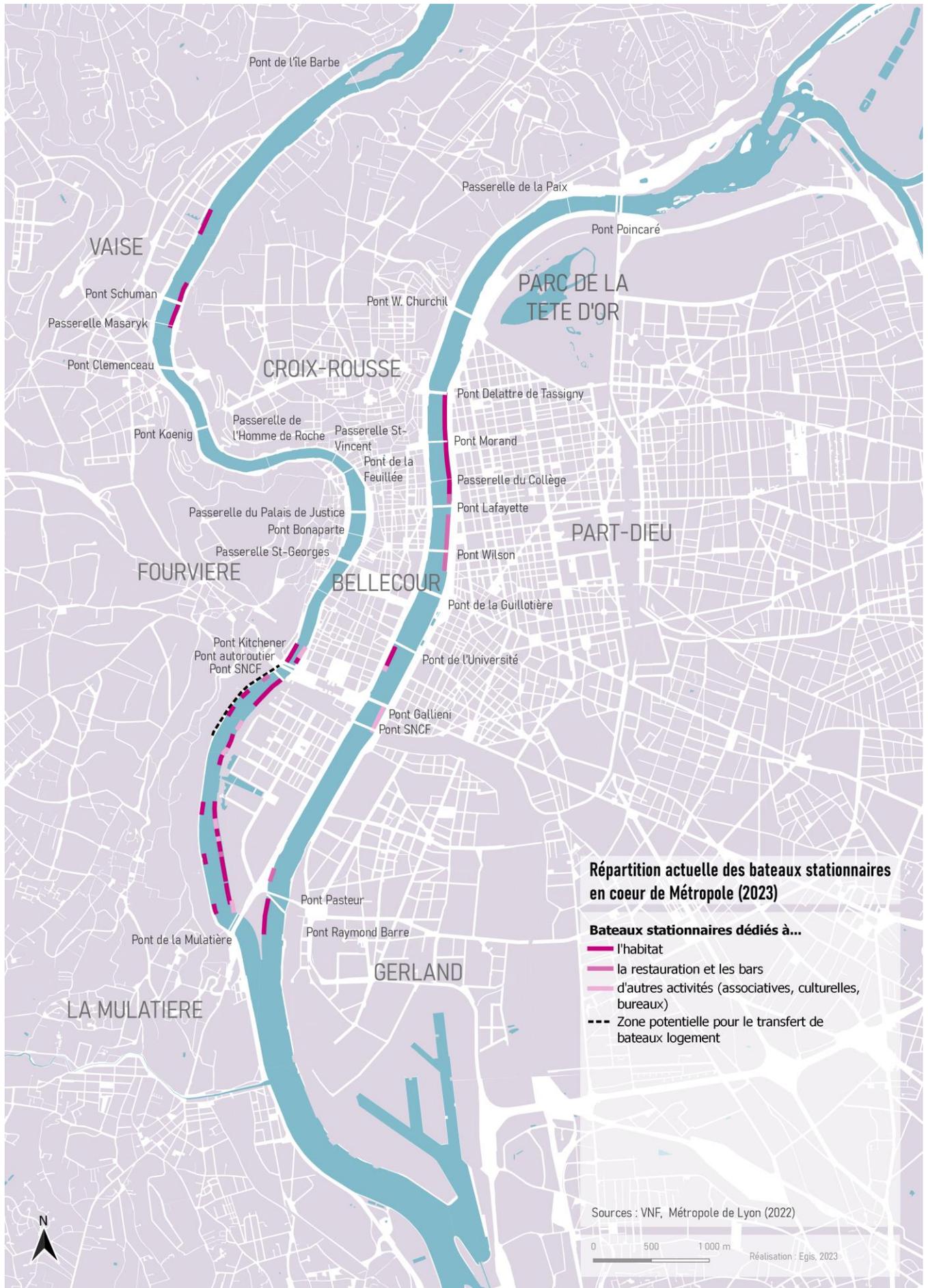
4 Actions identifiées

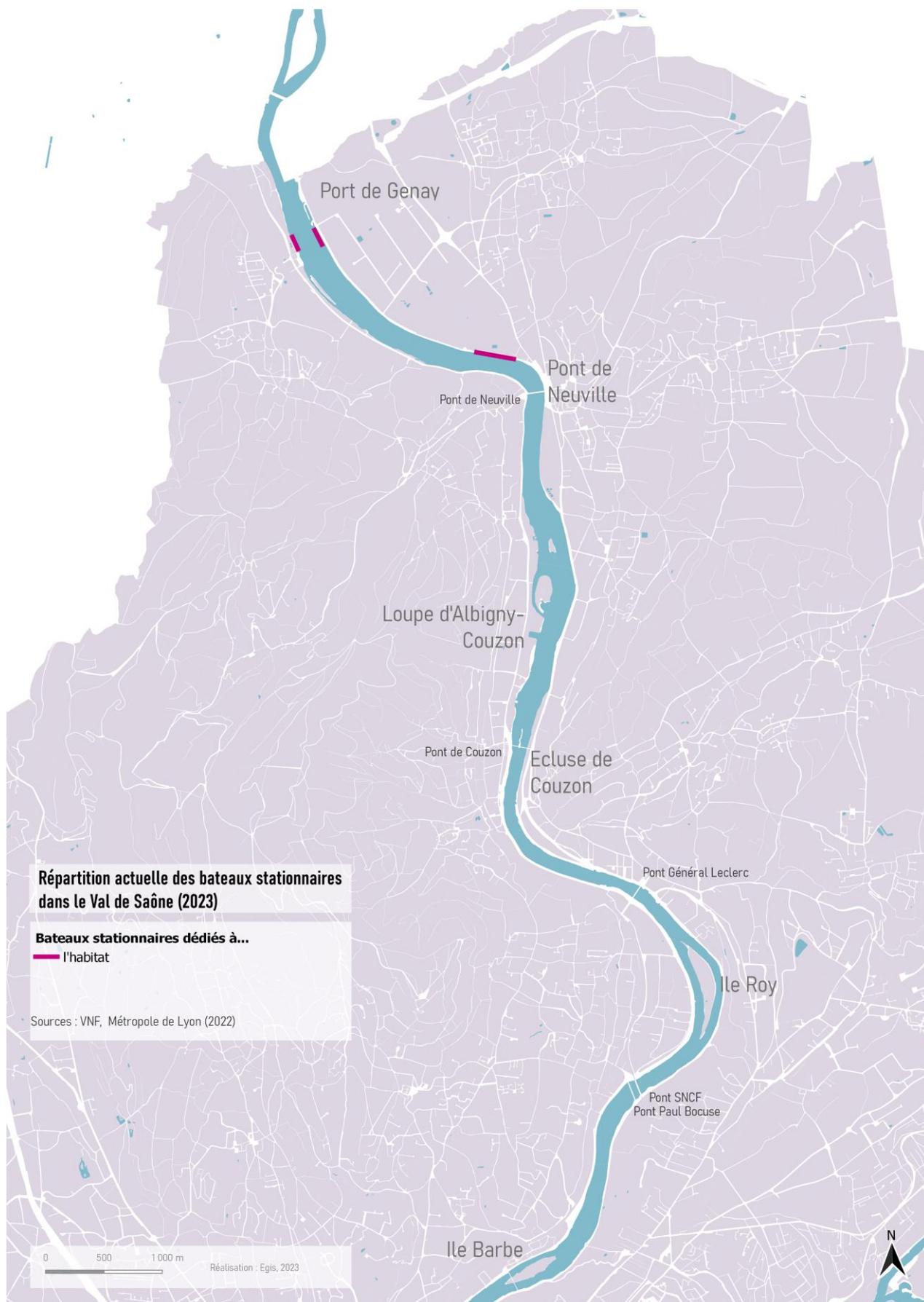
7.1 Développer les services à quai pour les péniches habitation

7.2 Favoriser l'intégration paysagère et urbaine des bateaux stationnaires

7.3 Valoriser les emplacements existants à travers des projets en interface entre l'urbain et le fleuve

7.4 Accompagner le déplacement des péniches habitations





Thématique sports et loisirs

Imaginer un bassin de nage dans le fleuve dès à présent

Face aux étés caniculaires, la baignade devient un sujet d'avenir qu'il convient d'anticiper au maximum. La Métropole étudiera les sites potentiels en fonction d'un certain nombre de critères (qualité de l'eau, risques, accessibilité, etc.)

Des projets nautiques sur la Saône : du Val de Saône au cœur de Lyon

Des idées de nouveaux sites de mise à l'eau pour des activités nautiques émergent dans le défilé de la Saône, sur le quai Valmy ou l'ancienne écluse de l'île Barbe. Sur le Val de Saône, un projet de nouveau bassin d'aviron est proposé par les associations sportives locales et un site de baignade pourrait également y voir le jour.

Des limites réglementaires à ajuster et rendre lisibles

La réglementation spécifique à chaque discipline est complexe à comprendre et mal connue, y compris de certains professionnels. Des ajustements de périmètres (ex : ancien pont de Vaise pour l'aviron) ou des interdictions d'activités à fortes nuisances (jet ski) pourraient faciliter la mixité des usages. Un travail de communication et d'échanges d'information commence à être engagé par la communauté (notamment grâce à l'évolution possible de NAVI)⁵ et sera approfondi dans les prochaines années.

Le défis des pratiques libres en forte diffusion

Marqueur de la réappropriation des cours d'eau, le développement des pratiques de loisirs nautiques sans encadrement questionnent les associations et les acteurs du sport. Des conflits d'usages émergent également avec la baignade informelle et le droit aux pêcheurs de jouir de la servitude de marchepied⁶(cours d'eau et rampes de mise à l'eau).

**Comment associer ces nouveaux usagers, les informer des risques ?
Créer une culture du fleuve commune ?**



Quelques éléments de diagnostic

La Saône est un haut lieu de pratique de l'aviron. Les principaux clubs de la région lyonnaise sont implantés entre Vaise et Collonges, tels que l'Aviron Union Nautique de Lyon, le Cercle de l'Aviron et l'Aviron club de Lyon Caluire (installé dans l'ancienne maison éclusière de l'île Barbe).

La pratique du canoë-kayak, présente sur le secteur amont du Val de Saône, s'observe également près de la Confluence. Une base est installée au pied du pont Raymond-Barre, à proximité du Parc de Gerland. Des points d'embarcations sont également utilisés dans le secteur sud de la Saône.

La portion sud du Rhône est un lieu de ski nautique.

Très urbain, les quais lyonnais se prêtent davantage à la promenade et aux pratiques sportives terrestres.

4 Actions identifiées

8.1 Améliorer la lisibilité et la communication de la réglementation

8.2 Favoriser le développement de la baignade dans le Rhône et la Saône

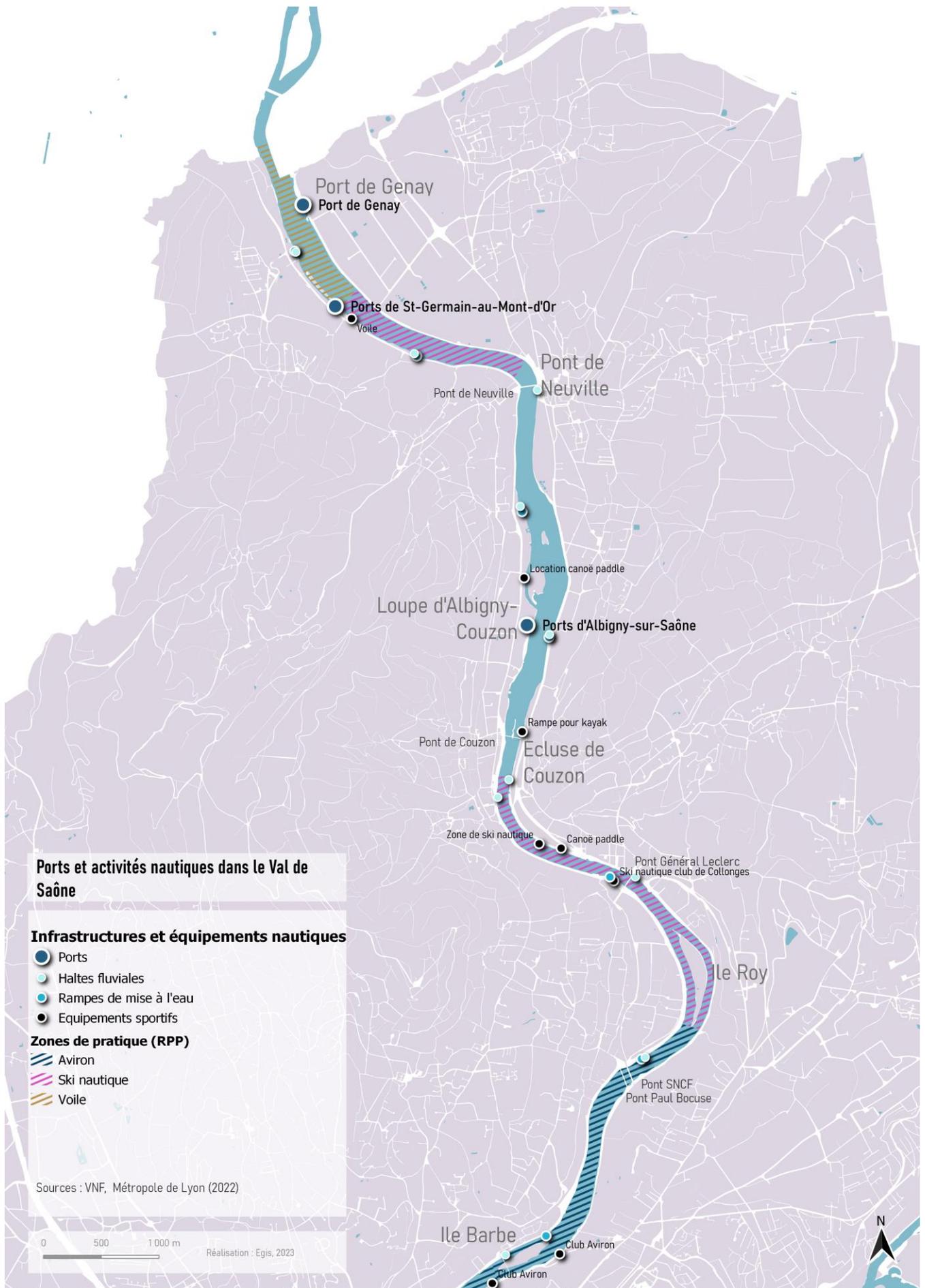
8.3 Animer l'écosystème des sports et loisirs nautiques

8.4 Développer de nouveaux sites dédiés aux activités nautiques

⁵ Navi est un service proposé par Voies navigables de France (VNF).

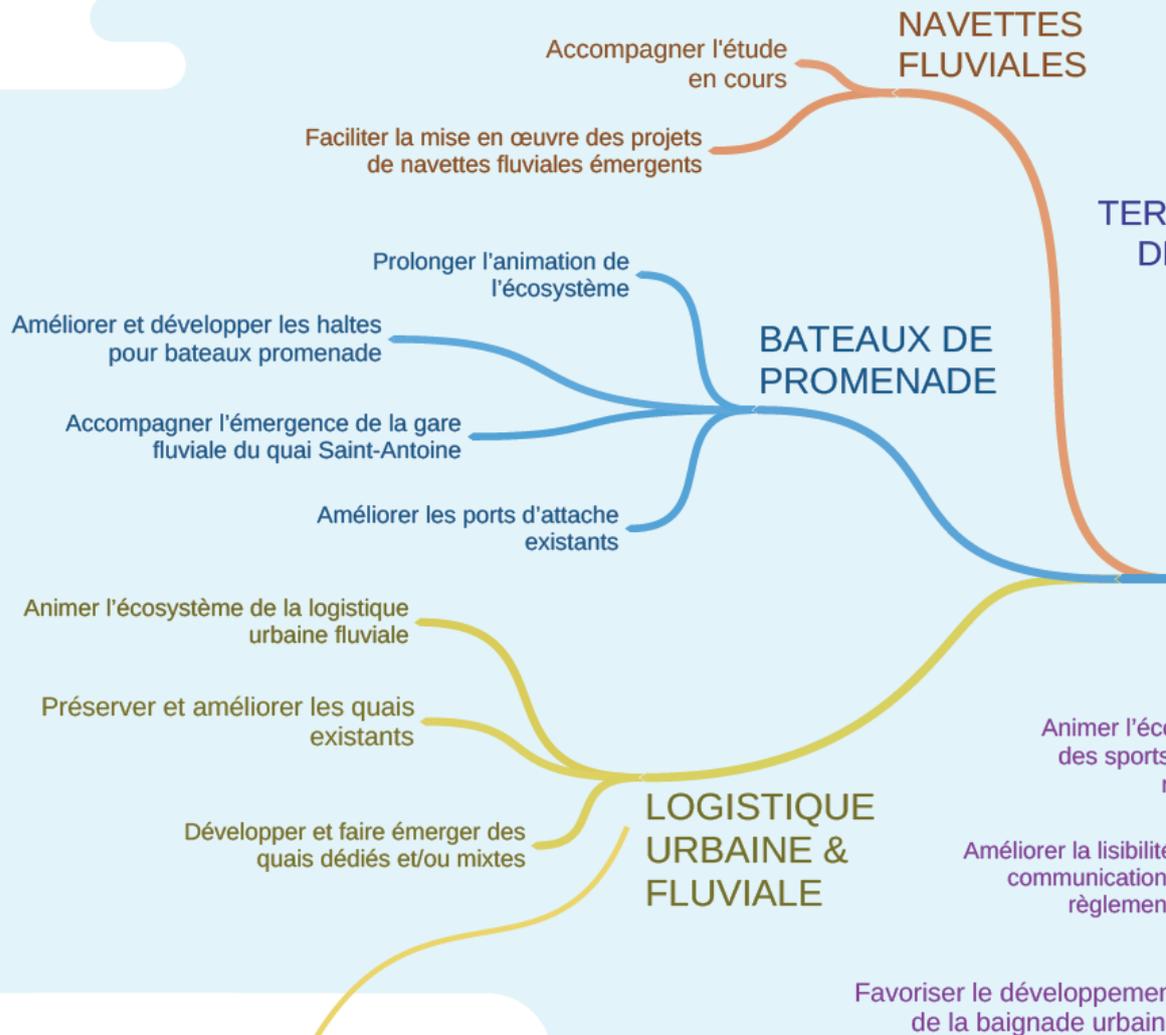
⁶ Elle impose au propriétaire, locataire, fermier ou titulaire d'un droit réel, riverain d'un cours d'eau ou d'un lac domaniaux en France, de ne pas mettre d'obstacle au passage le long de ces berges et d'en laisser l'usage aux services gestionnaires, aux pêcheurs et aux piétons sur une bordure de 3,25m de large.





LE PLAN D'ACTION

Le SURF identifie sur la base des 3 orientations communes un plan de 29 actions, regroupées en 8 thématiques comme le montre la carte mentale ci-dessous. Chaque action fait l'objet d'une fiche pratique avec une brève description permettant de mettre en lumière les différents enjeux thématiques, la temporalité de l'action, les acteurs pouvant être concernés par l'action et la localisation. [↗](#)



ANCIEN 13
Développer et faire émerger des quais dédiés et/ou mixtes

Objectifs

1. Appuyer l'émergence de projets de quais dédiés et/ou mixtes
2. Appuyer les acteurs de la logistique urbaine fluviale
3. Appuyer les acteurs de la logistique urbaine fluviale

Objectifs

- Appuyer l'émergence de projets de quais dédiés et/ou mixtes
- Appuyer les acteurs de la logistique urbaine fluviale
- Appuyer les acteurs de la logistique urbaine fluviale

Etat d'avancement au 31 janvier 2023

- Appel à projets pour la mise en œuvre de projets de quais dédiés et/ou mixtes
- Appel à projets pour la mise en œuvre de projets de quais dédiés et/ou mixtes
- Appel à projets pour la mise en œuvre de projets de quais dédiés et/ou mixtes

Localisation des sites retenus

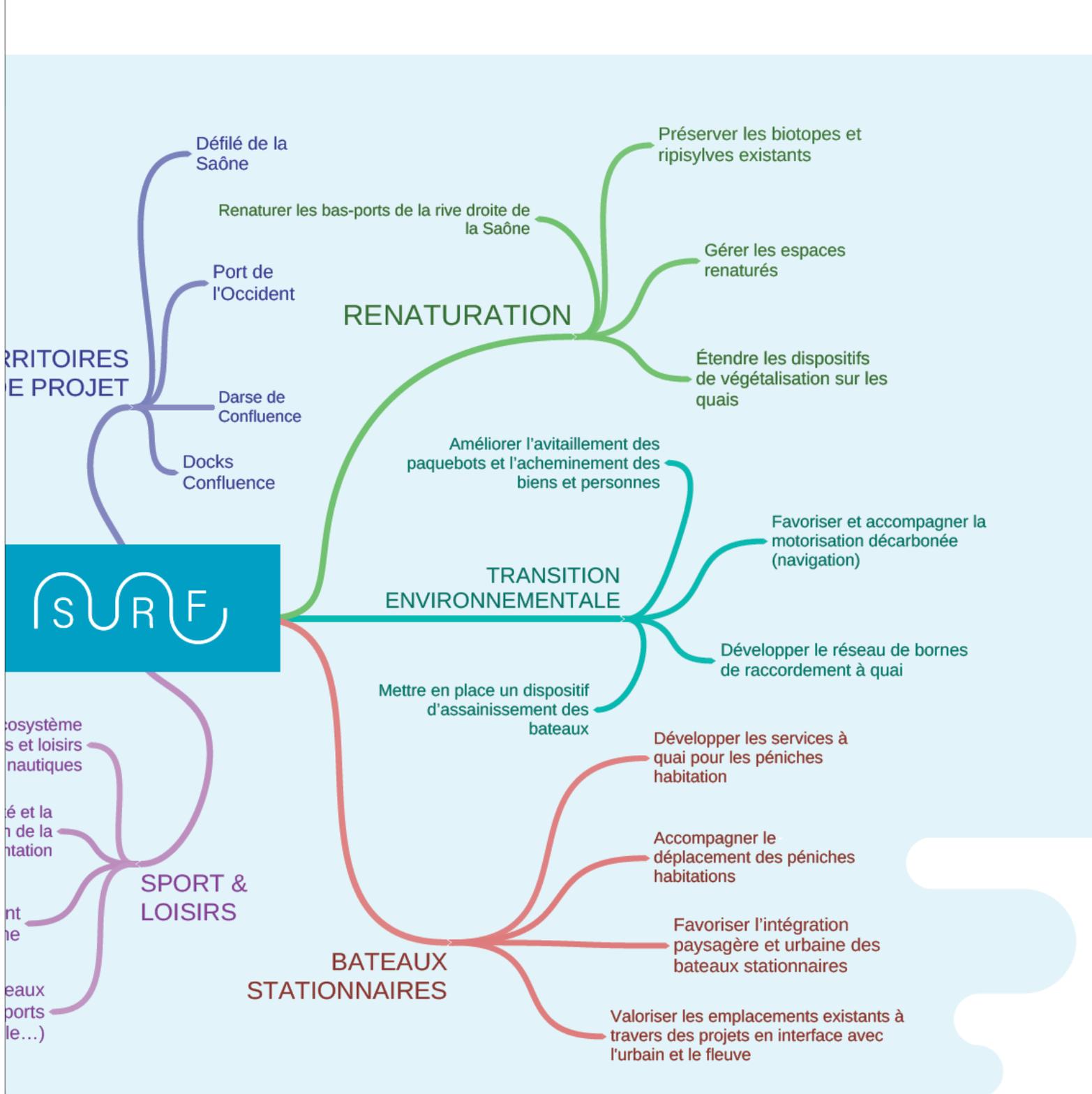
- Site 1: ...
- Site 2: ...
- Site 3: ...

Les principaux enjeux et conditions de mise en œuvre

- Enjeu 1: ...
- Enjeu 2: ...
- Enjeu 3: ...

Partenaires

- Métropole de Lyon
- VNF
- ...



Structure des fiches-actions par thématique

En tout, 29 fiches actions ont été réalisées sur la base des orientations proposées lors des 8 ateliers de co-construction réunissant les acteurs. Elles répondent aux différents enjeux présentés précédemment, à savoir :

- Répondre à l'impératif de transition environnementale et de résilience territoriale ;
- Identifier des espaces de projets pour de nouvelles plantations et permettre une renaturation en cœur de métropole ;
- Faire passer la logistique urbaine fluviale en phase opérationnelle ;
- Construire des solutions de mobilité efficaces pour transporter les habitants sur la voie d'eau ;
- Rendre lisibles les usages sportifs autorisés sur la voie d'eau et contribuer à sécuriser ces pratiques ;
- Donner une ambition forte au développement des bateaux promenade sur la Métropole de Lyon ;
- Garantir une bonne interface entre la ville et le fleuve.

Les fiches-actions sont réparties en 8 catégories :

- Territoires de projets (5 fiches actions)
- Transition environnementale (4 fiches actions) ;
- Renaturation (4 fiches actions) ;
- Logistique urbaine fluviale (3 fiches actions) ;
- Navettes fluviales (2 fiches actions) ;
- Bateaux de promenade (4 fiches actions) ;
- Bateaux stationnaires (4 fiches actions) ;
- Sports et loisirs nautiques (4 fiches actions).

Les fiches actions sont construites autour d'un ou plusieurs objectifs explicitant la manière dont l'action apporte une ou des améliorations vis-à-vis de l'usage du fleuve. Une brève description permet de mettre en lumière les différents enjeux thématiques, la temporalité de l'action, les acteurs pouvant être concernés par l'action et la localisation.

Identité de l'action : numéro, nom et catégorie	 Fiche action 1.1 Améliorer l'avitaillement des paquebots et l'acheminement des biens et personnes
Ce que l'action apporte comme améliorations ou comme changements sur l'usage du fleuve	Objectifs : <ol style="list-style-type: none"> 1. Accompagner la transition environnementale engagée par la filière 2. Contribuer à améliorer la qualité de l'eau
Breve description des éléments principaux de l'action	Description : Une très grande majorité de bateaux stationnaires (bars, restaurant, logement, bateaux promenade) rejettent leurs eaux usées directement dans le Rhône et la Saône. Le rejet des eaux usées a un impact environnemental. Dans un souci de protection de la ressource en eau et des milieux aquatiques, un dispositif de traitement des eaux usées doit être obligatoirement installé. VNF et la Métropole travailleront collectivement sur la définition d'un zonage identifiant par secteur les solutions préférentielles à retenir.
Court-terme : action réalisable dans le mandat 2020-2026 Moyen-terme : action réalisable dans le mandat 2026-2032 Long-terme : action réalisable après le prochain mandat	
Avancement des études ou des décisions, situation à date de l'élaboration du SURF	Etat d'avancement au 1er janvier 2023 : Etude en cours avec SEPIA Conseils lancé fin 2021 : « diagnostic, zonage et programme de travaux et expérimentation de la gestion des eaux usées des bateaux stationnaires sur le territoire de la Métropole de Lyon ». Au 1er janvier 2023 : état des lieux réglementaire et technique et diagnostic réalisés (analyse des enjeux, contraintes et opportunités, enquêtes, quantification des flux...)
Localisation des espaces et des zones de potentiel où pourrait se réaliser l'action. Points de vigilance à garder en tête sur ce secteur	Localisation et enjeux urbains associés : <ul style="list-style-type: none"> • Métropole de Lyon • Extension possible sur l'axe Saône et Rhône
Points de vigilance ou éléments préexistants à l'action qui doivent venir s'implémenter dans le déroulement de l'action	Les prérequis opérationnels et conditions de mise en œuvre : <ul style="list-style-type: none"> • Etudes, diagnostic et propositions de solutions (collectif / assainissement collectif / assainissement non collectif) • À ce stade, aucun bateau n'est connecté, pas d'assainissement collectif • Mise en place d'un suivi (comité par site et par type d'activités des bateaux stationnaires)
Maître(s) d'ouvrage et divers partenaires.	Portage et pilotage <ul style="list-style-type: none"> • Pilotage principal : Métropole de Lyon • Partenaires financiers : VNF • Partenaires techniques : associations environnementales, propriétaires des bateaux, collectif des péniches de Lyon
Coûts de fonctionnement et d'investissement	Portage et pilotage <ul style="list-style-type: none"> • Investissements : 90 000 € de financements sur l'étude • Fonctionnements : dépend de la solution retenue

SURF

Plus d'info sur le SURF :
www.grandlyon.com et www.vnf.fr.

