

## « Les 5 à 7 de PROMOFLUVIA »

le 19 Novembre 2009

### Sur le thème « **LES NAVETTES FLUVIALES** »

Le Président de PROMOFLUVIA, M. Jean-François **GROS**, ouvre la séance en remerciant les personnes présentes et rappelle le thème de notre quatrième «5 à 7» :

« Les Navettes Fluviales » à Lyon.



M. le Professeur **LASSERRE** indique qu'en accord avec M. Roland **BERNARD**, Vice-président du Grand Lyon, chargé des fleuves, aménagement et usages, qui souhaite vivement le développement de navettes fluviales, PROMOFLUVIA a contacté le LET pour suggérer que des étudiants en fin de cycle choisissent le thème des navettes fluviales comme sujet de mémoire de fin d'études.

Il a suivi les travaux des étudiants, en collaboration avec M. **KLEIN** de l'ENTPE et M. Pierre **ROMIER** de PROMOFLUVIA.

Deux étudiants : M. Aurélien **LECEUX**, à l'école des TPE et Melle Auréliane **BEREAU**, en Master 2 Transport Espace et Réseau, à l'Université de Lyon 2 ont choisi de présenter une étude sur la possibilité d'aménager et installer un service de navettes fluviales à Lyon. Ils présenteront leurs mémoires et travaux de fin d'études sur ce thème.

#### **Plusieurs questions se posent :**

Y a-t-il une demande ?

Comment évaluer le nombre de touristes en promenade sur le Rhône ?

Quelle offre ?

Les ressources techniques et humaines sont-elles suffisantes ?

Quel type de navette ?

Notamment navette ne rejetant pas de CO2 (cf. Paris) ou avec des panneaux photovoltaïques (comme à la Rochelle), par batteries rechargées la nuit.

Ce n'est pas facile, il faut distinguer les demandes touristiques (voyages) et les demandes de familles lyonnaises.



**M. LECEUX**

a sélectionné 10 expériences en France et à l'étranger :

2 types différents

- services de transports en commun avec forte fréquence
- offre touristique (type Montréal) sans intégration aux transports publics.

A Lyon il existe de fortes contraintes, notamment les crues et en outre un excellent réseau de transport en commun existe, une navette fluviale ne pourrait pas le concurrencer.

On pourrait plutôt s'orienter sur un mode de transport dédié aux loisirs mais des problèmes de financement resteraient à résoudre.



**Melle BEREAU**

rappelle qu'il existe d'anciennes études réalisées à Lyon, sur la faisabilité d'un service de navettes fluviales.

3 types de navettes existent en France : touristique, transport en commun, d'entreprise.

Les faiblesses à Lyon sont les contraintes : hydrologique, financière, réglementaire.

Un problème de vitesse commerciale se pose : 9km pour la navette contre 17km pour le bus.

Une proposition :

- navette St-Paul / Confluence : 3km en 15 mn
- plus navette jusqu'au musée d'art contemporain d'août à septembre sur 11km : coût pour 3 bateaux 630 000 €. On arriverait à couvrir les frais d'exploitation.

**M. BERNARD** souligne que ces deux études n'ont pas pris en compte l'évolution des comportements. On a deux pôles économiques très forts : Vaise et Confluence. Il faut pouvoir se déplacer rapidement pour échanger.

Ces navettes ne sont pas destinées à concurrencer les transports en commun, très bien organisés mais apporteraient un moyen de transport différent avec un côté sécuritaire et non polluant.

De plus ces navettes viendraient compléter la desserte du quartier de la Confluence pour les employés des entreprises qui y travaillent. Comme les Lyonnais se sont appropriés « vélo'V », ils adopteraient certainement les navettes. Il faut trouver une solution pour qu'elles ne coûtent rien aux contribuables.





**M. de CARBONIERES** 1<sup>er</sup> adjoint à la mairie du 2<sup>o</sup> arrondt. est tout à fait d'accord pour appuyer ce dossier. Les autocaristes ont beaucoup de difficulté à circuler dans Lyon. Ils pourraient positionner leurs cars à Gerland et les touristes, continuer le voyage en navette.

**M. KLEIN** chercheur au LET fait le point de l'étude confiée à ces 2 étudiants. Des difficultés se présentent en termes de niveau d'offres et de financement ; il précise que les entreprises paient une taxe transport pour les salariés, quid pour les navettes ? De plus le système technique pour l'énergie des navettes fait l'objet de recherches.

**M. PROVENT** de Navig'Inter installé depuis 24 ans est satisfait d'entendre le discours de Roland BERNARD, mais la difficulté à surmonter est la nécessité d'une assise financière importante de départ ; en outre il faut déterminer le flux, la capacité, la cadence, problèmes liés aux temps de parcours et au coût. Il faut surtout être vigilants pour ne pas pénaliser l'existant.

**M. DESBOIS** des Yachts de Lyon a testé les bateaux taxis ; pour l'installation de nouvelles navettes il serait souhaitable de prendre des renseignements auprès des personnes qui exploitent ces services depuis quelques années.

**M. BOUCHACOURT** est d'accord sur le point de vue politique de M. Roland BERNARD ; Lyon est en retard sur ce mode de transport ; il existe déjà des bateaux électriques sur le Doubs.

**M. BURONFOSSE** Vice Président du SYMALIM trouve que cette étude est intéressante et qu'elle entre dans le cadre de leur travail, il souhaite que le Parc de Miribel-Jonage soit desservi par des navettes fluviales. Il précise que le canal de Miribel pourrait être navigable jusqu'à Anthon. Le SYMALIM étudie actuellement une navette fluviale qui, sur le canal de Jonage, relierait le « Carré de Soie » à la ferme des Allivoz au parc de Miribel-Jonage.

**M. RAFFIN** souhaiterait connaître l'enjeu financier en investissement Vaise/Perrache avec une navette fluviale de 50 places environ.

**Mme REY** demande dans combien d'années pourrait-on espérer la faisabilité de ce projet ?

**M. BERNARD** souhaite une expérimentation courant 2010.

**M. GEOFFRAY** Président du Conseil Economique et Social souligne qu'il faut être très exigeant sur les plans d'expérimentation pour avoir toutes les chances de réussir.

**M. PIERRON** rebondit sur la sécurité : les points les plus critiques sont les problèmes d'embarquement et de débarquement.

**M. RAFFIN** rappelle de ne pas oublier l'intermodalité et une parfaite coordination avec le SYTRAL.

**M. DUREL** a participé avec Rhône-Pluriel à une étude de navette entre Chavanay et Lyon, il faut y réfléchir pour l'avenir. Il a vu sur le Danube que la coordination entre les autres modes de transport est importante.

**M. DESBOIS** précise que si on avait des bateaux ne faisant pas de vagues, il faudrait augmenter la vitesse de 12 km pour rentabiliser les navettes en toute sécurité.

**M. ROMIER** précise que c'est avec le Service de la Navigation qu'il faut examiner les possibilités de modification de la réglementation.



**Jean François GROS** remercie les intervenants de ce 5 à 7 ainsi que toutes les personnes qui y ont assisté.

Les débats ont montré l'intérêt de tous les partenaires pour ce projet.

Pour 2010, les prochains 5 à 7 porteront notamment sur les thèmes suivants :

- La voie d'eau intelligente et l'automatisation des écluses
- la liaison Saône-Moselle.

Le « pot de l'amitié » permet de prolonger, autour du « Beaujolais nouveau », questions et réponses dans une ambiance conviviale...