

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.