

Un ticket pour le Rhône

Stéphanie Beauchêne
Maison du fleuve Rhône

L'agglomération lyonnaise réactive son identité fluviale à partir de la réappropriation de ses berges : nouveaux quartiers (Confluence et Cité Internationale), création de parcs urbains (la Feyssine, Gerland, les berges du Rhône en rive gauche). A la faveur de ces derniers aménagements, le fleuve accueille, désormais, sur ses berges, des équipements dont les fonctions urbaines et sociales sont avérées - péniches-restaurant, boîtes de nuit, futur centre de loisirs, hôtels, casinos, cinémas, immeubles de standing, Cité des congrès, musées, administrations, parcs d'agrément.

Or, pour que le fleuve – espace public - fasse la ville, il lui manque encore un geste ultime, pour qu'il puisse jouer son rôle de « trait d'union entre les hommes et les territoires », comme l'énoncent communément les rhodaniens.

Ce geste passe nécessairement par une réappropriation physique de l'eau. Alors, pourquoi ne pas imaginer développer une liaison fluviale au cœur de la ville, qui offrirait ce trait d'union entre la Cité internationale et le Confluent, emblèmes d'une ville qui retrouve ses fleuves ?.

Les bateaux mouche, un emblème rhodanien

L'histoire des **bateaux-mouche** commence en 1860, alors que l'industrie lyonnaise est en pleine effervescence. À cette époque, plusieurs chantiers de construction navale, de coque métallique essentiellement, travaillaient avec les entreprises locales pour la fourniture des chaudières à vapeur et autres éléments mécaniques. Citons les frères Bonnardel (1833) à Vaise, Fortuné Maurial (1844), la Compagnie des Gondoles. Pour des raisons de sécurité et pour limiter les nuisances sonores, les activités industrielles s'implantent, en partie, dans le quartier de la Mouche - au sud de Lyon – qui est, à cette époque, une zone marécageuse fermée au nord par une digue.

Michel Félizat, entrepreneur, achète des terrains et installe un chantier de construction de bateaux. L'atelier est situé le long d'une île baptisée par les habitants de Gerland « île Félizat », sise entre le Rhône et la Halle Tony Garnier.

De 1860 à 1866, l'entrepreneur construit ses premiers bateaux à coque métallique, à hélices et à vapeur. Fabriqués aux chantiers de la Mouche, les bateaux portent les noms de Mouche 1, Mouche 2, etc.

En 1862, deux lyonnais, Plasson et Chaize obtiennent l'autorisation d'exploiter une ligne de bateaux omnibus entre la Mulatière et Vaise avec des services partiels jusqu'à l'île Barbe, et Neuville. Ils confient la construction des bateaux adaptés à cette exploitation au chantier naval Félizat. Mises en service en 1863, les « Mouches » de la Compagnie des bateaux omnibus seront toujours ponctuelles.



© Musée Gadagne

À la suite de difficultés financières, Michel Félizat vend, en 1881, la totalité de son entreprise.

Le terrain est, de nouveau, revendu en 1950, à l'entreprise de travaux publics Borie, laquelle comblera la île. La île Félizat n'est plus, mais les bateaux mouches perdurent.

Du succès des bateaux mouche comme navettes fluviales

En 1866, les responsables parisiens de l'Exposition Universelle de 1867 envisagent de faire transiter une partie des visiteurs par la Seine. Un concours est lancé, ouvert à de nombreux chantiers. La Compagnie des bateaux-omnibus de Lyon et plusieurs chantiers lyonnais (les chantiers de la Buire, les ateliers Chevalier et les chantiers Félizat) s'associent pour répondre et remportent le marché : la construction de 30 bateaux, à réaliser en moins de 8 mois, soit un par semaine. Le défi est relevé grâce à l'embauche de nombreux ouvriers. Près de 1500 personnes travaillent aux chantiers de la Buire, plus d'une centaine aux Établissements Chevalier à Perrache et à la Mouche. Les trente Mouches sont identiques : longueur 24,50 mètres, largeur 3,60 mètres, tirant d'eau maximum 1,25 mètres, une machine à vapeur verticale de 20 chevaux. Livrés par convois de 5 ou 10, ils remontent ainsi la Saône, empruntent le canal de Bourgogne pour arriver, via l'Yonne et la Marne, à Paris.

* En 1867 sur la Seine, les bateaux-mouche transportent 2 717 000 passagers, ce chiffre passe à 9 000 000, en 1874.

Si les bateaux mouches séduisent, tous les parisiens ne les apprécient pas. Un hebdomadaire de l'époque se fait l'écho des mécontentements face à ces « omnibus aquatiques qui se chargent pour un prix modique, de ramener de Suresnes au pont Royal tous les pochards disséminés sur les rives du fleuve parisien, le dimanche soir »¹.

Pourtant, ils sont aujourd'hui encore indissociables de l'ambiance parisienne.

Les navettes fluviales : la nouvelle voie

Si l'on connaît les bateaux mouches sur la Seine et le succès qu'ils rencontrent, on oublie souvent qu'ils ont été construits à l'origine dans le quartier de la Mouche à Gerland, à la fin du XIX siècle, et qu'ils ont fait partie de la vie lyonnaise.

Les Mouches lyonnaises, au prorata du nombre d'habitants, affichent une bonne fréquentation, avec une moyenne annuelle de 1 500 000 passagers. Le record est atteint en 1871, avec environ 4 000 000. Certes, quelques accidents surviennent au cours de l'exploitation : en 1864, la Mouche 4 chavire provoquant 27 noyades, en 1866, la chaudière de la Mouche 9 explose, mais les performances des bateaux mouches s'avèrent réelles et, le faible coût, attractif.

En 1881, à l'occasion de l'inauguration du barrage-écluse de la Mulatière (construit pour permettre le passage des bateaux de la Saône au Rhône), les Ponts et Chaussées font une demande de suppression du ponton des Mouches. Celui-ci, installé entre l'écluse et le barrage de la Mulatière, gêne le passage des bateaux empruntant l'écluse. La Compagnie refuse de déplacer ce ponton, et des pétitions contre sa suppression affluent. Le service des Mouches est indispensable et plus avantageux que la ligne de tramway de Lyon à Oullins, surchargée par ailleurs.

Cette mobilisation en faveur du ponton témoigne du succès que remporte, à l'époque, ce mode de transport.

L'arrivée du chemin de fer anéantira peu à peu la navigation (transport de marchandises et passagers), d'aucuns parlent alors de « fleuve déserté ».

A partir de 1890, les tramways électriques concurrencent fortement les lignes de navigations intérieures des compagnies des « Mouches », des « Abeilles » et des « Guêpes ». Les Nouveaux Tramways Lyonnais (NTL) se porteront d'ailleurs acquéreurs, en 1901, de la Compagnie des bateaux mouches.

Récemment, à la faveur sans doute du renouveau de la voie d'eau, des expériences de mise en service de navettes fluviales sont venues interpeller de grandes agglomérations. Loin de se développer de manière significative, ces expériences n'en sont pas moins remarquables par le message qu'elles véhiculent.

- * À Avignon, une navette électrique, gratuite, traverse le Rhône, reliant le pont d'Avignon à l'île de la Barthelasse. Ses horaires d'ouverture varient en fonction de la saison (11h00 à 21h00 en haute saison).
- * À Nantes, trois bateaux constituent désormais le réseau de transport public sur l'eau : « Navibus passeur », « Navibus Loire » et « Navibus Erdre ». « Navibus passeur » propose de traverser l'Erdre en deux minutes. 12 passagers et 4 vélos peuvent être embarqués entre Port Boyer et Petit-port. « Navibus Loire » permet de passer du nord au sud de l'agglomération et de relier le village de Trentemoult à Nantes en 10 minutes. Le bateau peut accueillir 95 passagers et 10 vélos. « Navibus Erdre » relie la Jonelière à la gare SNCF sud en 45 minutes. L'ensemble de ces navettes fluviales est accessible avec les titres de transport en commun du réseau TAN (transport de l'Agglomération Nantaise).

Pour chacune des navettes, des correspondances avec les réseaux de transport en commun existants sont prévues, de même que des parkings de délestage.

- * À Lyon en 2005, à l'occasion de la Biennale d'Art Contemporain, un système de navettes fluviales offrait de relier les différents sites d'exposition, via le Rhône. Les deux bateaux affrétés par la société Navig'Inter ont assuré, les samedis et dimanches après-midi, l'acheminement des visiteurs depuis La Sucrière, la place Antonin Poncet et le Musée d'Art Contemporain. D'une capacité de 100 passagers, elles ont vite affiché complet, preuve de l'intérêt suscité par la démarche conjuguant déplacement et promenade-découverte de Lyon depuis le fleuve.
- * La société privée « Bateaux City de Lyon » propose, au départ de Lyon, plusieurs formules de déplacements qui se positionnent plutôt comme des produits de luxe. À bord de sa navette, la formule « transfert » permet de se rendre à l'une des 21 stations proposées sur le Rhône et la Saône. La formule « découverte de la Saône » est l'occasion de se rendre du quai des Célestins à l'Île Barbe pendant une croisière d'une heure. La formule « transfert avec apéritif ou panier gourmand » permet d'associer navigation et moment de détente.
- * Le syndicat mixte Rhône P.L.U.R.I.E.L. a retenu le fleuve Rhône comme axe fédérateur du développement des communes riveraines situées sur son périmètre (170 000 habitants répartis entre les départements du Rhône, de la Loire et de l'Isère). Le Syndicat a conduit une étude d'opportunité sur la mise en place d'une navette sur le Rhône reliant les différentes haltes fluviales de son territoire - Givors, Vienne, Chavanay, les Roches-de-Condrieu – et incluant dans le périmètre d'étude, l'agglomération lyonnaise. L'étude a porté sur deux scénarii, celui d'un système de transport public, et celui d'une navette touristique. Le premier s'est révélé inadéquat (non concurrentiel avec les transports publics terrestres) alors que la mise en place d'une navette touristique apparaît opportune. Une étude de faisabilité devrait être engagée en 2007 avec le concours de la Région Rhône-Alpes et en concertation avec le Grand Lyon.

Lyon, métropole fluviale en attente de navette

Utiliser le Rhône et la Saône comme moyen de transport urbain quotidien constituerait un symbole fort de la réappropriation physique du fleuve. À l'instar d'autres agglomérations, le Grand Lyon pourrait se doter d'un système de navettes fluviales, renouant ainsi avec une activité ancienne.

La mise en service à Lyon d'une navette proposant un service de transport en commun a maintes fois été évoquée et ajournée. Si la question économique ne peut être dépassée, en revanche, celle de l'engagement de l'agglomération dans l'activation des liens avec le fleuve, doit se saisir de la question. Circuler sur le fleuve constituerait en effet l'un des aboutissements du processus de réappropriation auquel on assiste.

- * **Le transport collectif sur le Rhône - à des fins touristiques ou de déplacement - représenterait l'un des symboles forts d'une destinée fluviale de la métropole.**
- * **Des navettes fluviales participeraient également du développement des déplacements doux comme les voies piétonnes ou cyclables qui longent les berges.**