

Sauvegarde et Embellissement de Lyon



BULLETIN DE LIAISON N° 93 – FÉVRIER 2010

- Association loi 1901. Agréée au titre des art. L.121-8 et L.160-1 du Code de l'Urbanisme (Arr. préfectoral du 3 août 1984)- ISSN 0750-1144 -



Architecture : Jacob et Mac Farlane. Cliché SEL



Confluence côté Saône. Cliché SEL

LA REDÉCOUVERTE DE NOS FLEUVES A COMMENCÉ...

L'architecture se mouille à la Confluence...

Des projets sur l'eau émergent des imaginations...

Embargo levé pour une navette fluviale à Lyon ?



Confluence : le front de la place Nautique et sa multiplicité architecturale . Cliché SEL

ÉDITORIAL

Après avoir tourné le dos à ses fleuves pendant le XXème siècle, Lyon en redécouvre le charme.

À l'aménagement des berges du Rhône succédera au cours des deux prochains mandats celui des berges de Saône entre Rochetaillée et le sud du confluent.

L'utilisation de l'eau comme moyen de transport considérée sans doute à tort comme peu efficace refait surface. Un projet de navette sur la Saône entre le confluent et la gare Saint-Paul devrait être expérimenté par un opérateur privé dans les prochains mois. En cas de succès, la création de lignes régulières sur la Saône, entre Fontaines sur Saône et la Confluence, et sur le Rhône, entre la Cité internationale et la Sucrière, offrirait une heureuse alternative aux transports routiers sur des axes très chargés aux heures de pointe.

La seconde phase d'aménagement de la Confluence conçue par les urbanistes Herzog et de Meuron se heurte encore à la présence de l'autoroute A7 pour créer sur le site un lien entre les deux fleuves. L'implantation de feux de signalisation au débouché des pont et passerelle au niveau du tracé actuel permettrait d'anticiper le déclassement de l'autoroute et autoriserait l'accès à la rive droite du Rhône.

Il faudra aussi réfléchir à la réalisation d'une liaison entre le Confluent et les quartiers de La Mulatière et d'Oullins situés entre l'autoroute et la balme. Le pont de la Mulatière rend ces territoires difficilement accessibles. Un tunnel sous le fleuve en remplacement du pont actuel permettrait de désenclaver des quartiers en déshérence et de prolonger la confluence vers le sud.

L'eau deviendrait de nouveau accessible du nord au sud de l'agglomération.

Jean-Louis PAVY

SOMMAIRE

Éditorial.....	p. 2
La revue de presse.....	p. 2
Confluence : vers sa seconde phase.....	p. 3
La Mulatière encore 70 ha de Confluence...	p. 4
En finir avec l'autopont Pasteur.....	p. 4
La reconquête de nos fleuves.....	p.5, 6, 7 et 8

LA REVUE DE PRESSE (octobre à février 2010)

- GRANDS PROJETS -

- « Lyon, tour à tour ... » : le "Crayon" resté longtemps esseulé, a été rejoint par la tour Oxygène et sera coiffé par Incity qui culminera à 200 mètres..... P.02/10/2009.
- « Les rives de la Saône dévoilées aux Lyonnais ». Les premiers aménagements permettront une promenade en continu du Confluent à l'Île Barbe..... P.03/10/2009.
- « À la Confluence, la ville du XXIème siècle s'invente peu à peu ». L'îlot lyonnais s'ouvre à la verdure, à la lumière et aux promeneurs.....P.11/12/2009.
- « Grand stade : le Grand Lyon lance les travaux d'infrastructure ».....P.17/12/2009.
- « Le Confluent des années 2020 se dessine entre ville et champs ».....P.18/12/2009.
- « Confluence : un projet séduisant et plus humain ». Les Perrachois inscrits au sein de l'atelier de concertation ont apprécié le projet Herzog & de Meuron.....P.16/01/2010.

- PATRIMOINE -

- « Croix-Rousse : les souterrains communiquaient avec une citadelle ». Plus vaste que prévu, le réseau dit "des arêtes de poisson" serait lié à la construction d'une citadelle royale au 16ème siècle.....P. 12/10/2009.
- « Place Louis Pradel : restauration de la fontaine du Soleil ». L'œuvre du sculpteur Jean Ipoustéguy et de l'architecte Charles Delfante vient de faire l'objet d'une restauration par l'entreprise Comte.....P. 17/11/2009.
- « Reconversion de l'Hôtel-Dieu : cinq équipes retenues... ». Elles comprennent un investisseur, des architectes et un hôtelier, et devront rendre leur projet en juin 2010.....P. 26/01/2010.
- « Saint-Paul et Saint-Joseph : la procédure de cession est lancée ». Dans moins d'un an on devrait connaître le sort réservé aux deux prisons désaffectées. Les promoteurs intéressés devront toutefois, obligatoirement préserver toute une partie des bâtiments. Protection du patrimoine oblige.....P. 05/02/2010.
- « Soie : comment une unité de recherche a été démantelée ». L'Unité Nationale Séricicole, centre de recherche sur le ver à soie, basée à la Mulatière, a fermé ses portes le 31/12/2009. Elle symbolisait la soie du futur à Lyon.. Pas rentable à court terme. Le site, propriété du département du Rhône est mis en vente...P. 18/02/2010.

- URBANISME - CADRE DE VIE - ARCHITECTURE -

- « Bellecour : sa requalification démarrera au printemps ». Début des travaux en mars 2010 sur 14 000 m² de la partie sud de la place (bassins, kiosques, jeux d'enfants, plantations d'arbres).....P. 02/12/2009.
- « La demeure du Chaos doit être remise en état, point final ». Saint-Romain au Mont d'Or : après cinq ans de marathon judiciaire, la Cour de cassation rejette le pourvoi de Thierry Ehrmann qui s'en remet maintenant au droit européenP. 17/12/2009.

- GRANDS TRAVAUX -

- « La place des Jacobins relookée mi-2012 ». En 2010, sa fontaine va faire l'objet d'une totale restauration. Fin 2011, c'est la place elle-même qui changera de physionomie.....P. 28/12/2009.
- « Le Musée des Confluences : ouverture prévue à l'été 2014 »P. 13/01/2010.
- « Le Musée des Confluences : dix années d'une histoire agitée ».....P. 25/01/2010.

- DÉPLACEMENTS -

- « Le tramway T1 traversera le Rhône pour rejoindre Gerland ». En 2014, son terminus se ra près de la station de métro Debourg...P. 02/11/2009.

Bernard FOUCHER.

NDLR : la lettre « P » précédant la date indique la source « LE PROGRÈS »

CONFLUENCE : VERS SA SECONDE PHASE D'AMÉNAGEMENT.

Sur le terrain libéré par le marché-gare, les urbanistes Herzog & de Meuron proposent de créer un nouvel ensemble urbain où bâti et verdure se partagent le site.

Le transfert du Marché-gare pour Corbas début 2009 a définitivement libéré un espace de 24 hectares destiné à accueillir la seconde et ultime phase d'aménagement de la Confluence.

À l'issue d'une consultation internationale, la conception du projet a été confiée aux architectes-urbanistes suisses Herzog & de Meuron associés au paysagiste Michel Desvigne.

Herzog & de Meuron, architectes de réputation internationale, ont reçu de nombreux prix parmi lesquels le Prizker considéré comme prix Nobel de l'architecture. La Tate Galerie de Londres et le stade olympique de Pékin figurent parmi les réalisations les plus marquantes des deux architectes.

Le concept développé par le cabinet d'urbanisme prévoit un partage du site en deux parties.

Au nord, entre la rue Casimir Périer et l'Hôtel de Région, une zone densément urbanisée prolonge la trame du quartier Sainte-Blandine. Au sud, le « *Champ* » ainsi dénommé en raison

de la place prépondérante accordée aux espaces verts, permet d'ouvrir le site sur le sud de la Confluence. Entre ces deux parties une place centrale située dans le prolongement de la place Nautique crée un trait d'union entre les différentes composantes du territoire et offre un parvis à l'Hôtel de Région.

Derrière le porche de l'ancien marché-gare qui est conservé en l'état, le quartier dense offre aux futurs habitants un mélange de bâtiments de hauteurs variées et de halles sauvées de la destruction en mémoire de l'ancienne occupation du site. Ce quartier, dit du « *Marché* », est un compromis entre îlots arborés, cours jardinées, cheminements piétonniers et rues de largeur évolutive en fonction de l'implantation des bâtiments. La place centrale, grâce à de larges clairières entre ses nombreux arbres, permet l'organisation d'événements exceptionnels dans le prolongement de la place Nautique.

« *Le Champ* », où la verdure prédomine, conserve une partie du bâti existant

et offre la possibilité de l'implantation de bâtiments à vocation économique ou artistique. La Maison de la Danse pourrait y trouver place après avoir quitté le huitième arrondissement. Un système de petits canaux, les noues, rappelle que le site a été conquis sur l'eau par Perrache.

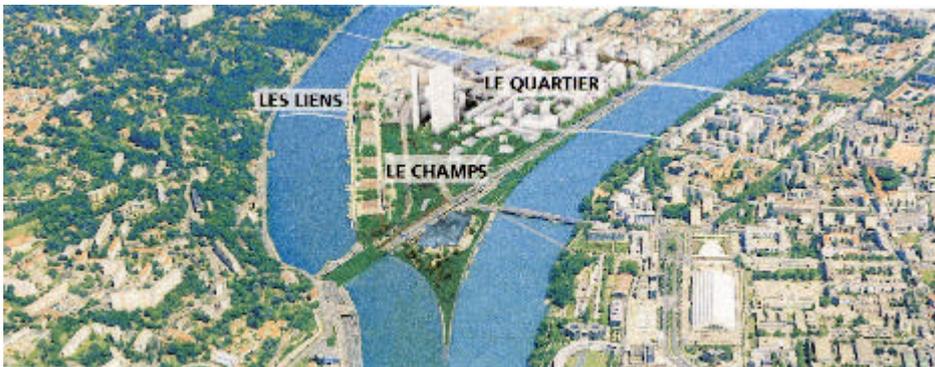
Le projet prévoit de relier le nouveau quartier à Gerland avec la construction du pont routier des Girondins dans le prolongement de la rue éponyme située sur la rive gauche du fleuve. Une série de passerelles réservées aux modes doux crée un cheminement transversal entre la rive gauche du Rhône et la rive droite de la Saône au pied de la Balme de Fontanière.

La présence de l'autoroute A7 que l'on espère voir se transformer le plus rapidement possible en un boulevard urbain après la construction du Contournement Ouest de Lyon a amené les urbanistes à imaginer un franchissement de l'autoroute par un enjambement au dessus du tracé actuel.

Ne serait-il pas judicieux d'anticiper le déclassement de l'A7 en interrompant la circulation par des feux au débouché des ponts et passerelle (lire « *En finir avec l'autopont Pasteur* » en page 4).

Le projet prévoit aussi la création le long des berges du Rhône d'un ponton accessible à partir de la passerelle réservée aux modes doux. L'implantation d'une gare TER est envisagée sur l'emprise que la SNCF devrait libérer dans un futur proche.

Jean-Louis PAVY



Graphismes extraits du dossier de presse de la Maison de la Confluence



Ambiance " du champ "

Herzog & de Meuron
MDP-Michel Desvigne Paysagiste (2009)



Ambiance " du quartier "

LA MULATIÈRE, ENCORE 70 HECTARES DE CONFLUENCE

Une extension de la confluence

La Mulatière est un prolongement naturel de la presqu'île au Sud du confluent, en face du parc de Gerland. Dès lors que le TOP sera construit, l'autoroute qui borde le Rhône pourra céder la place à une promenade bordée d'arbres autorisant une circulation apaisée. Si l'on y prête attention, on constate qu'il s'agit là d'un site remarquable, irrigué par le train, le métro et l'autoroute, qui mériterait une urbanisation de qualité. Demander à la SNCF qui occupe l'essentiel des lieux de libérer les terrains nécessaires ne devrait pas être insurmontable. On peut alors imaginer y construire un quartier d'affaires qui ferait le pendant de la Part-Dieu, un petit Manhattan à l'entrée Sud de Lyon, qu'on n'a pas osé faire à la Confluence. Placés à cet endroit, des immeubles de grande hauteur s'intégreraient bien dans le volume de la colline sans masquer Fourvière.

Un tel quartier justifierait le prolongement de la ligne A du métro depuis Perrache jusqu'à la gare d'Oullins en correspondance avec la ligne B et le TOP et au-delà les hôpitaux Sud et aussi le déplacement du départ du TGV de Perrache à la gare d'Oullins. Construire un quartier Sud donnerait d'ailleurs à la confluence un caractère plus central qui lui manque actuellement.

Sur le site de la Mulatière, assez symbolique de la maîtrise des énergies (pétrole, hydraulique, vent...+ nucléaire bien représenté à Lyon) on pourrait aussi installer une Cité de l'énergie, à l'instar de la Cité de l'Espace à Toulouse, sorte de musée des Sciences et Techniques consacré à l'ensemble des énergies, et lieu de débat sur ce thème porteur d'avenir.

De l'agrément au Sud

Pour établir une continuité avec la presqu'île il faudrait évidemment détruire l'autopont au droit du pont Pasteur, mais on pourrait aussi faire du pont de la Mulatière un pont unique en son genre, un pont bordé d'arbres. A moins que l'on ait le courage -et les moyens- de le détruire et de faire passer la route sous la Saône.

À condition de relever l'autoroute pour permettre le passage des bateaux, il serait facile de transformer l'embouchure de l'Yzeron en darse jusqu'au centre d'Oullins. Les petites maisons qui la bordent, joliment repeintes, pourraient offrir un beau décor et abriter quelques guinguettes, le tout dans le prolongement dudit quartier.

Jean-François MAILLET

EN FINIR AVEC L'AUTOPONT PASTEUR

La seconde phase du projet Confluence se dessine et l'autopont Pasteur apparaît toujours dans la maquette et sur les plans. Cela ne semble malheureusement pas dû au fait que le déclassement de l'autoroute A7 est reporté aux calendes grecques mais résulte d'un choix délibéré.

Or, la grande idée architecturale du futur Musée des Confluences, s'il est réalisé, ou tout autre projet s'y substituant, s'alliera bien mal avec la peu glorieuse architecture de ce pataud autopont bâti au temps des Trente Glorieuses. Certains pourraient même souhaiter, pour conserver la mémoire de cette époque et son style architectural peu reluisant, son classement à l'inventaire des Monuments historiques... Le pont Morand suffit amplement comme témoin contemporain de cette brillante époque à Lyon.

La disparition de l'autopont Pasteur s'impose.
Son remplacement peut être obtenu :

- par une trémie si l'on persiste à croire que la présence de tout feu tricolore sur l'autoroute est incongrue ;

- par un passage en surface si, comme le bon sens l'emporte, on se rend compte que la dite autoroute A7 n'en porte plus que le nom dans la traversée de la ville tant son trafic est difficile. Il ne le sera pas davantage avec un ou plusieurs feux mais simplement cadencé ;

- ou mieux, par un tunnel sous la Saône évitant au trafic de l'A7 de se mêler au trafic local sur le pont de la Mulatière.

Le même raisonnement est valable pour le pont des Girondins que l'on veut réaliser avant le déclassement de l'A7 et qui, faute d'accepter des feux tricolores, surplombera de façon malheureuse l'autoroute et le quai Perrache. Alors que l'on a reconnu les erreurs à la Part-Dieu (double niveau de



L'autopont Pasteur, ouvrage d'art emblématique des Trente Glorieuses à Lyon (Photo SEL)

circulation) où il est bien difficile d'apporter un remède. Décidément on s'obstine dans le refus de bâtir des villes à niveau.

Le Laboratoire d'Économie des Transports qui formule habituellement d'excellentes propositions... n'est-il pas à Lyon ?

Jean-François MAILLET

LA RECONQUÊTE DE NOS FLEUVES...

La reconversion du parking de la berge de la rive gauche du Rhône a rouvert les yeux des Lyonnais sur leurs fleuves et ranimé leur attirance pour ces plans d'eaux délaissés voire oubliés.

La libération de l'architecture à la Confluence a débloqué les imaginations d'où fusent « Des projets fous sur le Rhône et la Saône » (1). Parmi ces projets figurent hôtels, restaurants, centre de conférences, et même une île artificielle sur le Rhône avec tours et un pont habité.

Nous aussi avons porté notre regard sur nos fleuves (2). Libres de toute occupation ils pourraient ouvrir leurs espaces à nos cahotiques déplacements.

Nos quais, avenues, boulevards et nos rues sont devenus de longs fleuves presque figés de véhicules. Une goutte de pluie ou un flocon de neige là-dessus et tout s'arrête...

C'est cette situation dommageable pour notre cadre et qualité de vie (et aussi pour la planète) qui a conduit le Grand Lyon à relancer le projet du bouclage du Périphérique.

Il faut reconnaître que tous les efforts tendant à améliorer l'offre et la qualité des transports collectifs (Train Express Régional dit TER, extension des lignes de métro, de tramways, de bus, de pistes cyclables) n'ont pas permis de fluidifier nos déplacements dans l'agglomération.

La demande progresse plus vite que l'offre...

Dans la seule ville de Lyon, les fleuves couvrent une superficie de 212 hectares, équivalente à celle d'une avenue de 20 mètres de large et de...106 km de long. C'est compter sans les plans d'eaux du Rhône et de la Saône en amont et en aval de Lyon.

Le SYTRAL, maître d'ouvrage des transports collectifs de l'agglomération lyonnaise a étudié ce qu'une reconquête des fleuves apporterait à nos déplacements.

Nous avons pris connaissance de cette étude dite « Étude d'Opportunité d'une Navette Fluviale dans l'Agglomération Lyonnaise » en date du 15 janvier 2007.

L'étude a été conduite en trois étapes :

- 1 - un état des lieux des expériences de navettes fluviales et maritimes en France et à l'étranger ;
- 2 - le contexte fluvial lyonnais ;
- 3 - une définition de liaisons fluviales potentielles.

- 1 - La comparaison de différentes expériences existantes en matière de navettes fluviales ou maritimes.

Sont examinés les cas des villes de Nantes, Bordeaux, Paris, Lorient, La Rochelle, Toulon et Les Sables d'Olonne.

Les résultats en gain de temps obtenus par les navettes fluviales ou maritimes, utilisées de « rive à rive » ou en « cabotage » sont très divers. Elles permettent aux usagers, dans les meilleurs cas de gagner 26 à 91 % de temps, mais aussi d'en perdre dans le pire des cas, 200% par rapport aux autres moyens de transports collectifs ou à la voiture particulière.

Le rapport cite pour mémoire les autres expériences à l'étranger comme Copenhague, Hambourg, Genève, Amsterdam, Montréal (Canada), Londres.

Venise, n'est pas citée...

Ne sont pas mentionnés dans l'étude :

- les types d'embarcations utilisés ;
- le nombre de passagers embarqués ;
- la vitesse ;
- le prix payé par les passagers ;
- l'incidence de la météorologie sur le trafic ;
- les équipements périphériques tels qu'embarcadères et débarcadères ou encore parkings relais.

Ces informations sont pourtant importantes pour se forger une idée des moyens mis en œuvre par chaque ville étudiée pour l'exploitation de leurs navettes

- 2 - La problématique lyonnaise.

Le périmètre d'étude est fixé « de l'écluse de Couzon au Mont d'Or à celle de Pierre Bénite.

À l'est, fin de la zone navigable en amont de la Cité Internationale ».

Les équipements majeurs à proximité de nos fleuves sont nombreux.

Les principaux cités dans le rapport sont « la Halle Tony Garnier, La Sucrière, Universités, Bellecour, Vieux Lyon, l'Hôtel de Ville, les Subsistances, la Cité Internationale et le Palais des Congrès (Salle 3000) ».

Enfin, sont cités les sites touristiques tels que « Le Vieux Lyon, le Parc de la Tête d'Or, la Cité Internationale, le Musée des Beaux Arts » et les deux projets phares : « Confluence et Parc de Gerland ».

Donc, de nombreux points de desserte s'offriraient à la navette dans Lyon.

Si les écluses sont considérées comme infranchissables aujourd'hui en amont et en aval de Lyon par une navette fluviale, elles pourraient l'être à terme pour développer les dessertes par navette au-delà du Grand Lyon.

Les points d'accostage.

Le rapport mentionne l'existence de 5 embarcadères sur le Rhône et la Saône. Les autres haltes fluviales n'étant pas aménagées pour permettre l'accostage des bateaux de passagers.

Il met aussi en exergue la mauvaise qualité des liaisons piétonnes (distances, dénivelés, accessibilité par escaliers et voirie à franchir) entre les embarcadères et les points de correspondance avec le réseau de transports collectifs.

Au regard des sites de desserte potentiels pour la navette, des points d'accostage sont à créer avec leurs liaisons au réseau de transport collectif.

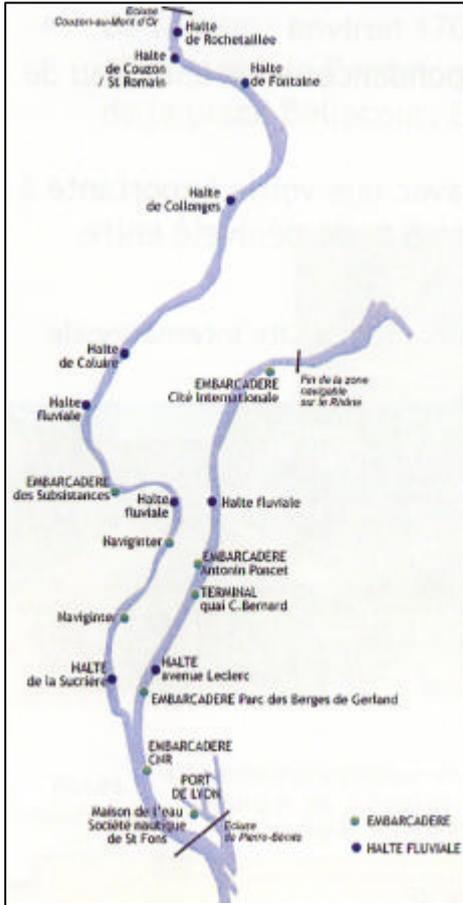
(1) *La Tribune de Lyon. Titre en couverture du N° 216 du jeudi 28 au mercredi 3 février 2010.*

(2) *Bulletin SEL N° 84 novembre 2006 « Une ville fluviale et une ville de réseaux » par M. Jacques Bonnard.*

Suite en page 6

LA RECONQUÊTE DE NOS FLEUVES

Suite de la page 6



Plan de situation des Embarcadères et Haltes sur le Rhône et la Saône

Les haltes ne permettent pas aux bateaux d'embarquer ou débarquer des passagers.

(Document Sytral)

Les contraintes réglementaires.

Les principales sont :

- la vitesse limitée à 12 km/h dans la traversée du Grand Lyon (protection des digues et cohabitation avec les péniches). Cette vitesse fut probablement celle de l'historique voyage du « Pyroscaphe » de Jouffroy d'Abbans qui, le 15 juillet 1783 évolua à Lyon sur la Saône grâce à la vapeur et à ses roues à aubes...
- les contraintes de navigation sur la Saône liées aux périodes de crues qui s'étendent en moyenne sur 57 jours par an, interdisant partiellement ou totalement le trafic fluvial ;
- la réglementation impose que l'arrêt des bateaux soit effectué « cap vers l'amont » pour faciliter leur départ et protéger leurs hélices. Cette manœuvre est consommatrice de temps.

L'offre lyonnaise de transports en communs et les projets.

Le rapport pointe les moyens de transports collectifs disponibles et les projets à venir, concurrents à la navette :

- une offre de bus dense le long des fleuves, associée à des vitesses commerciales moyennes le long de la Saône de 17 à 29 km/h et de 17 à 25 km le long du Rhône (pour moins de 9 km/h pour une navette fluviale) ;
- un maillage des lignes performant ;
- des fréquences élevées ;
- des projets de développement de transports collectifs dont le REAL la Région Rhône-Alpes entre Villefranche / Saône et Vienne, ainsi que la réouverture de la ligne de Trévoux, concurrençant la liaison fluviale sur l'axe Nord-Sud.
- l'extension de la ligne de tramway T1 au Musée des Confluences puis vers le métro B à la station Debourg ;
- enfin le développement de Vélo'v.

Les valeurs élevées des vitesses moyennes contenues dans le rapport laissent dubitatif l'auteur de cet article. En effet, elles sont supérieures à celles des tramways T1 et T2 circulant en site propre prioritaire sur les autres modes de trafic (3).

Les flux de déplacements en transports collectifs.

Le rapport du Sytral souligne que les flux de déplacements en transports collectifs et déplacements tous modes dans l'agglomération sont orientés majoritairement Est-Ouest et que le flux Nord-Sud ne présente qu'un faible potentiel.

La navette de la Biennale d'Art Contemporain.

Cette navette fut mise en service pour transporter les spectateurs payants de la Biennale, entre ses 3 sites lyonnais, du 17/09/2005 au 31/12/2005, uniquement le week-end.

Les 2 bateaux transportant chacun une centaine de passagers ont assuré la rotation : Bellecour - Cité Internationale - Bellecour - La Sucrière - Bellecour.

Temps de parcours : 30 mn entre chaque arrêt soit une vitesse commerciale de 9 km/h.

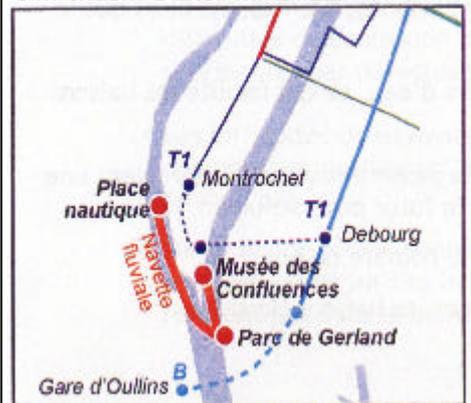
Cette navette a transporté 34200 passagers. Coût de l'exploitation 65000 € H.T, soit 1,90 €H.T par passager.

Le financement a été assuré par le Grand Lyon et l'exploitation par la Sté Navigu'Inter.

- 3 - Définition de liaisons fluviales potentielles.

Après avoir analysé et commenté les moyens de transports collectifs disponibles et à venir, l'intérêt ou la faisabilité de la navette, le rapport propose une liaison fluviale entre la place Nautique (nouvelle darse de la Confluence) et le Musée des Confluences avec une escale au Parc de Gerland.

Cette liaison ne couvrirait donc qu'une faible partie des cours du Rhône et de la Saône dans Lyon qui constituent 2 axes nord-sud.



Liaison potentielle de la navette fluviale définie par le rapport du Sytral.

(Document Sytral)

Le rejet du projet de navette.

Compte-tenu de l'étroitesse des perspectives viables contenues dans le rapport, le Comité Syndical du Sytral a rejeté le projet de la navette fluviale à Lyon (4).

(3) Bulletin SEL N° 68 septembre 2001 « Le tram est revenu ! »

(4) Tribune de Lyon du 25/01/2007

Suite en page 7

LA RECONQUÊTE DE NOS FLEUVES

Suite de la page 6

La navette fluviale Voguéo à Paris.

Alors que Lyon refermait le dossier de sa navette, Paris ouvrait le sien.

Un an plus tard, le 28 juin 2008, la navette parisienne Voguéo était mise à l'eau à titre d'expérience (5)

Les contraintes réglementaires de navigation ou météorologiques sont, à Paris, similaires à celles de nos fleuves. Les transports collectifs y sont nombreux, avec un bon maillage et de bonnes fréquences. Mais ceux qui circulent en surface sont aussi englués qu'à Lyon. D'où l'idée de la navette.

Son promoteur, le Syndicat des Transports d'Île de France (STIF), géré par la Région Île de France s'est donné les moyens pour réussir une expérience innovante et grande nature (6).

L'innovation a porté dans le choix d'un bateau à double carène appelé catamaran, offrant une bonne stabilité, un sillage réduit, et s'avérant plus économe en énergie qu'un monocoque.



Photo : STIF

Ci-dessus : Vogüeo, évoluant sur la Seine.

Ci-dessous : Vogüeo à l'escale amarée à son estacade.



Photo : STIF

Son constructeur : les chantiers Fountaine-Pajot à La Rochelle, spécialisés depuis plus de 30 ans dans la construction de catamarans.

Vogüeo a été mise en service entre la Gare d'Austerlitz et l'École Vétérinaire à Maisons-Alfort soit un trajet d'environ 9 km, parcouru en 25 mn avec 2 escales intermédiaires : Ivry Pont Mandella et Parc de Bercy.

Fréquence : de 15 à 20 mn les jours ouvrables. Service 7 jours / 7.

Prix : 3 Euros. Les réductions tarifaires en vigueur dans les transports collectifs parisiens s'appliquent sur Vogüeo.

Caractéristiques principales :

Capacité : 70 passagers

Longueur 12,30 m - Largeur 5,10 m

Tirant d'eau 1,20 m - Poids 9,3 T

Motorisation : 2 moteurs de 110 CV

Consommations : 7 l/h à 2000 t/mn - 13 l/h à 2500 t/mn.

Le Port Autonome de Paris a aménagé les escales permettant l'embarquement et le débarquement des passagers pour un montant de 1,3 millions d'€

Une signalétique spécifique a été mise en place pour rappeler aux usagers des transports collectifs la proximité de la navette et les guider jusqu'à l'escale Vogüeo la plus proche.

Si le succès est au rendez-vous, son parcours pourrait être étendu jusqu'à Suresnes à l'ouest de Paris, soit 10 km plus loin en aval.

L'idée d'une navette fluviale à Lyon refait surface.

Il faut croire que Vogüeo a marqué les esprits lyonnais car un projet d'expérimentation se dessine sur le Rhône et la Saône (7)

L'enclavement de la Confluence commence à élever des interrogations.

Une navette fluviale pourrait offrir une alternative aux autres moyens de transports collectifs.

Les promoteurs du projet s'orientent vers l'étude d'un bateau innovant à énergies alternatives.

Cependant, le Grand Lyon penche vers une expérimentation réalisée avec des opérateurs et partenaires privés privilégiant « ...une formule séduisante qui ne coûte rien au contribuable ». Mais dans quelle ville au monde peut-on voir des transports collectifs ne coûtant rien aux contribuables ?

Tout est à penser et à créer pour faire naviguer une navette sur nos fleuves.

À nos yeux, le SYTRAL comme le STIF en Île de France a les compétences pour porter ce projet avec un regard fixé sur l'avenir de notre cité et non sur le recyclage de l'héritage du passé.

Lyon pourrait se rapprocher d'autres cités pour rechercher des solutions susceptibles d'améliorer ou de suspendre la dégradation de la qualité des déplacements de leurs citoyens.

Nous pensons en particulier à la ville de Bordeaux qui ne dispose que de 4 ponts au-dessus de la Gironde et qui souffre, elle aussi de conditions de circulation extrêmement difficiles malgré un périphérique bouclé à 360°.

Une navette fluviale à Lyon, outre l'intérêt qu'elle présenterait pour nos déplacements, valoriserait l'image de notre cité qui y gagnerait en chaleur car la vision de ses fleuves dépourvus de vie laisse comme un goût d'eau insipide.

Raymond MOTTE

(5) Les Échos des 26 et 27/06/2008

(6) Site Internet STIF Vogüeo

(7) Le Progrès de Lyon du 08/09/2010

LA RECONQUÊTE DE NOS FLEUVES Suite de la page 7



Le Rhône en amont du Confluent (photo SEL)

« *Le Rhône traverse la ville en grondant* » écrivait Bernard Clavel. ⁽⁸⁾ Depuis un demi-siècle : il ne gronde plus. Aimé Vingtrinier relatait à une époque où se construisait la gare des Brotteaux : « *Je ne connais pas de spectacle plus grandiose que la vue du Rhône à Lyon... après avoir reçu la rivière d'Ain, il se présente fièrement à Lyon, où la ville lui fait les honneurs de ses plus beaux quais, de ses plus belles avenues, de ses plus vastes monuments* ». ⁽⁹⁾ Une belle invitation au voyage !

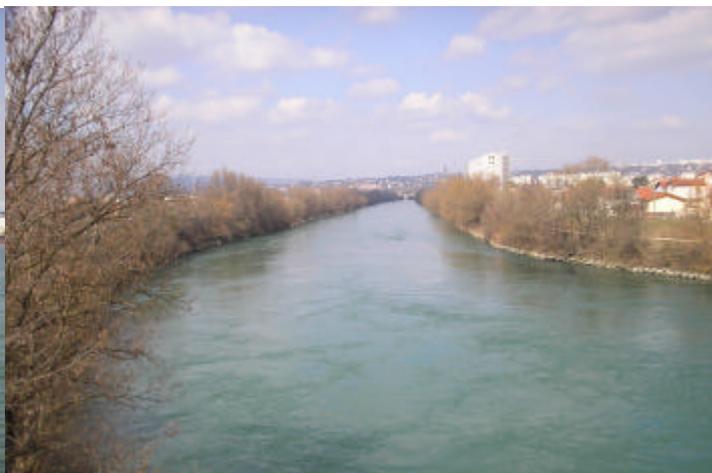
Il poursuit : « *Là, il prend sur son dos toute une flotte d'immenses bateaux à vapeur plus longs que des vaisseaux de guerre et, uni à la Saône qui en fait un fleuve roi, fier de sa force sans égale, de sa vitesse qui rivalise avec celle des chemins de fer...* ». ⁽⁹⁾ Le fleuve-roi serait-il devenu un roi fainéant ? Sa force, terrifiante lorsqu'il s'opposait jadis à sa batellerie et aux Lyonnais, s'épuise dans les usines hydro-électriques et il ne porte plus guère que des bateaux-logements ancrés à ses rives. Aujourd'hui, le Rhône et la Saône nous ouvrent leurs espaces libres. Saisissons cette opportunité pour nous libérer de nos rues saturées. R. M



Le Rhône en aval du Confluent (Photo SEL)

(8) « *Pirates du Rhône* » Roman de Bernard Clavel - Éditions Robert Laffont

(9) « *Les mariages de M. Pilon* » par Aimé Vingtrinier. Ouvrage constituant le 7^{ème} titre de la série « *Le Roman de Lyon* » collection conçue par Gilbert Gardes - Édit. Bellier.



Le Rhône dans le canal de fuite de l'usine hydro-électrique de Cusset à Villeurbanne.

À l'arrière plan, sur la rive droite, les tours du quartier Saint-Jean.. Une future escale de la navette fluviale ? (photo SEL)

<p>SAUVEGARDE ET EMBELLISSEMENT DE LYON http://www.lyon-online.org</p>			<p>Vous aimez votre cité ? Adhérez à :</p>		<p>COTISATIONS : Membre ADHÉRENT : 25 € Membre BIENFAITEUR ou PERSONNE MORALE : 110 € JEUNE -ÉTUDIANT : 10 €</p>
<p>Président Jean-Louis PAVY Rue de la Bourse 69002 LYON Tél : 04 72 16 07 14</p>	<p>Secrétaire général Raymond MOTTE 32 imp. de Grange Haute 69540 IRIGNY Tél : 04 78 46 07 47</p>	<p>Trésorier Jean-François MAILLET 48 rue E. Richerand 69003 LYON Tél : 04 69 70 72 83</p>			<p style="text-align: center;">LCL Agence République - LYON Compte n° 1042 050230 B</p>
			<p>Siège : MAISON RHODANIENNE DE L'ENVIRONNEMENT 32, rue Sainte-Hélène - 69002 LYON</p>		