



Le Batobus « Dauphine » près de Notre-Dame. Dès le 17 janvier, les détenteurs d'un Navigo annuel pourront, moyennant un supplément, emprunter la voie fluviale. PHILIPPE LAVIEILLE/MAXPPP

# Valérie Péresse lance le Navigo fluvial

**INFO JDD** La présidente du conseil régional veut relancer le transport de passagers sur la Seine. Une étude explorant des solutions innovantes va également être lancée

MARIE-ANNE KLEIBER [@Makleiber](#)

Navigo n'a peut-être jamais aussi bien porté son nom. Le 17 janvier, le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) signera une convention avec Batobus qui permettra dès ce jour-là, aux porteurs de la carte annuelle de se déplacer via les navires de la compagnie\*, et de naviguer de la tour Eiffel au Jardin des Plantes, ou vice versa. « Il s'agit d'une mesure d'écologie incitative et pas d'écologie punitive, explique Valérie Péresse, la présidente (LR) de la Région Île-de-France. Nous proposons une offre alternative pour traverser Paris sur le secteur des voies sur berge qui a été fermé à la circulation automobile. On ne peut pas attendre et regarder les embouteillages se former. Cette offre n'est pas concurrente en termes de rapidité avec les autres modes de transport, mais elle est confortable, agréable, et moins polluante. » Batobus, qui transporte près de deux millions de passagers par an, espère toucher entre « 10.000 et 100.000 » porteurs du Navigo annuel.

## Des bus amphibies et des bacs pour traverser la Seine

Le conseil d'administration du Stif, présidé par Valérie Péresse doit lancer une étude sur le transport fluvial de passagers le 11 janvier. Les collectivités locales et les usagers seront consultés. « Nous avons été élus sur l'engagement de révolutionner les transports, de moderniser les trains, de développer l'offre de bus, mais nous voulons aussi explorer les pistes les plus innovantes comme les téléphériques ou le transport fluvial », précise Valérie Péresse.

Des navettes transportant des passagers (et pas uniquement



Valérie Péresse, présidente du Syndicat des transports d'Île-de-France et présidente du conseil régional. ROMUALD MEIGNEUX/SIPA

des touristes) ont déjà sillonné la Seine au XIX<sup>e</sup> siècle et ce, jusqu'au début des années 1930, avant de « couler », dépassées par le métro. Plus récemment, de 2008 à 2011, des catamarans baptisés Voguéo ont assuré un service de transport public sur le fleuve, de Maisons-Alfort à la gare d'Austerlitz. Mais, en raison du faible nombre de passagers, l'expérimentation a été stoppée : le coût pour la collectivité se montait à 20 € par personne embarquée. En 2013, un appel d'offres a été lancé en vue de créer un nouveau Voguéo plus ambitieux, avec trois lignes : mais une seule compagnie y a répondu (Batobus) et pour un coût annuel de 74 millions d'euros, soit trois fois plus que souhaité par le Stif, et une dépense de 36 € par passager. « À l'époque, je m'étais battue pour qu'on relance un appel d'offres mais l'équipe de gauche n'avait pas donné suite », rappelle Valérie Péresse.

L'étude qui va être lancée doit chercher « des solutions viables sur le long terme » en s'intéres-

sant notamment à ce qui se fait dans d'autres villes à l'étranger. À Londres, par exemple, les Thames Clippers proposent une douzaine de lignes touristiques (river tour) et de transports (river bus) qui ont embarqué 4 millions de passagers en 2016. L'offre continue de s'y développer : deux nouveaux bateaux allant jusqu'à 50 km/h et comptant 170 places doivent entrer en service d'ici à l'été 2017.

Les solutions innovantes seront également examinées par les rapporteurs. Cela va des passeurs de rives – des bacs à certains endroits du Grand Paris palliant l'absence de pont pour traverser le fleuve – aux bus amphibies. Les navettes automatiques sans pilote et les Sea Bubbles électriques, dont un premier test pourrait avoir lieu sur la Seine ce printemps, seront également examinées. Développées par le navigateur Alain Thébault, ces petites bulles futuristes qui comptent 4 places se dressent sur deux bras au-dessus de l'eau et peuvent atteindre 18 km/h, la vitesse maximale sur le fleuve dans Paris (pour les petits gabarits). « Nous allons regarder avec intérêt les Sea Bubbles, bien évidemment, mais je pense qu'on ne pourra pas les multiplier car elles transporteront peu de passagers, estime Valérie Péresse. On ne peut pas à la fois dire qu'il y a trop de voitures encombrant les rues de Paris et encombrer la Seine. »

Une fois l'étude rendue à la fin du premier semestre de 2017, un appel d'offres devrait être lancé dans les mois qui suivent, pour une mise en service des solutions retenues courant 2018. ●

\* Pour 40 € par an, soit 3,30 € par mois. À comparer avec le « passe jour » actuel de 11 € pour les abonnés Navigo, ou l'abonnement annuel de 60 €.