

L'Ile-de-France mise sur le transport fluvial

Les titulaires de la carte d'abonnement Navigo pourront accéder aux navettes

L'idée titille les pouvoirs publics parisiens depuis plusieurs années, mais les diverses expériences menées n'ont jusqu'à présent jamais été satisfaisantes dans la région capitale. Valérie Pécresse, la présidente de l'Ile-de-France et du Syndicat des transports de la région (STIF), entend bien transformer la Seine en axe de déplacement pour les Franciliens.

Mardi 17 janvier, le STIF et Batobus, une filiale de Sodexo, ont signé une convention pour permettre aux titulaires de la carte d'abonnement Navigo d'accéder aux navettes qui desservent une dizaine de stations le long de la Seine. Et ce pour 40 euros par an (contre 60 euros par an aujourd'hui ou 17 euros par jour).

«*Il s'agit d'une remise consentie par Batobus*», non compensée par le STIF, précise à l'AFP la compagnie fluviale, qui accueille près de 2 millions de passagers par an, et espère toucher entre 10 000 et 100 000 détenteurs de carte Navigo avec cette offre. Cela pourrait notamment soulager le RER C.

Cette convention n'est qu'une première étape pour le STIF. Alors que Londres dispose d'une douzaine de lignes régulières, qu'Amsterdam exploite ses canaux et que le Bosphore est un axe important de déplacement à Istanbul, Paris n'exploite pas la Seine, la Marne ou l'Oise, ou si peu, pour permettre de décongestionner les transports en surface, aujourd'hui saturés, qu'il s'agisse du métro, du RER ou des routes, notamment après la fermeture des voies sur berges.

«*Le fleuve doit faire partie intégrante de notre stratégie de transport, tout comme les téléphériques ou les véhicules autonomes*», confie M^{me} Pécresse au Monde. «*Nous devons explorer toutes les possibilités technologiques sur l'ensemble des cours d'eau, de la Seine aux canaux. Nous lançons une étude pour lister toutes les possibilités, qu'il s'agisse de mettre en place des bacs pour faciliter les franchissements, des navettes régulières sur certains parcours ou des bus amphibies*», détaille la présidente de la région.

«*Nous allons également regarder les autres types de transport, comme le Seabubble. Ce projet d'embarcation électrique est inté-*

ressant technologiquement et il permettra de redonner encore plus d'attractivité à la capitale, mais ses capacités d'emport restent restreintes à quatre personnes. Pour décongestionner la ville, il faut penser des systèmes plus capacitaires.»

«Organiser la cohabitation»

La Seine ou ses affluents ont déjà donné de nombreuses idées au STIF, mais les expériences passées n'ont pas été concluantes. Entre 2008 et 2011, les élus avaient soutenu l'expérimentation de Voguéo, un service exploité par Batobus, entre Maisons-Alfort (Val-de-Marne) et la gare d'Austerlitz à Paris. Problème, la fréquentation fut très faible – 7 passagers par bateau en moyenne, pour 76 places – pour un coût annuel de 4 millions d'euros.

En 2013, trois lignes devaient voir le jour en amont et en aval de Paris avec une trentaine d'arrêts, mais les lignes régulières n'ont jamais ouvert. Le coût était jugé prohibitif, à 36 euros par personne transportée, et puis les élus des Hauts-de-Seine, peu tournés vers le fleuve, n'en voyaient pas l'intérêt. Aujourd'hui, la situation a changé. Non seulement la région penche à droite comme le département de l'ouest francilien, mais l'aménagement des berges en aval du fleuve a fait redécouvrir leur intérêt.

Pour lancer les lignes régulières sur la Seine, il faut résoudre plusieurs problèmes. «*Il y a d'abord la limitation de vitesse sur le tronçon parisien, qui ne permet pas d'offrir aujourd'hui des temps de parcours attractifs*», glisse M^{me} Pécresse. Et puis «*il faut bien organiser la cohabitation entre le fret, les bateaux touristiques et les péniches privées arrimées sur les berges. A Londres, ils ont supprimé ces péniches privées, ce qui permet de circuler à plus vive allure sur la Tamise. Nous avons une autre histoire.*»

L'étude du STIF sur les différents moyens de déplacements fluviaux est promise pour juin. D'ici là, Seabubble devrait avoir fait ses premiers essais sur la Seine. En tout cas, c'est la promesse faite par ses concepteurs, Alain Thébault et Anders Bringdal. Paris n'a jamais été aussi proche de reconquérir son fleuve. ■

PHILIPPE JACQUÉ