

Des transports réguliers sur la Seine pour bientôt ?

Le Stif lance mercredi une étude sur le « transport fluvial de personnes » afin d'explorer toutes les possibilités qu'offre le fleuve. Premiers résultats attendus fin mars.

PAR JILA VAROQUIER

Et si l'on pouvait à nouveau voguer au fil de la Seine pour se rendre au boulot, plutôt qu'emprunter les souterrains aux lumières artificielles du métro ? Le syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) se penche sérieusement sur la question.

Son conseil d'administration va lancer mercredi, une étude sur le « transport fluvial de personnes » afin d'explorer toutes les possibilités qu'offre le fleuve, observer les expériences à l'étranger et analyser les innovations techniques. L'étude devra également se pencher sur les « passeurs de rives », ces embarcations qui permettent de traverser par l'eau, loin des ponts. Le Stif attend les premiers résultats à la fin du premier trimestre 2017.

« C'est une très bonne idée, estime Pierre Garzon, vice-président du Stif. Mais nous croyons davantage au besoin de franchir le fleuve dans des zones où les ponts sont rares, comme en Yvelines ou en Essonne plutôt qu'une traversée au fil de la Seine ».

UNE PREMIÈRE EXPÉRIENCE EN 2008

Car aujourd'hui, les transports réguliers de personnes sont rares. Seul Batobus offre, principalement aux touristes, neuf escales entre le Jardin des plantes et Beaugrenelle, toutes les 40 minutes. Ou les navettes qui desservent le centre commercial d'Aubervilliers (Seine-Saint-Denis) depuis le XIX^e arrondissement. En 2008, le Stif a déjà mené une expérience : Vo-



Voguéo a été le dernier service de transports réguliers sur la Seine. Il a pris fin en 2011.

guéo. Testé d'abord entre Maisson-Alfort et Gare d'Austerlitz, le dispositif était prévu pour être étendu de l'école Vétérinaire de Maisson-Alfort - Vitry, en amont, jusqu'au Pont de Suresnes, en aval, via trois lignes. Mais le projet est abandonné en 2011. L'unique candidat à la délégation de service public, Batobus, estime le coût à 74 M€. Trois fois plus que les prévisions ! Un rapport de l'autorité de la concurrence de 2009 note aussi que lors des neufs premiers mois, les usagers ont emprunté Voguéo principalement pour « des déplacements d'agrément et non, domicile-travail ».

La faible vitesse des embarcations sur le fleuve semble

aussi limiter l'attrait de transports plus réguliers : 12 km/h à l'intérieur de Paris et 18 km/h en banlieue, soit 35 minutes pour 7 km entre Maisson-Alfort et Austerlitz : « Ces limitations sont liées au trafic dense – l'un des plus importants au monde en termes de trafic passager – et permettent de mieux anticiper les manœuvres à accomplir », justifie la Direction de l'équipement d'Ile-de-France (Dreia). Les « aspects physiques particuliers de la Seine », ajoute la Dreia – ponts qui obligent à de nombreux mouvements d'évitement, courants forts générés par les îles, présence de vents latéraux, – rendent « sa navigation complexe » et donc, contraignent à restreindre la vitesse.

« Mais les technologies ont évolué. Il va être intéressant de réexpertiser le dossier », poursuit Pierre Garzon.

« Il faudra aussi trouver une solution à cette limitation si l'on veut proposer des alternatives écologiques et attractives », suggère Alain Thebault. Le créateur de « Sea Bubble », ces bulles volantes à la demande, espère prochainement tester ses créations sur la Seine à l'aspect futuriste. « Mais à Londres ou dans la baie de San Francisco, on peut aller jusqu'à 50 km/h. A Paris, on ira presque moins vite qu'une bicyclette ».

CONTACT

Une question, une info ? Notre adresse : www.leparisien.fr/transportsIDF