

Encore peu développé pour les trajets domicile-travail, le transport fluvial pourrait être relancé par des élus de Seine-Saint-Denis, qui rêvent d'une navette reliant Saint-Denis à La Défense. D'autres projets sont également à l'étude.

C'est un vieux serpent de mer. Ou plutôt, de fleuve : le rêve de pouvoir emprunter la Seine, le matin, comme trajet entre le domicile et le travail, ou le week-end pour effectuer une sortie shopping ou culturelle. Depuis une vingtaine d'années, les [projets de navettes fluviales](#) ressortent régulièrement des cartons : le moyen de transport serait bon pour la planète et le moral des Franciliens, qui sortiraient ainsi des entrailles du métro ou des bus bondés.

Pourtant, la Seine, si chérie des touristes qui n'hésitent pas à grimper [par milliers chaque jour dans les bateaux-mouches](#) pour admirer les monuments de Paris, reste peu utilisée par les salariés. Le potentiel est pourtant là. « Ce n'est pas toujours très connu, mais Paris est déjà l'un des premiers ports mondiaux pour le transport de passagers, rappelle-t-on chez Ports de Paris. Sur une année normale, hors Covid, ce sont huit millions de personnes qui transitent par bateau sur la Seine. »

Il y a dix ans, l'échec de Voguéo

Mais ils ne l'empruntent que très rarement pour les transports du quotidien. La dernière expérimentation de grande envergure remonte à 2008. Ile-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice des transports de la région (alors dénommée Stif), avait lancé Vogueo : une liaison entre la Seine et la Marne, permettant de relier la gare d'Austerlitz, à Paris, à Maisons-Alfort (Val-de-Marne). Le tout en 35 minutes, et intégré au passe Navigo.

A terme, le but était de créer une ligne allant de Vitry (Val-de-Marne) à Suresnes (Hauts-de-Seine), en passant par le cœur de Paris avec une trentaine d'escales dont certaines connectées au métro et au RER. Après des débuts prometteurs, l'expérimentation sera stoppée en juin 2011, faute d'une fréquentation suffisante. Et le projet final abandonné, n'ayant pas trouvé de modèle économique viable.

« Cela a bloqué lorsqu'il a fallu créer une délégation de service public, rappelle IDFM. On n'a pas trouvé de prestataire pour le faire à un prix acceptable. » Seule la compagnie Batobus avait répondu à l'appel d'offres, avec un coût d'exploitation programmé de 75 millions d'euros par an, trois fois plus qu'attendu.

L'avenir du transport fluvial ne se jouerait-il donc pas en dehors de Paris ? « C'est un mode de déplacement qui peut avoir une pertinence, mais très localement, et plutôt dans des zones où il y a une densité de transports publics bien moins forte que dans Paris », estime ainsi Bernard Gobitz, vice-président de l'association des usagers (AUT) des transports en Ile-de-France. « Et dans Paris, une autre grande difficulté, c'est l'encombrement de la Seine, note Laurent Probst, le directeur général d'IDFM. Port de Paris nous dit qu'à l'heure de pointe, il y a déjà beaucoup de bateaux et il serait difficile d'en rajouter. »

Vitesse limitée, temps d'arrêts longs, facteur météo...

Dans la capitale, où l'offre en métro, bus ou RER est déjà très importante et où la ligne 1 du métro longe en grande partie la Seine, le fluvial souffre également d'un manque d'efficacité : la vitesse des bateaux à Paris est limitée à 12 km/h. Et les temps d'arrêt, pour accoster, sont longs. « Ce qui allonge le temps de parcours global », abonde Marc Péliissier, à la tête de l'AUT.

Lors de l'expérimentation Vogueo, les opérateurs s'étaient aussi aperçus que la météo pouvait jouer un rôle, le service connaissant une chute de fréquentation l'hiver. [Le service privé Batobus](#) (40 € l'abonnement annuel) reste d'ailleurs peu utilisé pour le transport du quotidien, et plaît davantage aux touristes. Il est d'ailleurs à l'arrêt depuis fin septembre, et jusqu'à début avril, sans que beaucoup de Parisiens s'en émeuvent. Lors de la grande grève des transports de décembre 2019, il n'a pas non plus été utilisé comme alternative, les Franciliens lui préférant le vélo ou même la marche.

Trois nouvelles liaisons vont voir le jour en dehors de Paris

Mais tout n'est pas perdu : à la demande de nombreux élus et de la Métropole du Grand Paris (MGP), Ile-de-France Mobilités [a relancé en 2017 une étude](#) afin d'analyser sur quelles voies franciliennes, la Seine mais aussi les rivières et les canaux, développer ce mode de transport. Car il y a des exemples qui marchent : dans le XIXe arrondissement de Paris, [la navette électrique gratuite](#) reliant par le canal Saint-Denis Coëntin-Cariou au centre commercial du Millénaire a, par exemple, trouvé son public.

En 2019, trois liaisons ont été retenues : la première reliera à partir de 2022 le bassin de la Villette (Paris, XIXe) jusqu'à Bobigny, en Seine-Saint-Denis ; deux autres, qui devraient être lancées en 2023, seront des réminiscences de Voguéo : l'une reliera Maisons-Alfort ou Vitry-sur-Seine (Val-de-Marne) au Jardin des Plantes dans Paris, l'autre ira de Beaugrenelle jusqu'à Suresnes (Hauts-de-Seine). « Le tout, avec le moins d'arrêt possible, pour gagner en efficacité », glisse Laurent Probst.

D'ici cinq ans, un test entre Saint-Denis et La Défense ?

En Seine-Saint-Denis, le nouveau maire (PS) de Saint-Ouen, Karim Bouamrane, a également ressorti des cartons un projet pensé déjà il y a une quinzaine d'années : relier en bateau Saint-Denis à La Défense, en passant par sa commune.

L'édile, qui est également en charge de la « valorisation de la Seine » au sein du territoire Plaine Commune, a eu le feu vert de Patrick Ollier, président (LR) de la MGParis pour lancer une étude sur le projet cette année. « Cela permettra de regarder la faisabilité technique, de réfléchir à la fréquence, au mode de bateau qui pourra être utilisé et au modèle économique », explique Karim Bouamrane, qui espère qu'une expérimentation pourra être lancée « dans moins de cinq ans. » La ligne relierait ainsi des pôles économiques importants, et des zones en pleine expansion démographique.

« Quand vous habitez aux Docks et que vous travaillez à Neuilly, il faut prendre la ligne 13 du métro, puis la 1 et vous en avez pour 45 minutes, rappelle l'élus. En bateau, vous mettez un gros quart d'heure, vingt minutes maximum. » En longeant des villes qui ont, durant des décennies, tourné le dos à la Seine.

Hors Paris, les bateaux peuvent naviguer plus vite

« Au regard des enjeux environnementaux et démographiques, elles doivent désormais se tourner vers elle, poursuit le maire de Saint-Ouen. Pour l'environnement, le fleuve est une chance : il n'y a pas mieux que le transport fluvial, qui utilise le gazole non routier », poursuit-il. Et qui est « cinq fois moins émetteur de CO2 que le transport routier », d'après Port de Paris.

« C'est moins polluant, mais aussi plus apaisant et plus sécurisé que la route », poursuit Karim Bouamrane. La banlieue présente également un autre avantage important : hors Paris, la vitesse des bateaux peut grimper jusqu'à 10 nœuds, soit 18,6 km/h. « Et donc cela peut être plus efficace, estime Bernard Gobitz, de l'AUT. Car pour que le fluvial marche, il faut que cela desserve des zones où il y a beaucoup de monde et que ce soit rapide, Si c'est pour se balader et voir des cygnes sur la Seine, c'est bien, mais ce n'est plus du transport du quotidien... »

IDFM avait jugé les projections de trafic trop faibles

De son côté, Ile-de-France Mobilités explique que le projet n'avait pas été retenu après l'étude menée en 2019. « Le trafic qui avait été projeté était vraiment trop faible, et la ligne n'a donc pas été retenue à ce stade », explique le directeur général Laurent Probst.

Sans doucher les espoirs des élus de Seine-Saint-Denis, il rappelle qu'en dehors de Paris, en général, le difficile aménagement des quais peut être pénalisant pour le développement transport fluvial de passagers. « Il faut prendre en compte l'aménagement des berges mais aussi le lien entre les quais et la voirie, et il y a parfois quelques zones un peu escarpées », explique le directeur.

Mais il n'exclut pas que l'autorité des transports franciliens puisse se pencher à nouveau sur le projet dans les prochains mois : « Les Jeux olympiques en 2024 pourraient être l'occasion de tester une première liaison, par exemple entre Saint-Ouen et Saint-Denis. »

Par Anthony Lieures