

**TRANSPORTS | ÎLE-DE-FRANCE** Six bateaux de la flotte néerlandaise relieront dès avril 2024 Alfortville à Issy-les-Moulineaux en passant par Paris. Les samedis, ils iront aussi de l'Essonne au XIII<sup>e</sup> arrondissement.

# Nous avons testé les futures navettes qui navigueront sur la Seine

**Nolwenn Cosson**  
Envoyée spéciale  
à Rotterdam (Pays-Bas)

**LE SOLEIL** est déjà levé. L'heure de pointe est passée. Sur le quai, aux bords de la Nouvelle Meuse, une famille de touristes surveille le panneau d'information annonçant les heures de passage de la ligne 20. Le ticket de transport est déjà en main. Ce mardi, ce n'est ni en tramway, ni en métro que cette mère et ses deux enfants ont décidé de découvrir les alentours de Rotterdam (Pays-Bas). Mais en Waterbus. Sa silhouette, bleue et blanche est à l'approche. Longue de 20 à 25 m, sa coque fait penser à un catamaran. Avec un départ toutes les 30 minutes, de 7 heures à 20 h 30 en semaine, et six arrêts par trajets, ils pourront rejoindre la plus vieille ville de Hollande, Dordrecht, située à 40 km de là.

Ce sont six de ces bateaux, exploités depuis une dizaine d'années par la compagnie Aqualiner, qui doivent naviguer à partir d'avril 2024 sur la Seine. Le projet, porté par la société RiverCat France, permettra de relier 7 jours sur 7 en une heure Alfortville (Val-de-Marne) à Issy-les-Moulineaux (Hauts-de-Seine), en passant par Paris.

À l'été 2024, tous les samedis, un autre bateau fera un aller-retour pour joindre Soisy-sur-Seine, Ris-Orangis et Juvisy-sur-Orge (Essonne) à la Bibliothèque nationale de France (BNF), dans le XIII<sup>e</sup> arrondissement de Paris. « Le constructeur Damen est en train de finaliser sa nouvelle flotte. On profite de l'occasion pour louer six de ses anciens bateaux. Ils seront entièrement réhabilités et passeront en biocarburant avant de rejoindre la ca-



pitale », explique Dany Carvalho, le fondateur de RiverCat France.

L'ambition n'est pas nouvelle. Entre 2008 et 2011, Voguéo a proposé une navette entre la gare d'Austerlitz et Maisons-Alfort (Val-de-Marne). Un échec. La lenteur de la navigation fluviale a découragé les passagers qui lui ont préféré le métro. « Si cela fonctionnait ici, pourquoi pas à Paris ? » assure pourtant Dany Carvalho, qui a décidé d'emmener une délégation d'élus de l'Essonne et du Val-de-Marne découvrir les habitudes de déplacement des 663 000 habitants de Rotterdam.

## 60 vélos peuvent être stationnés sur un bateau

Là-bas, le projet aussi a mis du temps à se faire une place. Mais après vingt-quatre ans d'exploitation, le résultat est là : chaque année, 1,9 million de personnes fréquentent ce service. Le terminus de la ligne principale, la 20, se situe à 7 minutes en tramway de la gare ferroviaire. Pour embarquer, rien de compliqué. Aucun espace vide à enjamber, aucune marche à monter, cela se fait à l'aide d'une rampe qui vient se coller à la terre

Rotterdam (Pays-Bas), mardi. Ici, les navettes fluviales circulent du lundi au dimanche, avec un bateau toutes les 30 minutes.

ferme. Comme dans tout transport en commun, il suffit ensuite de valider son ticket – entre 2,40 € et 7,20 € en fonction de la destination – et de s'asseoir dans l'espace clos, et chauffé, du bateau. Sa capacité varie entre 125 et 150 personnes.

Soixante vélos peuvent y être stationnés le temps de la traversée. « Les navettes serpentent entre les deux rives de la Nouvelle Meuse, indique Dany Carvalho. Le matin et le soir, ils sont très nombreux à prendre le bateau pour la traverser. Avant de faire les derniers kilomètres en pédalant. » À bord, se mêlent les vélos, les vélos-cargos, et même... les scooters. C'est ainsi qu'une jeune femme monte à bord. Elle ne prendra pas le temps de descendre, ou d'enlever son casque. Au prochain arrêt, elle repartira comme elle est arrivée.

« C'est vrai qu'en train, c'est souvent plus rapide. Mais si les passagers perdent un peu de temps, ils gagnent en con-

dition de transport. » À commencer par la vue imprenable sur les maisons typiques du nord, qui côtoient les grandes usines implantées en bord de rive.

« Sur la Seine aussi, les passagers découvriront des paysages insoupçonnés, parfois oubliés. On a depuis trop longtemps délaissé notre fleuve, il faut se le réapproprier », est convaincu Stéphane Raffalli, le maire (DVG) de Ris-Orangis. Séduite par ce projet, la municipalité a d'ailleurs décidé d'investir 10 000 € dans le capital de la société.

Et si le temps de trajet est un peu plus long, on ne le voit pas vraiment passer. Que ceux qui ont le mal de mer se rassurent, le passage des navettes ne provoque aucune vague, même à 40 km/h, leur vitesse maximale. Seul petit bémol, le bruit du moteur qui peut forcer à élever la voix pour se faire entendre. « Il a été mesuré à 65 dB », informe Dany Carvalho. En comparaison, dans un RER ou dans le métro, le bruit varie entre 80 et 90 dB. « Nous allons profiter des travaux pour améliorer l'insonorisation, promet-il. On veut que le voyage soit le plus plaisant possible. »

## CHANTIER | Des embarcations « plus cosy » et plus écolos

**LE CHANTIER NAVAL** Damen est implanté sur les bords de la rivière Merwede, à environ deux heures de bateau de Rotterdam (Pays-Bas). Ici, 150 bateaux sont construits chaque année. En 2027, c'est leur toute nouvelle flotte que l'on verra naviguer en Île-de-France pour le compte de la société RiverCat France.

En attendant, les ouvriers sont à pied d'œuvre pour le compte de l'exploitant Aqualiner. Les nouveaux Waterbus sont attendus pour cet été. L'objectif : des embarcations plus confortables et plus écologiques. D'abord hybrides, elles pourront être entièrement converties à l'électrique d'ici cinq ans. Le temps d'installer les plates-formes nécessaires au rechargement des batteries. « La construction d'un bateau prend quinze mois », explique le constructeur.

À l'intérieur, tout sera repensé. L'aménagement « plus cosy » sera découvert

en avril 2024. Oubliés, les sièges à l'enfilade par colonnes, que l'on retrouve dans les avions. Au centre, une immense banquette permettra aux voyageurs d'échanger tout en profitant de la vue appréciable grâce aux grandes baies vitrées.

## De l'espace pour les personnes en fauteuil

Sur les côtés, quatre sièges face à face, séparés par une table ont été imaginés pour les familles. « D'autres banquettes devraient être installées à l'arrière. Nous voulons que sur les 130 passagers, 80 % disposent d'une place assise, tout en gardant de la place pour le déplacement à bord des personnes à mobilité réduite », précise Dany Carvalho, le fondateur de RiverCat France. Dans deux recoins, un espace travail a été aménagé. « C'est tellement plus plaisant de travailler avec cette vue », s'enthousiasme l'un des responsables de Damen. **N.C.**



**Sur la Seine aussi, les passagers découvriront des paysages insoupçonnés, parfois oubliés**

Stéphane Raffalli,  
maire (DVG) de Ris-Orangis