

CARAVANE DE PACHYDERMES EN CHINE

Les 15 éléphants tiennent le pays en haleine depuis des mois. Suivis par des drones, les animaux ont quitté leur réserve et migrent vers le nord. Une épopée de 500 km alors que leur espace de vie a été réduit de deux tiers en trente ans.

46,6 °C

C'est la température la plus élevée jamais enregistrée en Colombie-Britannique (Canada). La province est victime d'une vague de chaleur historique.

Une planète et des hommes**MOBILITÉ**

Le transport public fluvial, une idée pas si barge

Sous le pont Mirabeau coule la Seine et, peut-être bientôt, une onde de navettes omnibus permettra aux Franciliens de relier, au quotidien et par voie d'eau, le sud de la proche banlieue parisienne à son nord. C'est dans tous les cas le projet que nourrit un collectif d'associations et de professionnels de la navigation.

Remettre à flot un transport public par voie d'eau, là où beaucoup estiment la chose coulée d'avance: tel est le défi lancé, en Île-de-France, par une équipe d'associations et de professionnels de la navigation. Il s'agirait de relier, au quotidien et via la Seine, la ville de Soisy, au sud de la petite couronne parisienne, à celle de l'Île-Saint-Denis, au nord, et de desservir la quinzaine de communes situées sur le trajet, inclus la capitale. Le collectif, qui juge la traversée réalisable intégralement dès 2024, a présenté ses plans début juin. L'histoire de cette résolution, évidemment, commence plus en amont, un peu à la manière d'une chanson bretonnante.

En 2020, trois matelots s'en revenaient du nord, avec en tête ce pari fou de réactiver un réseau de transport en commun sur la Seine. Mathieu Bonnin, Vincent Plassart et Dany Carvalho, 25 ans chacun à vue de nez, s'étaient rencontrés en Belgique, à Anvers, durant leur formation à l'École supérieure de navigation. «Là-bas, raconte Dany Carvalho, un dispositif de transport public fluvial existe depuis 2017.» De retour à Paris, en retrouvant le RER, Vincent Plassart se souvient avoir pensé: «C'est tout de même anormal de ne pas pouvoir se déplacer par cette voie naturelle qu'est le fleuve.»

Les trois jeunes gens décident de réparer l'avarie et croisent sur leur route d'autres acteurs qui, comme eux, déplorent ce sous-usage de la Seine pour et par ses riverains. «Ce fleuve est navigué pour le transport de marchandises, le tourisme et l'événementiel», relève Kléber Nègre, pilote fluvial et membre du Syndicat de la marine fluviale (SMF), une structure toute fraîche née au dernier printemps. Ceux qui habitent ses berges, eux, doivent se contenter de franchir la Seine par tunnel ou par pont.

«On m'a souvent signifié que les projets fluviaux doivent être lucratifs», relève dans la même veine Eric Sapin, président de l'association d'éducation populaire Alternat,

se sur une péniche éponyme amarrée sur les quais de Juvisy-sur-Orge, en Essonne. Lui constate le pullulement de bateaux-bars et autres restaurants flottants. Faire des bords de Seine un espace réservé «aux débits de boissons ne me satisfait pas», insiste-t-il. «Il est temps de donner la priorité à des projets d'intérêt général.»

150 passagers par navette

Temps, ou re-temps d'ailleurs. Celui où le fleuve menait les Séquanais de tout poil d'un bout à l'autre de ses méandres débute il y a des siècles. Halés par des chevaux, les premiers cochers d'eau charriant des passagers sont mis à flot en 1626. Cent ans plus tard, le transport fluvial assume une part

importante des migrations entre Paris et sa province. «Lorrains, Alsaciens, Champenois et Picards atteignent la ville par la Marne, l'Aisne et la Seine», relève l'historienne Isabelle Backouche dans son livre *La Trace du fleuve* (1). Vers 1791, même des galiotes quittent chaque dimanche Port-Royal, une centaine de badauds à leur bord, pour relier les

guinguettes de Saint-Cloud, traçant leur route entre les villages de Chaillot ou de Passy, la plaine de Billancourt et les collines de Meudon (2). En 1867, l'Exposition universelle marque l'apogée du transport fluvial moderne. Quatre lignes régulières de passagers desservent alors Paris. L'essor du rail mettra fin au mouvement.

Rotterdam, Anvers ou Londres l'ont relancé avec succès. Nos trois marins visent la même épopée pour Paris. Baptisée Mon beau bateau (MBB), leur petite entreprise prévoit quatre lignes, dont deux reliant exclusivement les villes de banlieue. Les trajets se paieraient au moyen du passe Navigo (carte de transport régionale) ou d'un ticket de bus classique. Enjeux climatiques obligent, les bateaux seront propulsés grâce à l'électricité, l'hydrogène ou le biométhane. Chaque navette, enfin, pourra embarquer jusqu'à 150 personnes et 65 vélos.

Car c'est là l'atout sur lequel mise MBB: permettre de combiner train, bateau et biclou. «On pourra se rendre à vélo jusqu'à Choisy-

le-Roi, embarquer, et le réenfoucher à Paris ou à la Défense», illustre Mathieu Bonnin. Chaque escale, en outre, est envisagée à moins de cinq minutes à pied d'une gare.

Les associations citoyennes et environnementales mises dans le coup - France Nature Environnement, entre autres, ou encore La Seine n'est pas à vendre - n'y

voient que des cobénéfices, inclus un coup de pouce au mouvement de désartificialisation des bords de Seine. Le SMF aussi.

Squatté par les Bateaux-Mouches privés, «le transport fluvial de passagers dépend entièrement d'un tourisme international, qui lui-même dépend de l'avion», souligne Pascal Jean-Charles, pilote fluvial. «La crise sanitaire

CRÉER DES LIGNES DE NAVETTES POUR LE TRANSPORT PUBLIC DE PASSAGERS: C'EST CE QUE REVENDIQUENT ASSOCIATIONS ENVIRONNEMENTALES ET D'USAGERS.



Aujourd'hui, le transport de passagers sur la Seine dépend totalement du tourisme intern

Une planète et des hommes

Navettes fluviales, l'Europe se jette à l'eau... fraîchement

Anvers ou Londres : plusieurs villes, en Europe, ont décidé de miser sur les rivières pour désengorger routes et rail. L'alternative, cependant, est encore loin de convaincre tout le monde.

Miser, au quotidien, sur les navettes fluviales de passagers pour désengorger les routes : le pari est encore loin de convaincre tout le monde ; cela dit, plusieurs villes européennes ont décidé de le tenter. Rotterdam, aux Pays-Bas, a été pionnière en la matière, qui use de ses voies d'eau pour son transport public depuis une vingtaine d'années. D'autres, aujourd'hui, empruntent le même canal.

Repoussant avec une tradition datant du XIX^e siècle, la ville d'Anvers, en Belgique, s'est jetée à l'eau voilà quatre ans. Une première navette fluviale de passagers a été testée en juillet 2017 pour relier la ville portuaire à celles de Hemiksem et de Kruikebeke, situées, tout comme elle, sur les rives de l'Escaut. Le fleuve, qui se jette en mer du Nord, « est une autoroute inutilisée pour les trajets domicile-travail que nous devons désormais utiliser de manière optimale », déclarait à l'époque l'échevin en charge du port, Marc Van

Peel, dans les colonnes de FlandreInfo. « Une navette fluviale qui fonctionne bien doit pouvoir convaincre les gens de laisser leur voiture à la maison. »

Décarboner la flotte française

L'expérience semble avoir été concluante puisque, en 2019, six nouveaux bateaux ont été mis à flot. Trois d'entre eux, électriques, devaient effectuer des navettes sur le canal Albert, avec là encore la mission clairement affichée de piquer des usagers à la route. Ce canal « coule en parallèle à l'autoroute E313 », indiquait, cette fois, Marc Van Peel. « une zone très sujette aux embouteillages. Sur le canal, la situation est nettement différente ».

En Angleterre, Londres a elle aussi fait de la Tamise son « autre métro ». Six lignes de « River Bus » y circulent au quotidien, en sus des six autres destinées au tourisme. Ces expériences, cela dit, restent pour ainsi dire des cas uniques, et l'essor du transport public fluvial est loin d'être d'actualité en Europe, au point que les rapports sur la navigation intérieure ne les évoquent même pas. Pareil en France, où rares sont les acteurs à être convaincus. « Si les bacs ont fait leurs preuves sur les villes côtières, par exemple pour les relier aux îles, les navettes fluviales, pour l'heure, ne sont pas vues comme une alternative crédible à la route », relève-t-on à l'Agence de la transition écologique (Ademe). Il faut dire que ce mode de déplacement a aussi des points faibles. Sa lenteur en est un. Son impact écologique en est un autre : la flotte, en France, s'appuie encore essentiellement sur les hydrocarbures. La décarboner est un préalable incompressible à son développement. ■

M.-N. B.

a montré à quel point ce système est fragile. » Le transport public offre un meilleur avenir à leur emploi, estiment les navigateurs.

L'entreprise, toutefois, draine du scepticisme, à commencer par celui né d'un précédent projet échoué sans laisser grand-trace dans les mémoires. Lancé en 2008, stoppé en 2011, Voguéo proposait lui aussi de se déplacer via le fleuve au prix d'un ticket de métro. L'idée a fait un flop : hormis le week-end, les navettes faisaient leur traversée à vide, reconnaissent les témoins de l'époque.

Accès aux personnes handicapées

L'expérience était mal ficelée, défend aujourd'hui le collectif constitué autour de MBB. Les temps d'embarquement étaient longs et les escales peu pratiques. Lourds, les bateaux gênaient les autres usages du fleuve et les trajets, cantonnés à quelques tronçons de Seine parisiens, ne répondaient pas aux besoins, singulièrement ceux des banlieusards. Surtout, « Voguéo avait été délégué à Batobus, une compagnie privée qui gère l'activité touristique et n'a pas grand intérêt au transport public », relève Éric Sapin. Cette fois, les protagonistes proposent qu'il entre dans le giron public, ou prenne la forme d'une coopérative. Sur le même modèle que Railcoop, collectif citoyen organisé pour créer de nouvelles lignes ferroviaires en France, une association doit être mise sur pied à cette fin.

Plus globalement, MBB dit avoir retenu les leçons de Voguéo et promet de ne pas s'abîmer sur les mêmes écueils. Faites de carbone et de matériaux composites, les navettes seront légères et ne généreront pas de vagues. Déjà dénichées chez un armateur de Rotterdam, trois sont prêtes à être acheminées vers Paris, sitôt le feu vert reçu. Maniables, elles permettent d'accoster en trente secondes montre en main, assurent les marins, et leurs ponts autorisent à embarquer et débarquer les passagers d'un seul et même mouvement. Les escales, enfin, seront accessibles aux personnes handicapées.

Reste à charge le temps que prendra le trajet. Entre limitation des vitesses fluviales et passage d'écluses, l'eau en nécessite plus que le rail, admettent les intervenants. Encore est-ce relatif. La différence ne se compte qu'en minutes. Elle s'annule bel et bien comparé au temps passé sur la route, coincé dans des embouteillages – Soizy-sur-Seine, rappellent-ils, ne dispose d'aucune gare ferroviaire. Le plaisir de renouer avec l'élément sauvage qu'est le fleuve, enfin, doit lui aussi peser dans la balance. Le temps de contemplation qu'offre le déplacement par les flots est de ceux rares en agglomération. ■

MARIE-NOËLLE BERTRAND

(1) Eness, 2016, 23 euros

(2) À écouter en ligne : Gens de la Seine, parcours sonore en 19 récits. <http://gensdelaseine.com>



le pilote Pascal Jean-Charles. Gilles Rolle/REA

REPÈRES

- 38 000 kilomètres de voies fluviales sont jugées navigables en Europe, concentrées pour l'essentiel dans sa partie nord.
- En 2018, la France disposait d'un réseau navigable de 8 500 kilomètres, dont 5 065 utilisés.
- Avec 7,4 milliards de tonnes-kilomètre en 2019, le transport de marchandises représente l'essentiel de l'activité fluviale en France.
- Avec 11,3 millions de passagers, le tourisme fluvial continuait de progresser en 2019 (+ 2,1 % par rapport à 2018).
- Le transport public de voyageurs n'est mentionné dans aucun des rapports ou dossiers que nous avons pu consulter.

Sources : « Voies navigables de France », ministère de l'Écologie, Cour des comptes européenne.