



23 janvier - 3 mars 2012

Bilan de la concertation préalable

Votre avis
sur
Voguéo?



Sommaire

1. Introduction	4
1.1. Le contexte	4
1.2. Les objectifs du projet	4
1.3. Les caractéristiques du projet	4
1.4. Les acteurs du projet et de la concertation	7
1.5. Les objectifs et le périmètre de la concertation	8
1.6. Le cadre institutionnel et réglementaire de la concertation	8
2. Le déroulement et les modalités de la concertation	9
2.1. Une consultation des partenaires du projet Voguéo, préalable à la concertation	9
2.2. Le dispositif de concertation	10
2.2.1. Construire la concertation	10
2.2.2. Annoncer la concertation	11
2.2.3. S'informer	12
2.2.4. Contribuer	13
3. Synthèse thématique des avis	14
3.1. Le nombre d'avis et le profil des participants à la concertation	14
3.1.1. Le nombre d'avis	14
3.1.2. Le profil des participants	14
3.1.3. Les usagers de Voguéo expérimental et les futurs usagers de Voguéo	15
3.2. La perception de l'information dédiée à la concertation	15
3.3. L'adhésion au projet et les usages identifiés	15
3.3.1. Les principaux arguments des avis favorables	15
3.3.2. Les principaux arguments des opposants	16
3.4. Le coût, le financement et le calendrier du projet	16
3.4.1. Le coût du projet	16
3.4.2. Le financement du projet	17
3.4.3. Le calendrier du projet	17
3.5. L'organisation du réseau en 3 lignes et sa desserte	17
3.5.1. La desserte du bief parisien de la Seine	17
3.5.2. L'organisation du réseau Voguéo en 3 lignes	18
3.5.3. La desserte des escales selon le sens de circulation	18
3.5.4. Les pistes d'évolutions du déploiement des navettes fluviales	19
3.6. La localisation des escales, leurs accès et leurs équipements	19



3.6.1. La localisation des escales	19
3.6.2. L'accès aux escales	20
3.6.3. L'équipements des escales	21
3.7. Les correspondances	21
3.7.1. Les correspondances avec les autres lignes fluviales	21
3.7.2. Les correspondances avec les autres modes de transport	22
3.8. La fréquence et les horaires	22
3.9. La vitesse et les temps de parcours	23
3.10. Les bateaux	24
3.11. Les tarifs	25
3.11.1. L'accès avec les abonnements	25
3.11.2. Le prix du billet unitaire	25
3.11.3. La validité du billet unitaire	26
3.11.4. Les tarifs réduits	26
3.12. L'accès à l'information	26
3.13. L'aménagement des berges	26
3.14. Les impacts du projet	27
3.14.1. Les impacts environnementaux	27
3.14.2. Les impacts sur les acteurs économiques et les usagers de la Seine	27
3.15. Les questions diverses	29
4. Les enseignements de la concertation	30
5. Annexes	31
1. La préparation de la concertation et les décisions sur les modalités de la concertation	32
Annexe 1.1. Lettre du STIF du 7 octobre demandant l'avis des collectivités sur le dispositif de concertation	32
Annexe 1.2. Délibération du STIF du 7 décembre 2011 approuvant les modalités de la concertation préalable	34
2. Les outils de diffusion de l'information et de la communication	35
Annexe 2.1. Illustrations du site internet	35
Annexe 2.2. FAQ	37
Annexe 2.3. Formulaire pour les avis sur le site www.voguelo.fr	45
Annexe 2.4. Dépliant d'information et carte T pour envoyer un avis	46
Annexe 2.5. Carte et calendrier des opérations de tractage	47
Annexe 2.6. Registre déposé en mairie et son présentoir	50
Annexe 2.7. Communiqué de presse	51

1. INTRODUCTION

1.1. Le contexte

À l'issue de l'expérimentation Voguéo entre Maisons-Alfort et Austerlitz, le Conseil du STIF a délibéré le 1^{er} juin 2011 en vue du déploiement de navettes fluviales de transport régulier de personnes sur l'ensemble du bief parisien de la Seine.

Un travail préparatoire a été lancé par le STIF avec les collectivités et partenaires concernées. Plusieurs comités de pilotage (COFIL) associant toutes les communes du bief parisien se sont tenus entre novembre 2010 et avril 2011, pour échanger sur les contraintes juridiques, techniques et économiques posées par le projet et pour présenter les différents scénarii possibles pour le tracé et pour le niveau d'offre.

Le Conseil du STIF en date du 1^{er} juin 2011 a délibéré sur le principe du recours à une délégation de service public pour la réalisation d'un service de navettes fluviales de transport régulier de personnes sur ce territoire. Ce projet comprend environ trente escales, dont le montant lié à leur aménagement serait de l'ordre de 12 M€ environ.

Le calendrier du projet a été conçu pour que les candidats à l'exploitation du réseau disposent du bilan de la concertation pour enrichir leur offre et ajuster leur proposition qui doit être remise au STIF le 31 août 2012.

1.2. Les objectifs du projet

Le projet de service des navettes fluviales de transport régulier de personnes sur le bief parisien de la Seine répond aux objectifs suivants :

- créer un véritable service public de transport fluvial de voyageurs sur la Seine, dont l'accès sera possible à tous les Franciliens ;
- encourager l'utilisation des transports en commun, notamment en facilitant les trajets domicile-travail des riverains de la Seine ;
- renforcer les liens entre Paris et les communes limitrophes en créant de nouvelles liaisons utilisant la Seine, en correspondance avec les autres modes de transport en commun ;
- enrichir les projets de valorisation des berges engagés par les communes desservies.

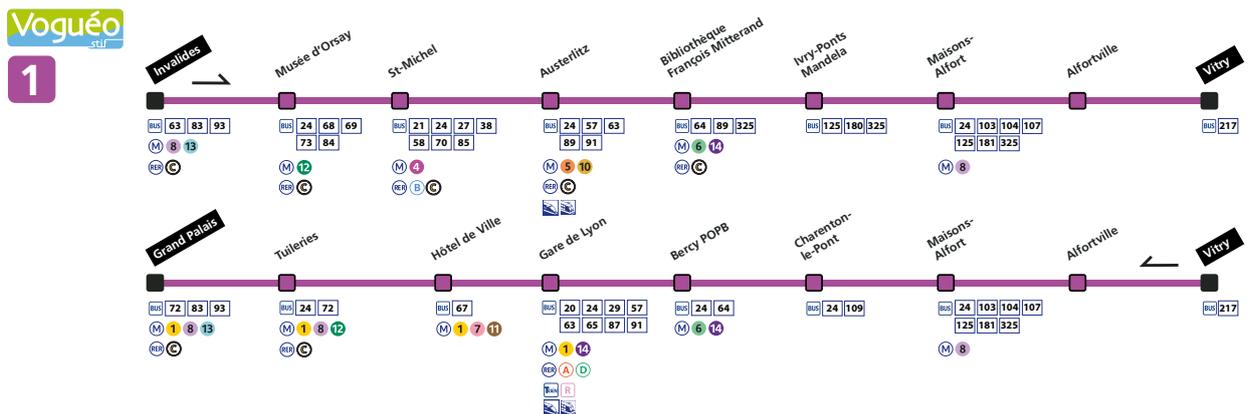
1.3. Les caractéristiques du projet

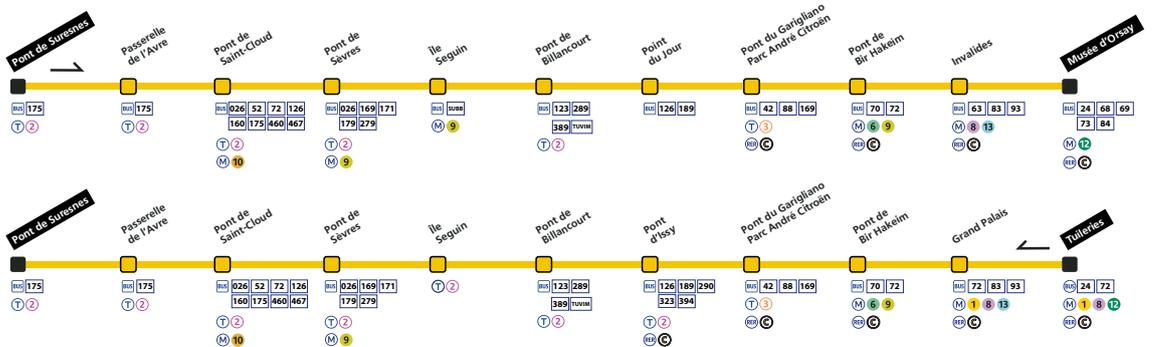
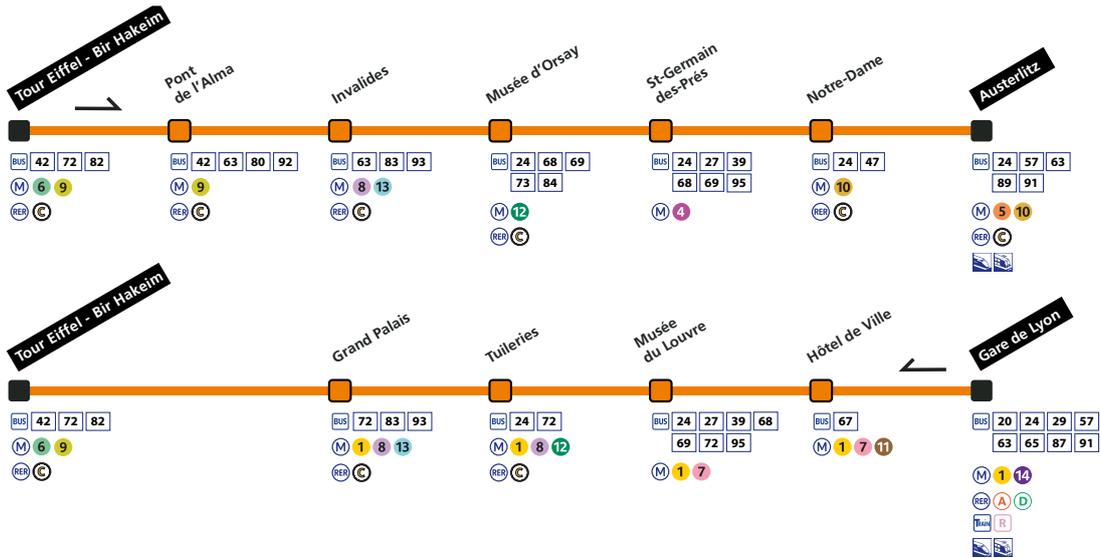
Le projet Voguéo propose 3 lignes fluviales de transport public dans le bief parisien, délimité à l'est par l'écluse du Port-à-l'Anglais, située sur la commune de Vitry-sur-Seine, et à l'ouest par l'écluse de Suresnes. Ce service, desservant 31 escales, est conçu pour répondre aux besoins des voyageurs franciliens, que ce soit pour leurs déplacements obligés (vers le lieu de travail ou d'études) ou pour leurs déplacements de convenance ou de loisirs. Le projet concerne 12 communes : Alfortville, Boulogne-Billancourt, Charenton-le-Pont, Issy-les-Moulineaux, Ivry-sur-Seine, Maisons-Alfort, Meudon, Paris, Saint-Cloud, Sèvres, Suresnes et Vitry-sur-Seine.

La carte du réseau des lignes fluviales Voguéo soumis à la concertation



Les thermomètres des 3 lignes fluviales soumises à la concertation





La localisation des escales a été définie en fonction du nombre de voyageurs potentiels à proximité (habitat, bureaux, commerces, zones de loisirs...), des correspondances avec les autres lignes de transport public, de l'accessibilité du quai depuis la voirie, de la configuration du quai, etc. Lorsque des escales sont situées l'une en face de l'autre, le trajet aller et le trajet retour desservent chacun une escale différente. Lorsque les escales n'ont pas de vis-à-vis, elles sont desservies dans les deux sens de circulation (cf. les schémas de ligne et la carte du réseau ci-dessus).

L'ensemble du parcours de Voguéo pourra être effectué avec une seule correspondance :

- à Invalides et Musée d'Orsay, pour les 3 lignes ;
- à Austerlitz, pour les lignes est et centre.

Cette correspondance s'effectuera avec le même titre de transport (sans surcoût).

Le temps de parcours est lié à la vitesse de navigation des bateaux, très réglementée sur la Seine, et aux manœuvres nécessaires à chaque escale. Ces temps de manœuvre dépendront du système d'accostage des bateaux qui sera proposé par l'exploitant.

Les premières estimations des temps de parcours sont les suivantes (aller simple) :

- de Vitry-sur-Seine à Bercy POPB (ligne est) : 35 à 40 minutes
- de Maisons-Alfort à Gare de Lyon (ligne est) : environ 30 minutes
- de Bercy POPB à Grand Palais (ligne est) : 45 à 50 minutes
- de Gare de Lyon à Tour Eiffel (ligne centrale) : environ 60 minutes
- de Grand Palais à Pont d'Issy (ligne ouest) : environ 40 minutes
- de Pont d'Issy à Pont de Sèvres (ligne ouest) : 20 à 25 minutes
- de Pont de Sèvres à Suresnes (ligne ouest) : 20 à 25 minutes

Il est proposé les fréquences et amplitudes suivantes :

	Semaine		Week-end et jours fériés			
	De 7h à 10h et de 17h à 20h		De 10h à 17h		10h à 20h	
Lignes est et ouest	20 min		30 min		30 min	
Ligne centrale	Haute saison de juin à août de 10h à 23h		Basse saison septembre, octobre, avril et mai we et jf : 10h-23h		Saison d'hiver de novembre à mars de 10h à 19h we et jf : 10h-21h	
	semaine	we et jf	semaine	we et jf	semaine	we et jf
	15 min		20 min	15 min	30 min	20 min

Lors de la présentation du projet Voguéo au Conseil du STIF du 1^{er} juin 2011, le coût de fonctionnement du projet, au stade des études, est estimé à 25 millions d'€ par an. Parallèlement, les recettes sont évaluées à 10 millions d'€ par an, en provenance essentiellement de la boucle centrale. Le STIF s'engage à financer 10 millions d'€ par an, il reste donc 5 millions d'€ à financer pour les collectivités.

1.4. Les acteurs du projet et de la concertation

Autorité organisatrice des transports en Île-de-France, le STIF pilote les études et la concertation du projet Voguéo. Il attribuera également la délégation de service public à l'exploitant qui aura été désigné par son Conseil, et en assurera le suivi et le contrôle. L'élaboration de ce projet innovant et complexe s'effectue en étroite coopération avec plusieurs acteurs.

Le domaine public fluvial de la Seine est géré par deux établissements publics de l'État, Ports de Paris et Voies Navigables de France, qui sont chacun responsables d'une partie des berges sur lesquelles seront implantées les escales.

Le Service Navigation de la Seine (SNS), service déconcentré du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, intervient dans le domaine de la sécurité et de la police de la navigation.

Les 12 communes dont le territoire est desservi par le réseau Voguéo : Alfortville, Boulogne-Billancourt, Charenton-le-Pont, Issy-les-Moulineaux, Ivry-sur-Seine, Maisons-Alfort, Meudon, Paris, Saint-Cloud, Sèvres, Suresnes et Vitry-sur-Seine. Elles conçoivent les aménagements sur leur territoire, en particulier l'accès des berges, compétences parfois transférées aux structures intercommunales auxquelles elles adhèrent, comme c'est le cas pour les communes situées sur le territoire de Grand Paris Seine Ouest (GPSO).

Les conseils généraux des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne sont également concernés car d'une part, ils participent au financement du STIF et, d'autre part, ils pilotent certains aménagements de voirie sur les berges qui contribuent à l'accessibilité des piétons aux quais.

1.5. Les objectifs et le périmètre de la concertation

La concertation, pilotée par le STIF, avait pour objectif d'informer les parties prenantes (citoyens, collectivités, associations, entreprises...) du projet Voguéo et de susciter, recueillir et traiter leurs avis et leurs contributions.

1.6. Le cadre institutionnel et réglementaire de la concertation

L'article R. 300-1 du Code l'urbanisme précise que les travaux de construction ou d'extension d'infrastructures portuaires des ports fluviaux situés dans une partie urbanisée d'une commune, lorsque le montant de ces travaux dépasse 1 900 000 €, sont soumis à la procédure de concertation préalable prévue par l'article L.300-2. La concertation permet au public, aux élus, aux acteurs socio-économiques et associatifs de s'informer et de s'exprimer sur certains aspects du projet. Le maître d'ouvrage bénéficie d'une certaine latitude pour définir les modalités de la concertation.

Par ailleurs, le délégataire désigné par le STIF conduira l'enquête publique permettant au public de s'exprimer de nouveau sur le projet qui sera à ce stade plus précis, avec une offre définie dans le cadre du cahier des charges qui a été communiqué aux candidats par un courrier en date du 13 janvier 2012.

2. LE DÉROULEMENT ET LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

2.1. Une consultation des partenaires du projet Voguéo, préalable à la concertation

Le STIF a consulté les collectivités susceptibles d'être desservies par Voguéo et les acteurs institutionnels impliqués dans le projet, préalablement au lancement de la concertation. Outre des réunions avec les services techniques des collectivités pour alimenter le cahier des charges destiné aux candidats à la délégation de service public, des entretiens ont été proposés à chacun des maires ainsi qu'à Ports de Paris, à Voies Navigables de France et à l'Association des Usagers des Transports d'Île-de-France (AUT-FNAUT). Ainsi, les maires des communes concernées ou leurs représentants ont été entendus, à l'exception de Saint-Cloud et de Boulogne-Billancourt qui n'ont pas donné suite aux demandes de rendez-vous.

Les échanges ont principalement porté sur les modalités de la concertation envisagées par le STIF. Ils ont également permis de qualifier la perception du projet par ces acteurs et leurs attentes. Enfin, ces contacts ont facilité l'établissement de relations avec ces structures pour préparer la communication destinée à informer et mobiliser les populations durant la concertation.

Parmi les collectivités rencontrées, le projet Voguéo rencontre un accueil favorable. Plusieurs élus rappellent d'ailleurs qu'ils soutiennent le projet depuis qu'il a commencé à émerger, dans les années 80.

Pour les collectivités qui adhèrent au projet, les principaux attraits identifiés sont les suivants :

- le projet Voguéo s'inscrit dans une démarche générale de reconquête des berges et devrait s'articuler avec divers projets d'aménagement urbain et de développement d'activités ou de logements,
- ces lignes fluviales sont perçues comme un nouveau mode de déplacement, innovant et complémentaire du réseau de transports publics existant,
- ce service contribuera à désenclaver des quartiers et à les relier à Paris.

Les points d'attention et les attentes des mairies portent essentiellement sur les points suivants :

- le prix du billet pour les voyageurs non titulaires d'un abonnement Navigo : l'hypothèse d'un prix de 7€ leur paraît trop élevée,
- la localisation de certaines escales fait l'objet de propositions d'ajustements, liées aux conditions d'accès aux berges ou aux projets d'aménagement municipaux,
- la complémentarité avec les autres lignes est attendue et les liaisons devront faciliter ces correspondances,
- la durée des trajets et la fréquence des navettes suscitent parfois des doutes sur l'usage effectif de Voguéo.
- la contribution financière des collectivités au budget de fonctionnement de Voguéo : certaines communes critiquent ce principe, pourtant inscrit dans le modèle économique adopté dans le cadre des réunions du Comité de Pilotage, qui réunissaient les représentants des communes concernées. Elles considèrent que Voguéo doit être entièrement pris en charge par le STIF, au même titre que les autres lignes de transport en commun mais plusieurs élus reconnaissent que certaines lignes, notamment en 2^e couronne, bénéficient déjà d'un financement croisé impliquant les collectivités qui bénéficient de ces services.

Deux communes prennent toutefois des positions distinctes : la Ville de Sèvres émet des doutes sur la fréquentation attendue et considère que le service Voguéo fait « doublon » avec le tramway T2. La Ville de Vitry-sur-Seine s'interroge sur l'attractivité de Voguéo pour les trajets domicile-travail et considère que la municipalité doit conjuguer plusieurs projets de transports en commun sur son territoire qui pourraient l'amener à faire des arbitrages budgétaires.

Ces attraits et ces points d'attention reflètent une grande partie du contenu des avis qui ont été formulés durant la concertation.

Concernant le dispositif de concertation, les maires et leurs représentants, lors des rencontres, ont exprimé leur adhésion aux propositions du STIF qui s'est confirmée lors des votes des Conseils municipaux sur les modalités de la concertation.

Toutes les collectivités rencontrées ont manifesté le souhait de contribuer à diffuser l'information sur la concertation¹ ; cet engagement a été confirmé lors du lancement de la concertation par un relais efficace opéré par les services communication des communes concernées. Le projet étant perçu comme susceptible d'intéresser leurs habitants, plusieurs collectivités ont manifesté une grande sensibilité à la communication développée par le STIF et ont souhaité être associées à l'élaboration des messages et aux modes de diffusion.

Par ailleurs, Ports de Paris et Voies Navigables de France qui n'étaient pas consultés sur le dispositif de concertation, puisque, selon la législation en vigueur, seules les communes le sont, ont néanmoins souhaité exprimer leurs positions respectives sur le projet :

- Le Conseil d'administration de Ports de Paris a voté le 5 octobre 2011 une délibération sur le projet Voguéo dans laquelle il formule un certain nombre de principes parmi lesquels « le maintien des activités actuelles des clients du Port et de leurs conventions en cours, le respect du schéma d'orientation des berges ainsi que des projets du Port qui lui sont liés ». Le Conseil d'administration estime également « nécessaire de disposer d'une étude d'impact plus détaillée ». Il « rappelle et souligne que le développement du transport fluvial de marchandises, mission essentielle de l'établissement et objectif prescrit par les lois Grenelle, conduit à lui conserver un caractère prioritaire sur tout le bief parisien ».
- Le Conseil d'administration de Voies Navigables de France a voté le 16 décembre 2011 une délibération par laquelle il pose le principe de « la mise à la charge du délégataire de l'aménagement des escales et du coût des déplacements imposés aux clients et activités actuels ».

Ces deux établissements font savoir qu'ils doivent conjuguer des activités économiques diverses dans un système de contraintes fortes (sécurité, densité du trafic dans la partie centrale du bief, péniches-logements...), ce qui pourrait conduire à des conflits d'usage ; ils souhaitent être étroitement associés au projet et exercent, avec le Service de Navigation de la Seine, des prérogatives déterminantes pour l'aboutissement du projet.

Enfin, l'AUT-FNAUT, association représentative des usagers des transports publics franciliens, a exprimé son adhésion au projet, en mentionnant l'importance de certaines caractéristiques parmi lesquelles l'intermodalité et l'accès aux personnes à mobilité réduite (PMR)².

2.2. Le dispositif de concertation

2.2.1. Construire la concertation

Préalablement à la délibération du Conseil du STIF du 8 décembre 2011 visant à acter les modalités de la concertation, les Conseils municipaux des communes concernées par cette concertation étaient appelés à délibérer pour formuler un avis sur les modalités envisagées. Dans cette perspective, un courrier a été adressé par le STIF à chacun des maires le 7 octobre 2011 (annexe 1.1.). Cette lettre décrivait les modalités de concertation envisagées :

1. À l'exception de Saint-Cloud qui n'a pas fait l'objet d'une rencontre. La Ville a néanmoins mis à disposition du public tous les supports de communication prévus.

2. Dans le cadre de la concertation, l'AUT-FNAUT a toutefois exprimé, sur le site www.voguelo.fr, un avis négatif sur le projet Voguéo, notamment au motif qu'il « apparaît redondant avec le réseau existant et coûteux pour le STIF au regard du faible potentiel d'usagers réguliers ». Cet avis sera présenté dans la synthèse thématique des avis ci-après.

« Les modalités de la concertation avec les habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées, d'une durée minimum de quatre semaines, comprendront notamment :

- des affiches et dépliants d'information présentant les enjeux, les objectifs et les principales caractéristiques du projet ;
- un espace internet dédié à la concertation sur ce projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation (documents d'information, compte rendu de réunion...) et le dépôt d'observations ou de suggestions du public ;
- des registres dans les mairies des communes concernées par le projet, permettant au public de consigner ses suggestions ou ses observations ».

Dix des douze communes se sont prononcées favorablement sur le dispositif de concertation. En effet, la Ville de Sèvres n'a pas souhaité délibérer et le conseil municipal de Saint-Cloud a voté un avis défavorable aux modalités proposées par le STIF en raison des réserves émises sur certains aspects du projet. Par courrier du 14 octobre 2011, la Ville de Saint-Cloud considérait très favorablement le projet Voguéo mais s'interrogeait sur les temps de parcours, sur la fréquentation, l'équilibre financier de l'exploitation des navettes fluviales et l'éventuel déplacement des bateaux-logements à l'emplacement prédésigné de l'escale sur son territoire. Par la suite, la ville de Saint-Cloud a exprimé son opposition au dispositif de concertation le 15 décembre 2011 : le Conseil Municipal n'a pas formulé de remarques sur le dispositif lui-même mais a souhaité ainsi manifester son opposition générale au projet Voguéo.

Même si l'objet de la saisine par le STIF ne portait que sur les modalités de la concertation, plusieurs collectivités ont complété leur approbation des modalités de la concertation par des vœux exprimant des attentes générales. Ainsi, le Conseil de Paris a souhaité notamment que la localisation des escales permette de desservir au mieux les pôles d'activités et d'habitat et d'assurer des liaisons avec les autres modes de transport. Le Conseil municipal d'Ivry-sur-Seine « demande au STIF de prendre en compte les remarques de la Ville d'Ivry-sur-Seine quant aux éléments dégradant le futur service par rapport à celui de l'expérimentation : une tarification élevée, l'absence de desserte d'Ivry en direction de Paris et les fréquences peu importantes ».

Le Conseil du STIF a adopté le 8 décembre 2011 un dispositif de concertation (annexe 1.2.) identique à celui proposée dans la lettre envoyée aux communes. La durée de la concertation initialement envisagée a toutefois été revue, passant de quatre à six semaines pour permettre l'expression du plus grand nombre d'avis. Elle s'est déroulée du 23 janvier 2012 au 3 mars 2012 inclus.

2.2.2. Annoncer la concertation

Pour assurer la plus large information des Franciliens susceptibles de donner leur avis, le dispositif d'information suivant a été déployé :

- un communiqué de presse (annexe 2.7.) a été publié le 19 janvier 2012 afin de diffuser de l'information dans les médias et dans les supports de communication des partenaires du projet,
- un « kit » de communication a été diffusé aux 12 communes et aux 10 arrondissements de Paris riverains de la Seine. Différents supports étaient proposés : des affiches, des dépliants, des cartes du réseau et de chaque ligne, un communiqué de presse, une bannière pour site internet, un présentoir pour le registre.

L'information a été largement reprise :

- par les médias nationaux et locaux (25 articles),
- par les magazines et sites internet municipaux et intercommunaux et par diverses institutions et organismes publics ou supports privés (Ports de Paris, Voies Navigables de France, Région Île-de-France, AUT-FNAUT...),
- par des sites et blogs spécialisés (63 articles « web »),
- par des relais sur les réseaux sociaux (31).

2.2.3. S'informer

Le dépliant d'information

- Dans les boîtes aux lettres

Pour assurer l'information des riverains de la Seine, un dépliant (annexe 2.4.) a fait l'objet d'une large diffusion : 306 646 dépliant ont été déposés dans les boîtes aux lettres des habitants sur une bande de 400 mètres située de chaque côté de la Seine dans le bief parisien. Cette opération a été effectuée dès le lancement de la concertation : les 23, 24 et 25 janvier 2012. Le dépliant comportait une partie informative synthétique et invitait à consulter le site internet, et une partie détachable : une carte T permettant d'exprimer un avis.

Pour garantir que tous les occupants des berges de Seine disposent de ce dépliant, les gestionnaires des berges ont relayé l'information auprès des bateaux-logements et d'activités.

- Sur la voie publique

16 opérations de tractage, réparties sur 8 sites, ont été effectuées dans l'espace public, à proximité des berges de Seine (annexe 2.5.).

Ces 8 sites ont été identifiés en raison de la densité des logements, des bureaux et des centres de loisirs ou commerciaux situés à proximité des escales envisagées. La visibilité des animateurs était assurée par le port d'un blouson aux couleurs de Voguéo et d'une « voile » Voguéo.

- À destination des mairies pour une diffusion locale

80 200 dépliant ont été livrés aux communes pour leur permettre de compléter la diffusion de l'information selon les modalités qu'elles pouvaient identifier, conformément aux attentes exprimées dans le cadre de la consultation préalable réalisée en novembre et décembre 2011.

Le site www.voguelo.fr

Le site internet www.voguelo.fr dédié à la concertation, ouvert le 23 janvier 2011, a été conçu pour fournir de l'information sur le projet Voguéo et permettre aux visiteurs de déposer un avis en disposant d'une bonne connaissance des caractéristiques du projet. Ce site était composé des rubriques suivantes :

- « Le réseau » présente les 3 lignes et les 31 escales envisagées, la fréquence et les horaires et le tarif,
- « Le projet » détaille le projet,
- « Les acteurs » présente les services relevant de l'État (Ports de Paris, Voies Navigables de France, le Service de la Navigation de la Seine) et la liste des 12 mairies concernées, avec des liens actifs conduisant au site internet de chaque institution,
- « La concertation » présente sur une page le dispositif d'information et les modalités proposées pour contribuer,
- « Donnez votre avis » propose au visiteur de renseigner un formulaire, permettant de formuler un avis, et d'accepter ou non la publication de l'avis sur le site www.voguelo.fr, et éventuellement d'y associer une pièce jointe,
- « Consultez les avis » permet de consulter l'intégralité de ceux-ci ou selon la thématique. Cette consultation ne porte que sur les avis pour lesquels les contributeurs avaient donné leur accord pour leur publication,
- « Foire Aux Questions (FAQ) » comporte 24 questions,
- « Téléchargement » propose d'accéder aux documents suivants : la carte du projet de réseau Voguéo, le plan détaillé de chacune des 3 lignes, le communiqué de presse du STIF du 23 janvier 2012, le dépliant « carte T », et l'affiche.

Le site internet a également été accessible pendant la durée de la concertation par un flash code³ présent sur les documents de la concertation.

3. Le flashcode est un code informatique permettant d'accéder directement au contenu du site internet www.voguelo.fr à partir d'un téléphone mobile de type "smartphone".

2.2.4. Contribuer

Trois modalités de contribution étaient proposées : les avis pouvaient être formulés sur le site internet, sur des registres papier ou par l'intermédiaire d'un formulaire papier, détachable des dépliants d'information et expédié gratuitement par La Poste (carte T).

Le site internet

Le site internet proposait d'exprimer un avis en renseignant un formulaire « ouvert » (annexe 2.3).

Les opérations de tractage

Les animateurs présents sur les opérations de tractage proposaient aux passants de renseigner en temps réel le formulaire pour émettre un avis. La possibilité leur était également offerte de retirer ce formulaire et de le renseigner plus tard en l'envoyant gratuitement par La Poste ou bien de formuler leur avis sur le site www.voguelo.fr qui était mentionné sur le dépliant. Sur les 4004 dépliants ainsi diffusés auprès des passants sur les sites de tractage, 261 avis ont été déposés en temps réel.

Les registres en mairie

Un registre (annexe 2.6.) a été mis à la disposition des visiteurs dans les mairies des 11 communes concernées par le projet Voguelo et dans chacune des 10 mairies des arrondissements parisiens riverains de la Seine, soit un total de 21 registres. Ce registre papier était mis en place sur un présentoir qui proposait également aux visiteurs de prendre le dépliant d'information auquel était jointe une carte T.

3. SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES AVIS

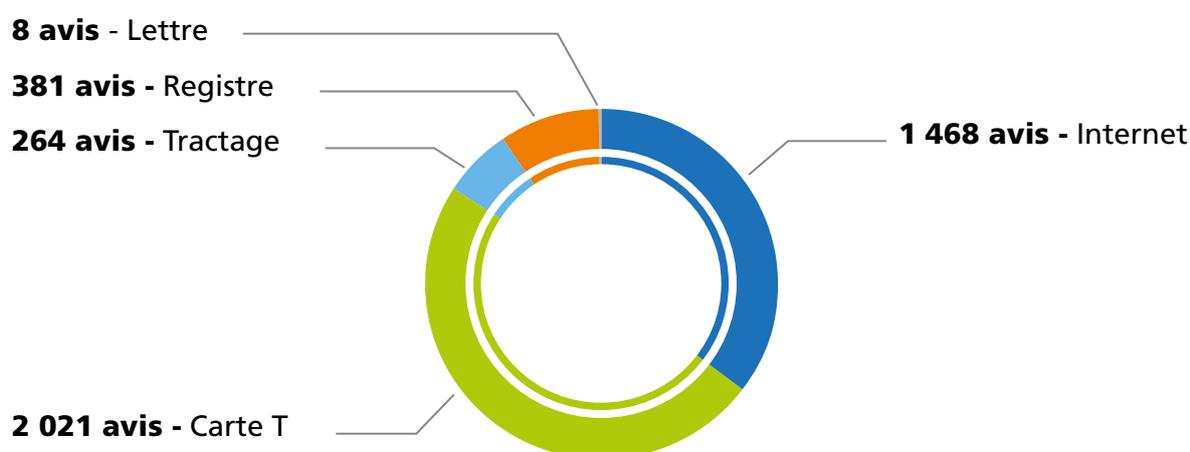
3.1. Le nombre d'avis et le profil des participants à la concertation

3.1.1. Le nombre d'avis

Cette concertation a permis de recueillir 4 139 avis. Malgré le nombre conséquent d'avis, il ne s'agit pas d'effectuer un traitement statistique dans la mesure où les personnes qui ont émis un avis ne constituent pas un échantillon représentatif établi préalablement.

Cette large mobilisation peut s'expliquer par le caractère novateur du projet qui, en outre, recouvre en outre un périmètre géographique étendu et dense dont les médias se sont largement fait écho.

Les supports de contribution se décomposent de la manière suivante :



3.1.2. Le profil des participants

2 281 contributeurs ont spontanément indiqué leur commune de résidence.

Leur origine géographique se répartit ainsi ⁴ :

Origine géographique	Total des avis	%	Origine géographique	Total des avis	%
Paris	549	24 %	Ivry-sur-Seine	59	3 %
Boulogne-Billancourt	317	14 %	Meudon	50	2 %
Alfortville	289	13 %	Vitry-sur-Seine	45	2 %
Maisons-Alfort	219	10 %	Suresnes	41	2 %
Issy-les -Moulineaux	163	7 %	Autres villes de la petite couronne	269	12 %
Charenton-le-Pont	107	5 %	Autres	33	1 %
Saint-Cloud	74	3 %			
Sèvres	66	3 %			
			Total	2 281	100 %

4. Les contributeurs qui ont spontanément précisé leur localité ne constituent pas un échantillon représentatif de l'ensemble des contributeurs.

Les avis sont essentiellement formulés par des particuliers et dans une moindre mesure par des associations, des collectivités du bief parisien et quelques organismes professionnels.

3.1.3. Les usagers de Voguéo expérimental et les futurs usagers de Voguéo

Bien que la formulation des avis sur les divers supports ait été libre, des contributeurs ont spontanément précisé avoir déjà utilisé les navettes Voguéo durant la phase d'expérimentation. Un grand nombre d'entre eux envisagent de recourir de nouveau à ce service.

3.2. La perception de l'information dédiée à la concertation

Parmi les personnes les plus favorables au projet, un certain nombre exprime leur satisfaction d'avoir été consulté. Parmi les opposants les plus fermes, certains redoutent que la décision et les caractéristiques du projet soient déjà définitivement arrêtées.

Plusieurs avis font référence à la phase d'expérimentation de Voguéo durant laquelle ils considèrent que la communication sur le service Voguéo a été insuffisante. Ils estiment que le changement d'échelle du projet mérite une large information et suggèrent qu'une campagne de communication importante assure la promotion de Voguéo.

« Faites de la pub, les usagers viendront nombreux et l'adopteront rapidement ».

De nombreux visiteurs du site www.voguelo.fr ont manifesté leur souhait d'être tenus informés des suites du projet et ont fourni leur adresse mail.

3.3. L'adhésion au projet et les usages identifiés

3.3.1. Les principaux arguments des avis favorables

Les avis favorables au projet mettent en valeur le caractère innovant de Voguéo : le transport fluvial serait « agréable ».

Le collectif Val-de-Seine, qui rassemble une vingtaine d'associations de défense de l'environnement et du cadre de vie dans l'ouest du bief parisien, considère que Voguéo « contribue à la valorisation de la Seine, à une mobilité efficace et attrayante, à la promotion touristique et à l'attrait du cadre de vie [...] ».

« Pouvoir se rendre dans Paris sans supporter la cohue et les odeurs du métro », « Côté plus festif et plus relaxant ».

Un certain nombre d'avis considèrent que Voguéo va contribuer à désengorger les autres lignes existantes, à désenclaver certains secteurs mal desservis par les transports en commun et à relier le centre de Paris. Ces avis favorables sont notamment exprimés par des personnes qui déclarent avoir utilisé Voguéo dans la phase d'expérimentation et envisagent de recourir au nouveau réseau. Des collectivités émettent également un avis dans ce sens. Le conseil général du Val-de-Marne affirme dans son avis qu'il « juge donc intéressant le réseau Voguéo soumis à la concertation ». La Ville d'Ivry-sur-Seine considère que Voguéo « permettrait aux Ivryens d'aller au cœur de Paris via ces navettes fluviales ». La mairie du 4^e arrondissement de Paris mentionne dans son avis son « adhésion à la réalisation du service de transport Voguéo ». La Ville d'Issy-les-Moulineaux considère que Voguéo « [...] sera complémentaire aux autres modes de transport en commun tels que le bus, le métro et le train, modes terrestres de plus en plus saturés sur l'axe Est-Ouest ».

Un grand nombre d'avis favorables formule toutefois des attentes, des réserves ou des conditions. Ces compléments qui apparaissent immédiatement après le soutien explicite apporté au projet, traduisent souvent des exigences pouvant conditionner l'usage de Voguéo.

« [...] si même temps de trajet qu'autres transports en commun et même prix ».

Certaines attentes correspondent à des caractéristiques qui sont déjà intégrées au projet et mentionnés sur le site www.voguelo.fr. Exemple : la possibilité d'accéder à bord des bateaux avec son vélo.

Ces attentes, réserves ou conditions portent sur les points qui seront développés dans les analyses thématiques des parties suivantes. Il s'agit principalement de : la vitesse, la fréquence, les tarifs, l'accès aux escales et les correspondances.

3.3.2. Les principaux arguments des opposants

Des avis spécifiques se sont exprimés contre le projet Voguéo. Les principales critiques portent sur les points suivants :

- l'existence d'autres lignes de transport en commun à proximité de Voguéo avec un tracé similaire. En particulier, le RER C est évoqué mais également, de manière plus fréquente, le tramway T2. Le maire de Sèvres considère dans un avis déposé dans le registre de la mairie de Sèvres que « [...] Notre secteur, déjà bien doté, sera donc très bien desservi en moyens de transports radiaux et orbitaux dès l'entrée en service du réseau de transport Grand Paris [...] » ; ceci constitue l'une des raisons pour lesquelles il émet « [...] un avis défavorable au projet Voguéo en l'état actuel ». L'Association des Usagers des Transports-FNAUT Île-de-France estime que le T2 « offre déjà un service performant sur la rive gauche et à l'air libre » ;
- la densité du réseau de transport en commun dans le centre de Paris est également mentionnée à plusieurs reprises ;
- le coût du projet. En effet, les besoins financiers pour la rénovation de lignes de transport public existantes et la création de nouvelles liaisons sont fréquemment jugés prioritaires. De plus, la nécessité d'effectuer des arbitrages entre les projets dans une conjoncture budgétaire difficile est rappelée à plusieurs reprises ;
- la lenteur des bateaux et la durée des trajets ne correspondraient pas aux attentes des usagers, en particulier pour leurs déplacements professionnels. Pour un certain nombre de contributeurs, Voguéo serait plutôt destiné aux promeneurs, aux retraités, voire aux touristes ;
- les impacts de Voguéo sur la pratique des sports nautiques de la base de l'Île de Monsieur entre le pont de Sèvres et le pont d'Issy.

La Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Paris-Île-de-France (CRCI) a émis un avis défavorable au projet, élaboré en concertation avec les quatre Chambres de commerce et d'industrie d'Île-de-France (CCI), dans lequel elle utilise les divers éléments évoqués ci-dessus ; les raisons pour lesquels Voguéo ne serait pas attractif pour la clientèle du transport public sont identifiées dans les parties qui suivent.

3.4. Le coût, le financement et le calendrier du projet

3.4.1. Le coût du projet

Un certain nombre d'avis critiquent le fait que le projet soit présenté comme déficitaire dans sa phase de conception.

« Comment peut-on envisager de lancer un projet dont le STIF lui-même reconnaît l'impossibilité quant à un équilibre financier ? »

Le Maire d'Issy-les-Moulineaux considère dans son avis qu'« un déficit de cet ordre n'est pas surprenant en matière de transport public ».

La plupart de ces avis considèrent que le budget de Voguéo devrait plutôt être utilisé pour d'autres lignes de transports en commun jugées prioritaires.

« Je suis contre le projet et pour utiliser le crédit en question pour une amélioration du réseau TC ».

3.4.2. Le financement du projet

L'Association des Usagers des Transports-FNAUT Île-de-France considère que « dans un contexte de restrictions budgétaires alors que tant de besoins de transport sont insatisfaits en banlieue, il nous semble inopportun que le STIF soit le principal financeur de ce service d'agrément ».

La CRCI et les CCI de Paris-Île-de-France précisent dans leur avis conjoint qu'elles « sont opposées au projet Voguéo considérant que ce projet accroîtrait la charge des entreprises sans contrepartie significative pour le transport de leurs salariés » et elles mentionnent que les entreprises financent, via le Versement Transport, « 62% du budget du STIF ». L'avis ajoute qu'il « conviendrait de préciser si l'entreprise qui exploiterait Voguéo fournirait les bateaux, ou si le STIF [...] devrait les acheter et les mettre à disposition ».

D'autres avis portent sur la participation financière des collectivités desservies par Voguéo. L'Association des Usagers des Transports-FNAUT Île-de-France considère que si le projet Voguéo « devait être poursuivi pour des raisons autres que sa contribution au système de transport, un financement majoritairement assuré par les collectivités en charge du développement du tourisme serait justifié ».

La Ville d'Ivry-sur-Seine « souhaiterait avoir des précisions sur cette contribution afin d'étudier son intégration dans sa programmation budgétaire ». Pour le maire de Boulogne-Billancourt, « Il serait souhaitable de disposer d'une estimation précise du coût financier généré par la mise en service de ce nouveau mode de transport. Cette estimation doit intégrer les investissements initiaux susceptibles d'être supportés par la ville de Boulogne-Billancourt mais aussi les dépenses de fonctionnement afférentes ».

Le maire de Sèvres a émis un avis dans lequel il considère que « La contribution demandée aux collectivités desservies (environ 200 K€ par escale auxquels s'ajouteraient des charges de fonctionnement non précisées) constitue un handicap important ».

Quelques avis s'interrogent également sur les impacts du projet sur les impôts locaux.

3.4.3. Le calendrier du projet

Seuls quelques contributeurs favorables à Voguéo s'expriment : il s'agit d'anciens usagers des navettes fluviales Voguéo lors de la phase expérimentale qui regrettent son arrêt ; ils manifestent une certaine impatience et s'étonnent que la mise en service n'intervienne que fin 2013.

« Dommage de devoir attendre si longtemps pour voir ce beau projet mis en œuvre ! »

D'autres « espèrent que les délais seront tenus ».

3.5. L'organisation du réseau en 3 lignes et sa desserte

La desserte du bief parisien, l'organisation du réseau en 3 lignes et la desserte des escales selon le sens de circulation des navettes fluviales suscitent diverses réactions.

3.5.1. La desserte du bief parisien de la Seine

Des contributeurs mettent en avant la possibilité de liaisons entre les communes voisines de Paris et les quartiers de la capitale, et même entre deux communes éloignées, autres que Paris. Il est également souligné l'enclavement de certains quartiers des communes de proche couronne actuellement mal desservis par les transports en commun, en particulier sur la partie est du bief parisien. Aussi, le conseil général du Val-de-Marne précise dans un avis qu'il « est très attentif à la desserte de ce territoire densément peuplé et en renouvellement urbain. [...] À ce titre, Voguéo est un complément aux modes routiers et ferroviaires qui irriguent le secteur [pour lesquels] un ensemble de mesures doivent être mises en œuvre pour assurer une desserte suffisante du territoire à la confluence de la Seine et de la Marne ».

3.5.2. L'organisation du réseau Voguéo en 3 lignes

De nombreux contributeurs regrettent que Voguéo soit scindé en 3 lignes et font référence aux lignes de transports existantes qui desservent des territoires étendus avec une seule ligne.

« Excellent projet que nous attendons depuis des années, mais pourquoi faire compliqué et créer 3 lignes alors qu'il n'existe qu'un seul itinéraire possible ! Ce projet scindé en 3 pourrait obliger à changer de bateau selon la tranche de parcours que l'on a à faire !!! Dommage ! ».

Le maire de Maisons-Alfort, qui a émis un avis favorable au projet, accorde « une attention particulière [...] à la limitation des ruptures de charge pour faciliter les déplacements sans correspondances. A ce titre, la solution idéale aurait résidé dans une seule boucle sur la totalité du parcours. Néanmoins, je prends note de la solution proposée en 3 boucles ».

Certains contributeurs suggèrent de doubler le projet actuel par des lignes directes.

« La ligne omnibus proposée mais doublée d'une ligne express ».

Précisions apportées par la Foire aux Questions

Question 6. Pourquoi Voguéo est-il composé de 3 lignes ?

L'exploitation du service Voguéo en trois lignes vise à optimiser le service rendu aux voyageurs :

- du point de vue de l'offre de service et des fréquences.
- du point de vue de la régularité. Le service Voguéo complet, de Vitry à Suresnes, s'étendra sur 25 km environ. On ne sait pas à ce jour exploiter une ligne si longue sans générer problèmes de retards et de régularité.

C'est pour cette même raison que les bus PC étaient séparés en 3 lignes (PC1, PC2, PC3), et que le tramway T3 étendu de Pont du Garigliano à Porte de la Chapelle sera exploité en deux arcs.

L'exploitation de Voguéo en plusieurs lignes indépendantes permet également d'adapter l'offre à la demande. En effet, les prévisions de fréquentation montrent qu'il faudra des bateaux 2 à 3 fois plus grands sur la ligne centrale, dans Paris. Avec des bateaux de cette taille, il n'y aurait qu'un bateau toutes les 45 minutes sur les lignes Est et Ouest.

L'utilisation de bateaux de taille différente sur chaque ligne permet d'offrir la même fréquence, et donc les mêmes temps d'attente, à tous les usagers, avec un bateau toutes les 20 minutes à l'heure de pointe.

Des escales de correspondance sont aménagées afin de permettre une correspondance rapide et efficace. Toutes les lignes seront en correspondance à Invalides/Musée d'Orsay : il n'y aura qu'une correspondance à faire pour parcourir l'ensemble du service Voguéo.

3.5.3. La desserte des escales selon le sens de circulation

La desserte des escales selon le sens de la circulation suscite un certain nombre d'interrogations : divers avis mettent en évidence la difficulté à comprendre la desserte de certaines escales, en fonction du sens de la ligne que souhaite emprunter un voyageur.

Des contributeurs font part de leurs contestations, principalement pour les escales situées l'une en face de l'autre et qui ne seront desservies que dans un sens. Les escales situées sur les communes d'Ivry-sur-Seine et de Charenton-le-Pont sont concernées par les inquiétudes des contributeurs. Ainsi, l'Association des Usagers des Transports-FNAUT Île-de-France constate que « certaines escales de la boucle est comme celle d'Ivry se retrouveront desservies dans un seul sens, ce qui est pénalisant pour des trajets réguliers ».

La Ville d'Ivry-sur-Seine considère que la desserte envisagée, qui invitera les Ivryens à rejoindre l'escale de Charenton pour se rendre à Paris, sera « peu attrayant » car les « ponts Mandela [sont] très peu accueillants pour les piétons ».

La Ville de Maisons-Alfort suggère, quant à elle, que l'escale de Charenton-le-Pont soit également desservie dans les deux sens.

D'autres contributeurs souhaitent seulement s'assurer que l'escale qu'ils pensent utiliser fréquemment sera bien desservie dans les deux sens. C'est le cas également de la Ville de Maisons-Alfort concernant l'escale prévue sur son territoire et la desserte de l'escale de Charenton-le-Pont.

S'agissant de la ligne ouest, certaines contributions, afin d'éviter la confusion des usagers, proposent d'éviter de dissocier la desserte aller-retour, comme le propose le collectif Val-de-Seine.

3.5.4. Les pistes d'évolutions du déploiement de navettes fluviales

L'Association des Usagers des Transports-FNAUT Île-de-France propose « *qu'une étude globale recense ces opportunités dans toute la région en prenant en compte la navigabilité des cours d'eau [...] pour traverser une étendue d'eau dans des secteurs où il n'y a pas de pont ou bien s'ils sont engorgés et dans les secteurs où l'offre de transport public terrestre est peu attractive [...]. À titre d'exemples, il nous paraît judicieux d'étudier la desserte Suresnes / Levallois / Saint-Denis (pas de lignes de transport en commun ferrée et des bus très lents) et le secteur de Villeneuve St Georges (peu de franchissements de Seine dans une zone engorgée).* »

Aussi, certains contributeurs, favorables à Voguéo regrettent que Voguéo ne se prolonge pas plus à l'est et/ou à l'ouest.

« *L'extension vers les communes limitrophes des Hauts-de-Seine (notamment) apparaît indispensable pour réduire un peu la saturation de la ligne RER A. A quand une escale à la Défense au pied des tours ?* »
« *Prolonger jusqu'à Joinville-le-Pont, afin de soulager le RER A* ».

3.6. La localisation des escales, leurs accès et leurs équipements

3.6.1. La localisation des escales

La plupart des avis qui évoquent la localisation des escales, proposent de déplacer légèrement certaines d'entre elles. Ces demandes concernent plus particulièrement les escales de :

- Vitry-sur-Seine pour laquelle il est suggéré à plusieurs reprises de positionner l'escale de Vitry-sur-Seine face à la rue du Port-à-l'Anglais, située plus au nord de l'emplacement envisagé, cette zone étant déjà desservie par un bus.
- Bercy POPB est parfois jugé mal placé, trop loin du métro ou de diverses destinations (ex. Cour Saint-Émilien).
- Hôtel de Ville, placé au droit du Pont-Marie et dont l'appellation peut porter à confusion. Aussi, la maire du 4^e arrondissement de Paris a proposé dans un courrier daté du 14 février 2012, en faisant référence à « *la concertation autour du réaménagement des quais de Seine menée dans notre arrondissement via le Conseil de Quai [...], d'étudier favorablement le déplacement de l'arrêt des lignes 1 et 2 Voguéo, actuellement prévu à l'Hôtel de Ville, au pied du Pont-Marie* ». Une station ainsi repositionnée « *permettrait la création d'un véritable lieu d'intermodalité, essentiel pour appréhender le centre de la capitale autrement [...], et constituerait par ailleurs un excellent lieu d'information concernant les quartiers centraux [...], son patrimoine, ses activités culturelles abritant de nombreuses institutions culturelles [...]* ».
- Pont d'Issy, que le collectif Val-de-Seine recommande de placer dans le parc de l'Île Saint-Germain ; les escales Île Seguin vers Suresnes et Île Seguin vers Paris respectivement sur la pointe amont et sur la pointe aval de l'île.
- Pont de Billancourt, dont la localisation pose question à l'association Espaces. Elle constate en effet que l'escale Pont de Billancourt est localisée « *sur le petit bras de la Seine qui n'est pas ouvert à la circulation commerciale [...], Espaces pense qu'il s'agit d'une erreur de cartographie mais tient à s'en assurer [...]* en raison de la fragilité du petit bras de la Seine [...] ».

Quelques propositions d'escales supplémentaires sont formulées pour répondre aux besoins d'habitants qui résident ou travaillent à proximité et considèrent que les escales proposées sont trop éloignées ou en raison de la présence de centres d'intérêts (centres commerciaux, lieux culturels,...). Il s'agit essentiellement de : Beaugrenelle, Pont de Grenelle, Javel, Radio France, Pont Mirabeau, Quai Saint-Bernard, Île Saint-Louis/Pont Marie, Jardin des Plantes, Chinagora, et, à terme, lorsque le quartier Bercy-Charenton sera aménagé, une station est proposée près du Pont National.

La Ville de Meudon, dans un courrier en date du 23 février, « souhaite [...] que le projet initial soit complété par une escale au droit de son territoire. Pour être facilement accessible, celle-ci devra se situer à proximité immédiate du pont Siebert, côté Meudon, pour la desserte sens Paris-Suresnes. La présence de l'île Seguin conditionnant les sens de circulation des navettes, il s'avère nécessaire de créer, pour la desserte Suresnes-Paris, une escale côté rive droite. La ville de Meudon souhaite vivement que son implantation soit située côté île Seguin ».

La ville d'Issy-les-Moulineaux, compte tenu de son programme de construction de la nouvelle ZAC de Pont d'Issy, 8 à 10 000 postes de travail et 200 logements viendront s'ajouter aux 18 000 salariés présents, considère qu'est justifiée une implantation unique d'escale sur la rive gauche. Elle rappelle que le secteur de Pont de Billancourt sera doté d'une escale côté Île Saint-Germain-Grand Bras.

La question de la desserte par la ligne ouest des escales suivantes est abordée par le collectif Val-de-Seine :

- Hôpital Georges Pompidou en rive gauche, qui correspond à l'escale actuellement nommée Pont de Garigliano/parc André Citroën ;
- Trocadéro en rive droite, qui relève d'une demande de création d'escale ;
- Musée du quai Branly en rive gauche, Bateaux Mouches en rive droite ;
- Invalides en rive Gauche.

Le collectif Val-de-Seine recommande une escale près de la passerelle de l'Avre rive droite, alors que cette escale est aujourd'hui soumise à la concertation sur la commune de Saint-Cloud, ainsi que la création d'une escale Pont de Suresnes rive gauche, et une autre au camping du Bois de Boulogne rive droite-barrage de Suresnes.

Précisions disponibles sur le site www.voguelo.fr, rubrique « Le projet »

« La position définitive des escales fera l'objet d'études techniques menées par le délégataire, en intégrant les avis formulés dans le cadre de la concertation ».

3.6.2. L'accès aux escales

La facilité d'accès à la berge depuis la voirie et l'accès à bord du bateau apparaît comme une préoccupation majeure.

Les inquiétudes et les suggestions concernant les escales portent principalement sur : la signalétique mise en place pour localiser une escale à distance, depuis les quais ; la qualité du cheminement pour rejoindre l'escale (sol, éclairage) et l'environnement général, sonore notamment, ainsi que la sécurité. Le conseil général du Val-de-Marne considère que « [...] l'intermodalité et l'accessibilité des escales devront être des priorités pour définir l'implantation d'escales lisibles et sécurisées ». Quelques avis font référence à la phase expérimentale, mettent en évidence des dysfonctionnements et formulent des suggestions : « Il faut marcher longtemps pour embarquer (exemple arrêt gare d'Austerlitz) ». L'association Issy l'Ecologie signale que « les franchissements inévitables des voies routières toujours dangereuses devront être particulièrement étudiés ».

Plusieurs avis suggèrent même de créer des navettes bus pour accéder rapidement aux escales, notamment pour les usagers potentiels qui n'habitent pas en bord de Seine ou qui connaissent des difficultés dans leurs déplacements.

« Il faudrait des navettes pour relier le centre-ville au port ».

La question de l'accès aux Personnes à Mobilité Réduite a été également évoquée à plusieurs reprises. Ainsi, la Ville de Maisons-Alfort évoque la « nécessaire accessibilité des navettes aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ».

Les conseils de quartier Aligre-Gare de Lyon et de Bercy ont émis un avis commun : « [...] Le groupe insiste sur l'accessibilité de Voguéo aux personnes à mobilité réduite en fauteuil roulant, quel que soit le niveau de la Seine, ce qui exclut les escaliers et les rampes à forte pente ».

Précisions apportées par la Foire aux Questions

Question 10. Les personnes à mobilité réduite pourront-elles utiliser Voguéo ?

L'aménagement de la voirie et l'accessibilité aux berges relève de chacune des collectivités. L'accessibilité du service Voguéo à tous les voyageurs, y compris les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) est une priorité du STIF. Il est demandé aux candidats de faire des propositions sur les modalités d'accès pour les PMR du quai jusqu'au bateau. Il s'agit notamment de trouver des solutions techniques pour répondre aux problèmes de variation du niveau de l'eau, de forts dénivelés entre le quai et le fleuve pour certaines escales.

La question du partage des escales Voguéo avec un autre service fluvial a été posée par Espaces, une association d'insertion spécialisée dans l'entretien écologique des linéaires naturels qui organise notamment des promenades commentées dans la partie aval de la Seine. Elle propose que les escales soient « accessibles à d'autres bateaux [parmi lesquels] ceux utilisés par Espaces [...] ». Cette demande est motivée par l'absence d'escales qui pose un problème d'accessibilité à la Seine.

3.6.3. Les équipements des escales

Un certain nombre d'avis formulent des attentes ou des propositions d'équipements permettant d'assurer l'intermodalité avec des modes de déplacement individuels, privés ou publics. Il s'agit essentiellement de parkings à vélo, de stations Vélib', plus rarement des parkings pour les véhicules particuliers, notamment pour les Personnes à Mobilité Réduite, ou pour les Autolib'.

Plusieurs avis insistent sur l'importance du confort pour les passagers qui attendent l'arrivée du bateau, et suggèrent l'implantation de bancs, d'abris pour se protéger des intempéries, et également des toilettes.

« [...] J'espère que les arrêts proposeront des abris couverts et chauffés ».

Quelques avis suggèrent de développer l'animation sur les berges. Ainsi, pour les conseils de quartiers Aligre-Gare de Lyon et Bercy « [...] Les escales doivent être conçues comme des lieux d'animation des berges, accueillants, [...] ». Catherine Baratti-Elbaz, adjointe à la mairie du 12^e arrondissement, propose « [...] en coordination avec le projet de reconquête des Berges de Seine porté par les élus parisiens [...] » que « [...] les bateaux et les escales de Voguéo pourraient aussi être des lieux d'information sur ces activités des Berges, sur l'histoire de la Seine et la valorisation de ce magnifique patrimoine ».

3.7. Les correspondances

3.7.1. Les correspondances avec les autres lignes fluviales

Plusieurs usagers potentiels souhaitent que le terminus de la ligne qu'ils empruntent soit déplacé afin de leur éviter une correspondance.

« La ligne 3 est trop courte, elle devrait aller jusqu'à Bibliothèque de France ».

« La ligne 3 devrait s'arrêter à l'arrêt suivant, là où elle croise le métro 4 qui traverse Paris du nord au sud. La ligne 2, elle, doit rejoindre la bibliothèque ».

3.7.2. Les correspondances avec les autres modes de transports

Les avis des usagers qui devront combiner les navettes fluviales avec un autre mode de transport insistent pour que Voguéo soit véritablement intégré dans le réseau des transports en commun et que les correspondances avec les autres lignes de transports en commun soient possibles et efficaces. Ces avis identifient plusieurs critères : la proximité géographique, la facilité d'accès et la signalétique de qualité.

« La proximité, c'est marcher de l'un à l'autre 5 minutes maximum, sinon les usagers se laisseront ».

Catherine Baratti-Elbaz, adjointe à ma mairie du 12^e arrondissement suggère « [...] que la station Bercy ne se trouve plus au droit de la Passerelle Simone de Beauvoir mais bien au plus près du Pont de Bercy pour être en correspondance avec les lignes 6 et 14 du métro à Bercy ».

Le maire de Boulogne-Billancourt mentionne que « grâce au projet lié à l'île Seguin et à la Vallée de la Culture, la Ville de Boulogne-Billancourt sera desservie par une gare de métro automatique du Grand Paris. Il faudra donc étudier avec attention l'emplacement des escales qui devront relier la future gare de métro du Grand Paris ainsi que les lignes 9 et 10 du métro de Boulogne-Billancourt ».

D'autres contributions considèrent que les usagers ne pourront pas effectuer leurs correspondances dans des conditions optimales, ce qui peut être dissuasif. Ainsi, dans leur avis conjoint, la CRCI et les quatre CCI de Paris-Île-de-France franciliennes considèrent que « les conditions de correspondance (trajet, durée, dénivelé) entre Voguéo et les autres modes de transports en commun sont pénalisantes et limitent les possibilités d'intermodalité ».

La lisibilité et la qualité des cheminements pour rejoindre les autres lignes de transports en commun ou de transports partagés (Vélib', Autolib') sont attendues par divers avis, parmi lesquels celui émis par la Ville de Maisons-Alfort : « l'obligation d'améliorer la lisibilité des cheminements et la qualité des aménagements permettant la connexion avec les autres moyens de transports en commun (bus, métro, RER) ou de transports partagés (Vélib', Autolib') ».

L'accès à une information précise et fiable concernant les horaires des correspondances est également souligné par plusieurs avis.

3.8. La fréquence et les horaires

Une forte exigence est observée concernant la fréquence des navettes, y compris parmi les personnes les plus favorables au projet, notamment celles qui se sont spontanément déclarés usagers des navettes Voguéo durant la phase expérimentale. Ces dernières considèrent que les fréquences étaient trop faibles, s'agissant notamment des trajets domicile-travail. Une partie des avis fait référence aux fréquences pratiquées par les autres transports en commun.

« 15 minutes maximum entre chaque bateau de manière à devenir un vrai service ».

La Ville d'Ivry-sur-Seine considère qu'une fréquence de 20 minutes « n'incite pas les usagers à une utilisation quotidienne dans le cadre des déplacements domicile-travail ».

L'avis de la CRCI et des CCI de Paris-Île-de-France mentionne que « la fréquence de desserte Voguéo serait 2 fois inférieure à celle des autres modes ».

Les contributions portent également sur la régularité attendue du service Voguéo.

« Le succès dépend aussi de la régularité de la ligne... ».

Quelques avis portent sur les changements d'horaires selon la saison et leur lisibilité.

Ainsi, Fabienne Gambiez, Conseillère Municipale d'Issy-les-Moulineaux, aurait souhaité « que les notions d'heures de pointe, d'heures creuses, de haute saison et basse saison soient clairement définies car c'est un point déterminant ».

Un certain nombre d'avis appellent des horaires élargis :

- en soirée, notamment sur les lignes est et ouest. « *Un service au-delà de 20h, pour rentrer du travail ou d'un spectacle* ».
- plus tôt le matin sur la ligne centrale, pour répondre aux déplacements domicile-travail : plusieurs internautes demandent une ouverture du service, avant 10h le matin.

Par ailleurs, une attention est portée sur des horaires qui pourraient aisément être mémorisés.

« *Prévoir des fréquences faciles à mémoriser sans devoir chercher sur internet* ».

3.9. La vitesse et les temps de parcours

La vitesse et le temps de trajet constituent une préoccupation forte, y compris parmi les personnes qui se déclarent favorables au projet et parmi ceux qui envisagent d'utiliser Voguéo.

Un nombre important d'avis considèrent que le temps de trajet peut constituer une condition à l'usage de Voguéo.

« *Sinon, peu d'intérêt à utiliser ce transport.* »

D'autres usagers potentiels attendent de connaître précisément les temps pour les parcours qu'ils pourraient effectuer pour pouvoir se prononcer sur l'usage qu'ils feront de Voguéo.

Pour un certain nombre de contributeurs, les temps de trajet indiqués sur le site internet sont perçus comme excessifs, au regard des contraintes liées aux exigences professionnelles des usagers potentiels et en comparaison des temps de parcours affichés par d'autres transports collectifs lorsqu'ils sont disponibles pour un même trajet.

« *Le seul hic est que le trajet n'est pas aussi rapide que le métro ou le RER, il ne faut pas être pressé.* »

La CRCI et les CCI de Paris-Île-de-France considèrent que « *les temps de trajet seraient 2 à 4 fois supérieurs à ceux des autres modes de transport en commun, pour des parcours parallèles (RER A, C et D, métros 1 et 8, tramway T2)* ». Le maire de Sèvres estime que « *la voie fluviale [...] s'avère plus adaptée aux déplacements touristiques que professionnels du fait de sa lenteur* ».

L'Association des Usagers des Transports-FNAUT Île-de-France, considère que « *la vitesse des bateaux fixée à 12km/h dans Paris aboutit à une vitesse commerciale qui limite l'attractivité pour des déplacements de type domicile-travail vu les alternatives existantes, sauf éventuellement sur de courtes distances ou par économie d'une correspondance* ». Au regard de ces éléments, elle recommande « *dans un premier temps la limitation [de la boucle ouest] au trajet Musée d'Orsay / Pont d'Issy jusqu'à l'urbanisation des terrains Renault et de l'île Seguin* ».

De nombreux avis font références aux Vaporettos de Venise : ils évoquent leur vitesse, la rapidité de l'accès à bord et leur fréquence. Les temps d'embarquement sont souvent identifiés comme déterminants.

« *Que Voguéo soit aussi rapide à l'accostage que les Vaporettos* ».

Le Conseil général du Val-de-Marne suggère que « *[...] la vitesse commerciale des navettes fluviales devra être supérieure à celle permise par les catamarans Voguéo de première génération* ». La Ville d'Issy-les-Moulineaux « *donne un avis très favorable à Voguéo sous réserve néanmoins [...] que la vitesse moyenne de transport soit la plus élevée possible en tenant compte bien évidemment des contraintes réglementaires et techniques* ».

Précisions apportées par la Foire aux Questions

Question 8. Quelle sera la vitesse de navigation des bateaux ?

Les bateaux respecteront la réglementation établie par le Service de Navigation de la Seine, soit une vitesse maximale de 12 km/h dans Paris et 18 km/h à l'extérieur. Les contraintes de vitesse sont liées :

- aux règlements de navigation : ceux-ci précisent la limitation de vitesse, les sens de navigation, les interdictions de dépasser (« trémater ») sur certains secteurs, la navigation en cas de crue, etc.
- à l'importance du trafic fluvial à certains horaires (péniches, bateaux-croisières, etc.).

Certains contributeurs connaissent et intègrent les contraintes imposées en matière de vitesse par la réglementation. Les usagers les plus enthousiastes à l'égard de Voguéo considèrent que le plaisir de voyager sur l'eau compensera en partie la durée supérieure du trajet par rapport aux modes de transport.

3.10. Les bateaux

Les principales questions sur les bateaux concernent ⁵ :

- La possibilité d'embarquer son vélo à bord

« La plupart des cyclistes souhaitent pouvoir mettre leur vélo sur Voguéo pour aller à Paris et en revenir, comme dans le RER »

Précisions apportées par la Foire aux Questions

Question 13. Pourra-t-on embarquer à bord de Voguéo avec son vélo ?

Oui, les escales et les bateaux devront être accessibles à des vélos.

- L'aménagement du bateau, adaptable selon la saison

« J'espère que l'été les bateaux seront ouverts ».

L'association Issy l'Ecologie suggère que « les notions de modularité et de fonctionnalité dans les aménagements des bateaux seront privilégiées ».

- un accueil de qualité attendu de la part du personnel à bord, en faisant parfois référence à Voguéo expérimental qui a donné satisfaction aux contributeurs qui l'évoquent ;
- la sécurité des accès, notamment pour les enfants. Pour Catherine Baratti-Elbaz, Adjointe à la mairie du 12^e arrondissement, « [...] les familles par exemple doivent pouvoir emprunter ce système de transport en toute sécurité avec les plus jeunes, à pied comme en poussette, avec les plus âgés. De même, les groupes scolaires de jeunes franciliens comme touristiques constituent un public particulier pour Voguéo qui doit pouvoir être accueilli en toute sécurité ».
- les modalités de sauvetage des passagers en cas d'accidents.

- les services à bord que certains avis suggèrent, à l'instar de ceux disponibles dans les stations de métro,

« Il faudrait des boissons chaudes et froides ».

Pour l'association Issy l'Ecologie, « La durée des trajets pourra être compensée par la possibilité de connexions aux flux internet et de travail à distance ».

- la puissance des bateaux pour assurer une vitesse performante et leur design, à la fois pour des préoccupations esthétiques mais également pour limiter les vagues et leurs impacts sur les berges.

L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite aux escales et aux bateaux a été mentionnée par un certain nombre d'avis. Cette demande a été traitée dans la partie 3.6. La localisation des escales, leurs accès et leur équipement.

5. La question du mode de propulsion a été abordée par les contributeurs, elle est traitée dans la partie 3.15. Les impacts environnementaux.

3.11. Les tarifs

Les nombreuses réactions que suscite la question des tarifs portent sur deux points : l'accès avec l'abonnement habituel et le prix unitaire du billet.

3.11.1. L'accès avec les abonnements

La possibilité d'utiliser Voguéo librement avec un abonnement Navigo ou Imagin'R fait l'objet de nombreuses questions.

« Très bonne idée mais ce mode de transport doit être accessible avec la carte Navigo ».

D'autres cartes destinées à certaines catégories de personnes sont également évoquées.

« La carte Améthyste est-elle valable sur ce moyen de transport ? » « J'espère que la carte Emeraude donnera accès à ce mode de transport ».

Précisions disponibles sur le site www.voguelo.fr, rubrique « Le réseau Voguéo »

Les 3 lignes Voguéo complètent l'offre de transport public en Île-de-France, leur tarification obéira donc aux grands principes qui la régissent :

- Un accès illimité avec un forfait (Navigo et Imagine R) pour des trajets inclus dans les zones de validité du forfait.
- Les voyageurs munis d'un forfait Solidarité Transport, d'un forfait Gratuité Transport, d'un forfait Améthyste pourront accéder au service pour les trajets inclus dans les zones de validité du forfait utilisé.

3.11.2. Le prix du billet unitaire

Le prix d'un billet unitaire à destination des non-titulaires d'abonnement mensuel suscite un grand nombre de réactions. Estimé à 7 €, ce tarif, jugé excessif, est largement critiqué, notamment par les contributeurs qui utilisent occasionnellement les transports en commun.

« Très intéressé par le projet, mais encore faut-il que les tarifs ne soient pas exorbitants mais identiques à un ticket de métro ou bus. »

La Ville d'Ivry-sur-Seine rappelle qu'elle considérerait la « tarification [durant l'expérimentation] excessive pour les Ivryens ⁶. Alors que dire de cette proposition tarifaire totalement dissuasive pour les familles, qui bien que n'étant pas la cible prioritaire représenteraient un complément non négligeable pour le bon fonctionnement du service et dont il serait par conséquent préjudiciable de se priver ». L'Association des Usagers des Transports-FNAUT Île-de-France juge ce tarif « dissuasif pour les usagers franciliens non abonnés [...]. En réalité, ce tarif prouve que les lignes proposées centrées sur la capitale, relèvent plus du transport touristique que du service public ».

Un grand nombre d'avis suggèrent un prix identique à un Ticket T+, où proche des 3€ pratiqués dans la phase expérimentale ;

De nombreux avis attendent des tarifs « attrayants » ou « raisonnables ».

La Ville de Maisons-Alfort « souhaite qu'une étude soit menée pour que ces tarifs se rapprochent dans l'idéal de ceux de la RATP, avec, si possible, l'utilisation d'un ticket de métro standard » et suggère également « des tarifs pour les groupes ».

Précisions disponibles sur le site www.voguelo.fr, rubrique « Le réseau Voguéo »

Un accès à l'unité avec l'achat d'un billet. Le prix du billet est aujourd'hui estimé à environ 7 €, et d'environ 3 € pour les enfants de moins de 10 ans.

6. Lors de l'expérimentation Voguéo, le montant du ticket unitaire était de 3€.

3.11.3. La validité du billet unitaire

La question de la continuité du trajet avec un seul billet Voguéo sur le réseau Voguéo mais aussi sur l'ensemble du réseau de transport en commun est également évoquée.

« Le changement à Invalides ou au Musée d'Orsay nécessite-t-il de payer un nouveau billet ? »

« Utiliser le même ticket pour correspondance avec autres TC comme le bus ou métro. »

3.11.4. Les tarifs réduits

De nombreuses questions et suggestions sont émises pour proposer des tarifs réduits à diverses catégories de passagers :

- une réduction pour les riverains ou pour l'ensemble des habitants d'Île-de-France ;
- une formule d'abonnement, hebdomadaire, mensuel ou annuel ;
- un tarif pour les enfants, les familles nombreuses, les retraités, les groupes ;
- des carnets de 10 tickets, avec un prix unitaire réduit.

3.12. L'accès à l'information

Les personnes qui se déclarent favorables au projet proposent qu'une information générale permette à tous les usagers potentiels d'identifier le nouveau mode de transport que constitue Voguéo. Plusieurs suggèrent que de la « publicité » soit faite pour promouvoir ce service. D'autres souhaitent qu'une information soit développée sur les autres lignes de transports en commun.

« Donnez au public les avantages de ce moyen de transport. »

Quelques attentes sont également émises concernant :

- l'accès en temps réel et à distance, par internet, à l'information sur le trafic et les horaires de passage des bateaux ;
- l'accès à bord aux informations concernant les correspondances avec les autres lignes de transport en commun situées à proximité des escales ;
- l'accès à l'information en cas de perturbation météo ou de crue de la Seine.

3.13. L'aménagement des berges

Un certain nombre d'avis établissent un lien entre Voguéo et les politiques d'aménagement engagées par les collectivités du bief parisien pour reconquérir la Seine. La plupart apprécient cette complémentarité. La Mairie du 4^e arrondissement de Paris a formulé un avis dans lequel elle considère que « Voguéo s'inscrit pleinement dans la volonté parisienne de réaménager les voies sur berges ». L'avis de la CRCI et des CCI de Paris-Île-de-France mentionne que « le projet de Voies sur Berges, soumis à enquête publique entre le 4 juillet et 5 septembre 2011, prévoit en effet, de rendre possible l'aménagement des escales fluviales pour le Projet Voguéo grâce à la nouvelle affectation des berges ». Elles considèrent qu'en « tout état de cause, la Ville de Paris devrait apporter des réponses aux observations présentées par le Premier Ministre vis-à-vis du projet de fermeture des voies sur berges, avant que le STIF ne poursuive la réalisation du projet VOGUEO ».

Quelques avis formulent des propositions pour offrir des services complémentaires ou pour développer l'animation des berges.

« Est-il prévu d'aménager les berges avec des commerces à l'image des stations de métro ou des gares ? ».

Plusieurs avis s'inquiètent des éventuels impacts des escales sur l'esthétique des berges et des nuisances sur le paysage (cf. 3.14.1. Les impacts environnementaux).

Précisions apportées par la Foire aux Questions

Question 4. Comment Voguéo s'articule-t-il avec les divers projets d'aménagement des berges menés par plusieurs communes ?

Le positionnement des escales Voguéo est conçu en concertation avec les communes et les conseils généraux qui gèrent des projets d'aménagement des berges. Ces projets faciliteront l'accès des voyageurs aux escales depuis la voirie.

3.14. Les impacts du projet

3.14.1. Les impacts environnementaux

Les avis sur les impacts environnementaux de Voguéo sont assez partagés. Les personnes les plus enthousiastes sont convaincues que les navettes fluviales Voguéo sont économes en énergie et diffusent peu d'émissions polluantes.

« Cette idée est innovante et plus écologique que les autres transports en commun ».

Certains considèrent que Voguéo pourrait contribuer à la réduction de la circulation automobile.

« Moins de pollution et plus de fluidité sur les routes ».

A contrario, les opposants critiquent le bilan environnemental, en soulignant notamment les émissions émises par les moteurs diesel. Un nombre significatif d'avis suggèrent que la propulsion des bateaux soit électrique.

La Ville d'Issy-les-Moulineaux considère que « Si le STIF fait le choix d'un service de bateaux électriques, ce mode de déplacement doux sera, de plus, de haute qualité environnementale ». Fabienne Gambiez, Conseillère municipale d'Issy-les-Moulineaux, « souhaite que des bateaux à moteur hybride soient privilégiés ». L'association Espaces suggère « lors des aménagements des différentes escales, de créer des milieux propices au développement de la biodiversité [...] afin de répondre à la démarche Trame verte et bleue ».

Quelques autres préoccupations formulées concernent les impacts potentiels sur les berges des vagues générées par les bateaux, phénomène appelé batillage.

« Là où les berges ne sont pas artificialisées, il faut prendre garde à ne pas les perturber (remous, bruit...) ».

Précisions apportées par la Foire aux Questions

Question 17. Quel sera l'impact environnemental de Voguéo ?

Les candidats à l'exploitation sont invités à proposer des solutions les plus favorables à l'environnement. Par ailleurs, la vitesse de navigation est très règlementée, notamment pour réduire l'importance des vagues (« batillage ») provoquées par le passage d'un bateau et dont l'onde entraîne la dégradation des berges .

3.14.2. Les impacts sur les acteurs économiques et usagers de la Seine

Les activités nautiques

La pétition lancée courant février par plusieurs associations de sports nautiques implantées sur l'Île de Monsieur à Sèvres a suscité une mobilisation massive de leurs membres. Cet « appel à mobilisation contre Voguéo » invitait à formuler un avis négatif sur www.voguelo.fr car elle considère que le projet Voguéo aura pour conséquence l'arrêt définitif des activités des clubs sportifs et la fermeture définitive de la base nautique.

Un collectif de 12 associations sportives a adressé un courrier, en date du 14 février 2012, au Ministre des Sports, au Président du Conseil régional d'Île-de-France, au Président du Conseil général des Hauts-de-Seine et au Président de GPSO, dans lequel il fait « [...] part de leur totale opposition à ce projet en l'état actuel des choses ». La Ligue

d'Île-de-France d'Aviron a adressé au STIF un courrier en date du 16 février 2012 en vue d'organiser une réunion pour échanger sur le sujet. La date de réunion a été fixée au 12 mars avec également la participation du CG92 et du SNS. La Société d'Encouragement du Sport Nautique a émis un avis dans lequel elle exprime son soutien à la pétition : « [...] nous soutenons votre pétition contre le projet Voguéo et nous nous associons à votre inquiétude de ne plus pouvoir pratiquer notre sport [...] ». La Fédération Française d'Aviron « se joint aux associations du parc nautique de l'Île de Monsieur afin de retenir toute votre attention pour envisager une véritable concertation des usagers de la voie d'eau ainsi qu'une évolution des trajets de Voguéo ».

Le maire de Sèvres, vice-président du Conseil général des Hauts-de-Seine, considère dans un courrier émis au nom du Syndicat Mixte de l'Île de Monsieur que « [...] ces pratiques sportives qui sont déjà contraintes par la navigation commerciale existante seraient fortement perturbées, voire empêchées, par la circulation supplémentaire d'une ligne régulière [...]. Tant que des études précises n'auront pas clarifié ce problème, je m'opposerai formellement à ce projet. Pour ces raisons, j'émetts un avis défavorable au projet Voguéo en l'état actuel ».

Pour le maire de Boulogne-Billancourt, « Le passage quotidien de bateaux près de l'île de Monsieur, et plus spécifiquement de la base nautique, ne doit pas remettre en cause ses activités. Aussi, il serait souhaitable que le STIF puisse apporter des assurances sur les modalités de cohabitation des deux activités en fournissant notamment une étude d'impact et de compatibilité avec les activités de la base nautique ».

La Ville d'Issy-les-Moulineaux « donne un avis très favorable à Voguéo sous réserve néanmoins que les bateaux soient configurés du mieux possible pour ne pas nuire aux activités déjà existantes sur le Seine ou sur les berges ».

L'Union des Conseils Locaux de la Fédération des Conseils des Parents d'Élèves de Boulogne-Billancourt craint que la création de la ligne 3 « n'entraîne la suppression des activités nautiques à destination des élèves et étudiantes [...] » et suggère « [...] que la ligne 3 ait pour terminus le pont d'Issy avec la mise en place d'une correspondance avec la ligne de tramway T2 ».

Le collectif Val-de-Seine émet le principe que les navettes Voguéo « laissent un champ libre aux activités de l'Île de Monsieur ».

Les bateaux logements

Quelques avis évoquent la question de certaines péniches logements implantées sur l'une des escales envisagées.

« J'apprécie particulièrement le bateau comme mode de vie et de transport, que ce soit pour le fret ou les personnes [...]. N'allez pas expulser des bateaux logements, des citoyens installés depuis de nombreuses années avec leur famille [...] ».

L'association des bateaux logements de Saint-Cloud manifeste une inquiétude à propos de la localisation précise de l'escale de la Passerelle de l'Avre : « Or à cet endroit précis, il y a une marina avec plusieurs bateaux. Mettre un arrêt ici, équivaldrait à supprimer le stationnement de plusieurs bateaux logements ».

Quelques avis regrettent que le projet n'ait pas intégré une consultation des péniches logements et les associations qui les regroupent, notamment l'APTE, l'association des péniches de la Tour Eiffel et l'ADHF-F, l'association de défense de l'habitat fluvial.

« [...] Les associations d'usagers, des habitants des péniches doivent (auraient dû) être associés à la réflexion [...], notamment en ce qui concerne le choix des emplacements des escales ».

Précisions apportées par la Foire aux Questions

Question 20. La réalisation des escales Voguéo nécessite-t-elle le déplacement de péniches actuellement stationnées sur le domaine public fluvial ?

Si les études techniques menées par le délégataire pour définir la localisation exacte des escales montrent l'impossibilité de réaliser l'aménagement prévu en raison du stationnement d'une péniche, une solution devra être trouvée, dans le cadre d'une concertation avec le bateau concerné, les gestionnaires de la navigation et du domaine public fluvial, la collectivité concernée, le STIF et le délégataire.

Les activités fluviales commerciales

Quelques avis émis par des particuliers considèrent que les usages de Voguéo relèveront moins des déplacements domicile-travail que de l'agrément ou de la promenade, s'agissant d'un projet essentiellement utilisé par les touristes. D'autres avis craignent que l'attractivité de Voguéo auprès des touristes ne pose des problèmes pour les usagers franciliens.

« *Le principal danger est que celui-ci ait beaucoup de succès auprès des touristes, créant des files d'attente susceptibles de décourager les Parisiens.* »

D'autres évoquent alors le risque de concurrence.

« (...) *Une balade au cœur de Paris, dans ce patrimoine superbe comment résister ? Mais c'est aussi une concurrence directe aux professionnels des différentes sociétés de bateaux mouches (...).* »

L'avis de la CRCI et des quatre CCI de Paris-Île-de-France constate que « *la navette fluviale actuellement exploitée par la compagnie privée des BATOBUS du Jardin des Plantes à la Tour Eiffel, sur un itinéraire proche de celui envisagé pour la ligne 2 de VOGUEO, attire presque exclusivement une clientèle touristique (à 95%)* » et que « *Voguéo[...] attirerait prioritairement une clientèle touristique, qui ne relève pas de la compétence du STIF* », « *Voguéo créerait une distorsion de concurrence avec l'entreprise privée BATOBUS* ».

Précisions apportées par la Foire aux Questions

Question 5 : Pourquoi lancer un investissement public alors que des compagnies privées proposent déjà des navettes sur la Seine ?

Ces compagnies proposent un service payant, en circuit, orienté vers le tourisme et la promenade, auquel sont associés des services complémentaires (commentaires sur les monuments, restauration...). Leur vocation est différente de Voguéo qui est un service public de transport en commun, accessible avec les forfaits existants (Navigo, Imagine R).

Quelques avis évoquent les autres activités économiques présentes dans le bief de la Seine et s'interrogent sur leur compatibilité. Parmi ceux-ci, le Comité des Armateurs Fluviaux, organisation professionnelle du transport fluvial, a formulé un avis dans lequel il « *souligne (...) le caractère prioritaire de la navigation de fret sur la Seine (...), marque sa détermination à s'opposer à toutes dispositions, tarifaires ou autres, qui conduiraient à des distorsions de la concurrence (...) et attache une importance prioritaire au maintien de la sécurité et de la fluidité (...) qui repose essentiellement sur une vitesse de circulation uniforme pour tous les usagers* ». L'avis de la CRCI et des CCI Paris-Île-de-France mentionne que « *pour les besoins du projet Voguéo, une trentaine d'escales fluviales devraient être aménagées dont certaines pourraient se trouver en conflit avec les activités existantes, notamment industrielles et logistiques situées : Port de Javel-bas, Ports de Suffren et de la Bourdonnais, Port du Gros Caillou, Port d'Austerlitz, Port de Tolbiac* ». La CRCI et les CCI de Paris-Île-de-France considèrent que la réalisation du projet de navettes fluviales « *contraindrait le transport fluvial de fret et obérerait ses développements futurs, ce qui est contraire aux objectifs du Grenelle de l'environnement [...] et estiment nécessaire d'engager une réflexion prospective sur le transport fluvial sur la Seine et le partage du réseau fluvial en faveur de la complémentarité des besoins de voyageurs (collectifs ou individuels) et du fret* ».

3.15. Les questions diverses

Un certain nombre de contributeurs soulèvent des questions particulières ou formulent des propositions qui ne sont pas reprises par un nombre significatif d'avis. Certaines d'entre elles complètent le panorama des avis :

- la sensibilité du service à la météo et le maintien du trafic en période de crues ; cette difficulté est notamment identifiée par la mairie d'Alfortville, car son territoire est situé en zone inondable ;
- l'association Issy l'Ecologie propose que les navettes Voguéo se substituent au RER C dont le service est interrompu en période estivale pour des raisons de maintenance : « *durant six semaines tous les étés, le RER C est interrompu pour des travaux de maintenance et de modernisation. Voguéo offrira de fait une compensation pour des usagers de la ligne qui pourront être rabattus de manière agréable durant la saison estivale* » ;

- la dénomination de Voguéo et de chacune des 3 lignes : « *Il faudrait nommer les lignes autrement que par des numéros pour bien les différencier des lignes de métro* ». Pour la Ville d'Issy-les-Moulineaux, « *il serait souhaitable que le service prenne la dénomination officielle de « coche d'eau » afin d'évoquer pour le grand public un service populaire et efficace autrefois très utile* » ;
- le risque d'avoir à marcher pour rejoindre une escale et de ne pouvoir embarquer dès lors que la capacité maximum du bateau est atteinte ;
- l'intégration de clauses sociales favorisant la création d'emplois pour les personnes qui en sont éloignées dans les travaux d'aménagement des escales et dans la future délégation de service public, proposée par l'association Espaces ;
- la possibilité d'utiliser Voguéo pour transporter du fret sur la Seine.

4. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Il ressort de la concertation :

- l'intérêt important suscité par le projet Voguéo : de nombreux avis ont été formulés et le site internet www.voguelo.fr a été fortement consulté ;
- une opinion majoritairement favorable au projet Voguéo et à la mise en service rapide ;
- une adhésion des communes desservies par Voguéo, certaines formulant des demandes complémentaires ou des réserves ; l'opposition au projet de la commune de Saint-Cloud exprimé dans la délibération de son conseil municipal du 15 décembre 2011 et du maire de Sèvres « en l'état actuel du projet » ;
- l'attente de créer de nouvelles liaisons Paris-communes limitrophes, et entre communes limitrophes de banlieue ;
- une demande d'optimiser les correspondances entre les lignes fluviales et également avec les autres modes de transport ;
- une attente de fréquences plus importantes et d'une amplitude horaire plus large, notamment le matin sur la ligne centrale pour répondre à des déplacements « domicile-travail » ;
- des interrogations sur les temps de parcours considérés comme peu attractifs, notamment au regard de ceux proposés par les autres modes de transport réalisant la même origine-destination, en particulier le T2 ;
- des demandes pour reconsidérer la tarification, notamment le billet unitaire à 7€, jugé dissuasif, ainsi que des tarifs familles et groupes ;
- des ajustements sur l'emplacement de certaines escales et la création de quelques escales supplémentaires ;
- une vigilance particulière sur le mode de propulsion des bateaux, l'accessibilité des escales et des bateaux aux PMR, l'information des voyageurs ;
- l'opposition catégorique des clubs sportifs situés sur la base nautique de l'île de Monsieur située à Sèvres, au motif que la circulation des navettes fluviales entraînerait l'arrêt définitif de leurs activités et par conséquent la fermeture de la base nautique ;
- des réserves ou des avis défavorables de plusieurs représentants d'acteurs économiques exerçant leurs activités sur la Seine.



23 janvier - 3 mars 2012

Bilan de la concertation préalable

ANNEXES



1. La préparation de la concertation et décisions sur les modalités de la concertation

Annexe 1.1 - Lettre du STIF du 7 octobre demandant l'avis des collectivités sur le dispositif de concertation et Délibérations des communes

Paris, le

La Directrice Générale

SG/AJMP/PL
Affaire suivie par :

Mail :
Tel :

**M.
Maire de**
Hôtel de Ville

Monsieur le Maire,

Les collectivités locales situées dans le bief parisien de la Seine ont fait part au STIF de leur volonté de mettre en œuvre un service de navettes fluviales de transport régulier de personnes.

Pour répondre à cette demande, le STIF a lancé un travail préparatoire, avec les collectivités et partenaires concernés, en vue de définir un scénario de référence pour un projet de déploiement de la navette fluviale sur l'ensemble du bief de la Seine.

Plusieurs comités de pilotage (COFIL) associant toutes les communes du bief parisien se sont tenus pour recenser les contraintes juridiques, techniques et économiques posées par le projet et pour présenter les différents scénarii possibles.

Le Conseil d'administration du STIF en date du 1^{er} juin 2011 a donc délibéré sur le principe du recours à une délégation de service public pour la réalisation d'un service de navettes fluviales de transport régulier de personnes sur ce territoire. Ce projet comprend environ trente escales, dont le montant lié à leur aménagement reviendrait à 12 M€ environ.

Dans ce cadre, il apparaît nécessaire, conformément à la législation en vigueur, d'entamer une procédure de concertation préalable prévue par les articles L. 300-2 et R. 300-1 du Code de l'Urbanisme.

La concertation permet au public, aux élus, aux acteurs socio-économiques et associatifs de s'informer et de s'exprimer sur certains aspects du projet.

Les modalités proposées pour la concertation sont les suivantes :

- **Des affiches et dépliants d'information** présentant les enjeux, les objectifs et les principales caractéristiques du projet ;
- **Un espace internet dédié à la concertation** sur ce projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation (documents d'information, compte rendu de réunion...) et le dépôt d'observations ou de suggestions du public ;
- **Des registres dans les mairies** des communes concernées par le projet, permettant au public de consigner ses suggestions ou ses observations.

Le STIF envisage de mener la concertation en janvier-février 2012, pendant quatre semaines. Préalablement à la délibération du conseil du STIF visant à acter les modalités, il est nécessaire que les conseils municipaux des communes concernées par cette concertation délibèrent afin de formuler un avis sur les modalités envisagées, telles que proposées précédemment.

C'est à ces fins, que je vous saurai gré de bien vouloir me faire parvenir l'avis de votre commune sur ces modalités avant le 7 décembre 2011.

En comptant sur votre soutien pour l'organisation de cette concertation, je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma considération distinguée,

La Directrice Générale

Sophie MOUGARD

Annexe 1.2 - Délibération du STIF du 7 décembre 2011 approuvant les modalités de la concertation préalable

Syndicat des transports d'Ile-de-France



**Délibération n°2011/0925
Séance du 7 décembre 2011**

**MODALITES DE LA CONCERTATION PREALABLE
AU PROJET DE SERVICE DES NAVETTES FLUVIALES DE TRANSPORT
REGULIER DE PERSONNES SUR LE BIEF PARISIEN DE LA SEINE**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,
VU le Code de l'urbanisme et notamment ses articles L 300-2 et R 300-1,
VU le Code des transports et notamment son article L 1231-2,
VU le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Ile-de-France,
VU les courriers en date du 7 octobre 2011 présentant les modalités de la concertation envisagée et adressé aux communes de Suresnes, Vitry-sur-Seine, Saint Cloud, Issy-les-Moulineaux, Ivry-sur-Seine, Alfortville, Sèvres, Meudon, Maisons-Alfort, Charenton-le-Pont, Paris et Boulogne Billancourt et à l'établissement public de coopération intercommunale Grand Paris Seine Ouest,
VU le rapport n° 2011/0925 ;
VU les avis de la commission de l'offre de transport et de la commission de la démocratisation du 1^{er} décembre 2011 ;

CONSIDERANT les avis des communes sur les modalités ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

Article 1 : Les modalités de la concertation avec les habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées, d'une durée minimum de quatre semaines, comprendront notamment :

- Des affiches et dépliants d'information présentant les enjeux, les objectifs et les principales caractéristiques du projet ;
- Un espace internet dédié à la concertation sur ce projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation (documents d'information, compte rendu de réunion...) et le dépôt d'observations ou de suggestions du public ;
- Des registres dans les mairies des communes concernées par le projet, permettant au public de consigner ses suggestions ou ses observations ;

Article 2 : La directrice générale est autorisée à prendre toute décision et à signer tout acte permettant la concrétisation du projet.

Article 3 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs de Syndicat des Transports d'Ile-de-France, par l'adoption de tout acte nécessaire à la mise en œuvre des procédures de concertation.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France


Jean-Paul HUCHON

2. Les outils de diffusion de l'information et de la communication

Annexe 2.1 - Illustrations du site internet



http://www.voguelo.fr/spip.php?rubrique1

Accessibilité | Plan du site | Mentions légales | Un site du 

Voguelo 

23 janvier - 3 mars 2012
Concertation publique

Le réseau Voguelo

Le projet

Les acteurs

La concertation

Donnez votre avis

Les avis déposés

Espace Aux Questions

Documents à télécharger

Actualité du site > Le réseau Voguelo

Le réseau Voguelo

Le réseau Voguelo sera composé de 3 lignes de transport :

- la ligne 1 (est) : de Vitry-sur-Seine à Invalides
- la ligne 2 (centre) : de Tour Eiffel à Austerlitz
- la ligne 3 (ouest) : de Suresnes à Musée d'Orsay



Ces lignes seront en correspondance, principalement aux escales suivantes :

- à Invalides et Musée d'Orsay, pour les 3 lignes
- à Austerlitz, pour les lignes est et centre.

Donnez votre avis

Carte du projet

Voguelo
Jan 2012 - Document de la concertation pour le projet de la ligne 1

Foire Aux Questions

1. Qui est à l'origine du projet Voguéo ?
2. Quel est le bilan et quels sont les enseignements de l'expérimentation Voguéo menée de juin 2008 à juin 2011 ?
3. Pourquoi attendre 2013 pour ouvrir ces nouvelles lignes ?
4. Comment Voguéo s'articule-t-il avec les divers projets d'aménagement des berges menés par plusieurs communes ?
5. Pourquoi lancer un investissement public alors que des compagnies privées proposent déjà des navettes sur la Seine ?
6. Pourquoi Voguéo est-il composé de 3 lignes ?
7. Pourquoi Voguéo ne va-t-il pas plus loin à l'est et à l'ouest de Paris ?
8. Quelle sera la vitesse de navigation des bateaux ?
9. Quel est le temps de parcours entre les escales ?
10. Les personnes à mobilité réduite pourront-elles utiliser Voguéo ?
11. Quelle sera la taille des bateaux ?
12. Qui va exploiter Voguéo, qui sera le transporteur ?
13. Pourra-t-on embarquer à bord de Voguéo avec son vélo ?
14. Pourra-t-on acheter les billets sur internet ?
15. Combien coûtera Voguéo ?
16. Qui va payer ?
17. Quel sera l'impact environnemental de Voguéo ?
18. Pourquoi Voguéo ne fait-il pas aussi du transport de marchandises ?
19. Les escales ne vont-elles pas détériorer le paysage de la Seine et des berges ?
20. La réalisation des escales Voguéo nécessite-t-elle le déplacement de péniches actuellement stationnées sur le domaine public fluvial ?

21. Le nom des escales est-il définitif ?

22. Les animaux sont-ils autorisés ?

23. Les collectivités ont-elles été consultées ?

24. Que va-t-il se passer à l'issue de la concertation, le 3 mars 2012 ? Comment cette procédure s'articule-t-elle avec la délégation de service public ?

1. Qui est à l'origine du projet Voguéo ?

Les collectivités locales ont fait part au STIF de leur souhait qu'un service de navettes fluviales de transport régulier de personnes soit proposé. Ce nouveau service s'inscrit dans le cadre général de politiques de requalification des berges fluviales entreprises par de nombreuses collectivités. Pour répondre à cette demande, le STIF, autorité organisatrice des transports en Île-de-France, a donc lancé un travail préparatoire, avec les collectivités et partenaires concernés, en vue de définir un service public de transport sur la Seine.

2. Quel est le bilan et quels sont les enseignements de l'expérimentation Voguéo menée de juin 2008 à juin 2011 ?

La satisfaction des voyageurs sur la qualité de service : régularité et ponctualité, information des voyageurs, propreté des bateaux ; Une fréquentation inférieure aux prévisions (500 000 voyageurs durant l'expérimentation). Le petit nombre d'escales (5), la faible distance parcourue (6,25 km) et le fait que la ligne ne desservait pas le centre de Paris expliquent en grande partie ces résultats. En conséquence, le nouveau service Voguéo, objet de cette concertation, a été conçu pour être plus attractif : 3 lignes desserviront au total 31 escales, réparties entre Suresnes et Vitry, en assurant un service de qualité supérieure à celui proposé par l'expérimentation. Ces trois lignes en correspondance permettent de constituer un véritable réseau fluvial, renforçant l'intérêt de ce mode de transport.

3. Pourquoi attendre 2013 pour ouvrir ces nouvelles lignes ?

Ce délai est nécessaire pour, d'une part désigner un délégataire de service public, responsable de l'exploitation : une procédure d'appel d'offres est en cours, que cette concertation contribuera à éclairer, et pour, d'autre part, concevoir et construire les bateaux, spécifiquement adaptés, et aménager les escales.

4. Comment Voguéo s'articule-t-il avec les divers projets d'aménagement des berges menés par plusieurs communes ?

Le positionnement des escales Voguéo est conçu en concertation avec les communes et les conseils généraux qui gèrent des projets d'aménagement des berges. Ces projets faciliteront l'accès des voyageurs aux escales depuis la voirie.

5. Pourquoi lancer un investissement public alors que des compagnies privées proposent déjà des navettes sur la Seine ?

Ces compagnies proposent un service payant, en circuit, orienté vers le tourisme et la promenade, auquel sont associés des services complémentaires (commentaires sur les monuments, restauration...). Leur vocation est différente de Voguéo qui est un service public de transport en commun, accessible avec les forfaits existants (Navigo, Imagine R).

6. Pourquoi Voguéo est-il composé de 3 lignes ?

L'exploitation du service Voguéo en trois lignes vise à optimiser le service rendu aux voyageurs : du point de vue de l'offre de service et des fréquences. du point de vue de la régularité. Le service Voguéo complet, de Vitry à Suresnes, s'étendra sur 25 km environ. On ne sait pas à ce jour exploiter une ligne si longue sans générer problèmes de retards et de régularité.

C'est pour cette même raison que les bus PC étaient séparés en 3 lignes (PC1, PC2, PC3), et que le tramway T3 étendu de Pont du Garigliano à Porte de la Chapelle sera exploité en deux arcs.

L'exploitation de Voguéo en plusieurs lignes indépendantes permet également d'adapter l'offre à la demande. En effet, les prévisions de fréquentation montrent qu'il faudra des bateaux 2 à 3 fois plus grands sur la ligne centrale, dans Paris. Avec des bateaux de cette taille, il n'y aurait qu'un bateau toutes les 45 minutes sur les lignes Est et Ouest.

L'utilisation de bateaux de taille différente sur chaque ligne permet d'offrir la même fréquence, et donc les mêmes temps d'attente, à tous les usagers, avec un bateau toutes les 20 minutes à l'heure de pointe.

Des escales de correspondance sont aménagées afin de permettre une correspondance rapide et efficace. Toutes les lignes seront en correspondance à Invalides/Musée d'Orsay : il n'y aura qu'une correspondance à faire pour parcourir l'ensemble du service Voguéo.

7. Pourquoi Voguéo ne va-t-il pas plus loin à l'est et à l'ouest de Paris ?

Il existe des écluses que les navettes ne peuvent traverser de façon régulière et rapide, l'une à Vitry-sur-Seine, au Port-à-l'Anglais, l'autre à Suresnes et une troisième au barrage de Saint-Maurice, sur la Marne.

8. Quelle sera la vitesse de navigation des bateaux ?

Les bateaux respecteront la réglementation établie par le Service de Navigation de la Seine, soit une vitesse maximale de 12 km/h dans Paris et 18 km/h à l'extérieur. Les contraintes de vitesse sont liées : aux règlements de navigation : ceux-ci précisent la limitation de vitesse, les sens de navigation, les interdictions de dépasser (« trémater ») sur certains secteurs, la navigation en cas de crue, etc. à l'importance du trafic fluvial à certains horaires (péniches, bateaux-croisières, etc.).

9. Quel est le temps de parcours entre les escales ?

Les temps de parcours seront déterminés une fois que les caractéristiques des bateaux et des escales seront définis. A titre indicatif, les premières estimations donnent les temps de parcours suivants : De Vitry-sur-Seine à Bercy POPB (ligne 1) : 35 à 40 minutes De Maisons-Alfort à Gare de Lyon (ligne 1) : environ 30 minutes De Bercy POPB à Grand Palais (ligne 1) : 45 à 50 minutes De Gare de Lyon à Tour Eiffel (ligne 2) : environ 60 minutes De Grand Palais à Pont d'Issy (ligne 3) : environ 40 minutes De Pont d'Issy à Pont de Sèvres (ligne 3) : 20 à 25 minutes De Pont de Sèvres à Suresnes (ligne 3) : 20 à 25 minutes

10. Les personnes à mobilité réduite pourront-elles utiliser Voguéo ?

L'aménagement de la voirie et l'accessibilité aux berges relève de chacune des collectivités. L'accessibilité du service Voguéo à tous les voyageurs, y compris les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) est une priorité du STIF. Il est demandé aux candidats de faire des propositions sur les modalités d'accès pour les PMR du quai jusqu'au bateau. Il s'agit notamment de trouver des solutions techniques pour répondre aux problèmes de variation du niveau de l'eau, de forts dénivelés entre le quai et le fleuve pour certaines escales.

11. Quelle sera la taille des bateaux ?

Le délégataire devra définir la capacité des bateaux en fonction de ses estimations de trafic. Toutefois, le nombre de places dans les bateaux desservant les lignes 1 (est) et 3 (ouest) pourrait être de l'ordre d'une centaine de places et d'environ 250 places pour la ligne 2 (centre).

12. Qui va exploiter Voguéo, qui sera le transporteur ?

Le STIF a lancé une procédure de délégation de service public qui va permettre de choisir l'exploitant du service de navettes fluviales. Les candidats préparent actuellement leurs offres qui seront remises au STIF d'ici l'été 2012. Le transporteur sera le candidat retenu par le Conseil d'administration du STIF à l'issue de la procédure de mise en concurrence. Le candidat sera choisi à l'issue des négociations qui seront menées par le STIF avec les candidats dont l'offre aura été retenue. Le jugement des offres et le choix du délégataire sont effectués selon les critères suivants : le respect des principes des délégations de service public, notamment du risque d'exploitation et des engagements de réalisation et de gestion du service public ; la qualité technique des propositions ; la robustesse des comptes prévisionnels ; le montant de la subvention forfaitaire d'exploitation qui sera versée par le STIF et les collectivités à l'exploitant.

13. Pourra-t-on embarquer à bord de Voguéo avec son vélo ?

Oui, les escales et les bateaux devront être accessibles à des vélos.

14. Pourra-t-on acheter les billets sur internet ?

Non, comme pour n'importe quel transport public en Île-de-France, les billets seront vendus au guichet situé à l'escale ou dans les bateaux.

15. Combien coûtera Voguéo ?

Au stade des études, le coût de fonctionnement de Voguéo est estimé à 25 millions d'euros par an. Le coût d'investissement ne peut être précisément estimé à ce stade, il dépend des options présentées par les opérateurs et des travaux d'aménagement à réaliser par les collectivités.

16. Qui va payer ?

Il faut distinguer : Les coûts d'investissement (accès aux escales, aménagement des escales...) : les travaux d'accès aux escales sont à la charge des collectivités, le reste des investissements étant supporté par l'opérateur titulaire de la délégation de service public. Les coûts de fonctionnement du personnel, d'entretien des bateaux, des escales, des berges... : ils sont payés par les voyageurs au travers des titres de transport ainsi que par une contribution forfaitaire versée par le STIF et les collectivités bénéficiant d'une escale.

17. Quel sera l'impact environnemental de Voguéo ?

Les candidats à l'exploitation sont invités à proposer des solutions les plus favorables à l'environnement. Par ailleurs, la vitesse de navigation est très règlementée, notamment pour réduire l'importance des vagues (« batillage ») provoquées par le passage d'un bateau et dont l'onde entraîne la dégradation des berges.

18. Pourquoi Voguéo ne fait-il pas aussi du transport de marchandises ?

Les bateaux conçus pour le transport public fluvial (taille, places assises, baies vitrées...) ne permettent pas le transport de marchandises. De nombreux opérateurs privés proposent déjà ces services.

19. Les escales ne vont-elles pas détériorer le paysage de la Seine et des berges ?

La majorité des escales seront positionnées sur des berges déjà aménagées (présence actuelle d'une escale, d'un port...). L'aménagement des escales respectera le « Cahier des Prescriptions Architecturales et Paysagères pour la mise en valeur des berges de la Seine dans Paris », élaboré conjointement par Ports Paris, la Mairie de Paris et le Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine de Paris. Les Architectes des Bâtiments de France (ABF) seront également consultés. Les équipements installés par l'exploitant (mobilier urbain pour abriter les voyageurs, pontons...) ou par les autres acteurs (signalétique...) respecteront ces exigences.

20. La réalisation des escales Voguéo nécessite-t-elle le déplacement de péniches actuellement stationnées sur le domaine public fluvial ?

Si les études techniques menées par le délégataire pour définir la localisation exacte des escales montrent l'impossibilité de réaliser l'aménagement prévu en raison du stationnement d'un péniche, une solution devra être trouvée, dans le cadre d'une concertation avec le bateau concerné, les gestionnaires de la navigation et du domaine public fluvial, la collectivité concernée, le STIF et le délégataire.

21. Le nom des escales est-il définitif ?

Non, le nom de chaque escale pourra évoluer, en fonction des suggestions formulées dans le cadre de la concertation.

22. Les animaux sont-ils autorisés ?

Comme sur toutes les autres lignes de transports publics, pour ne pas gêner les voyageurs, les chiens, même tenus en laisse, ne sont pas autorisés, à l'exception : des chiens guides d'aveugles, tenus par un harnais et accompagnant des personnes titulaires de la carte d'invalidité avec mention cécité des animaux de petite taille tenus dans un sac, à condition qu'ils ne puissent ni salir ni incommoder les voyageurs.

23. Les collectivités ont-elles été consultées ?

Chacune des 12 communes, les gestionnaires des berges (Voies Navigables de France et Ports de Paris) ainsi que le Service de Navigation de la Seine ont été impliqués dans l'élaboration du projet, dans le cadre des comités de pilotage qui se sont réunis entre décembre 2010 et avril 2011, et lors d'échanges dans la phase d'élaboration du cahier des charges destiné à mettre en concurrence les candidats à l'exploitation. Une réunion de travail a également été proposée à chacune des communes, à Ports de Paris et à Voies Navigables de France en novembre et décembre 2011, dans la phase de préparation de la concertation, afin de recueillir leurs attentes et leurs suggestions.

24. Que va-t-il se passer à l'issue de la concertation, le 3 mars 2012 ? Comment cette procédure s'articule-t-elle avec la délégation de service public ?

L'ensemble des avis sera recueilli et fera l'objet d'un traitement et d'une analyse. Un bilan de la concertation sera rédigé au printemps. Il sera présenté au Conseil d'administration du STIF, puis mis en ligne sur ce site.

La concertation permettra également de nourrir la réflexion et les propositions des candidats à la délégation de service public, qui remettront leur offre fin juin 2012.

La concertation sera suivie d'études approfondies, réalisées par les candidats à l'exploitation du service Voguéo, en étroite relation avec les partenaires. Le projet fera ensuite l'objet d'une enquête publique, sous la responsabilité du titulaire du marché, pendant laquelle le public sera de nouveau invité à s'exprimer.

Le lancement du réseau Voguéo débutera fin 2013 ; cette mise en service pourrait être opérée progressivement.

Annexe 2.3. Formulaire pour les avis sur le site www.voguelo.fr

Accessibilité | Plan du site | Mentions légales | Rubrique 4 | Recalculer cette page

Voguelo
stif

23 janvier – 3 mars 2012
Concertation publique

Le réseau Voguelo
Le projet
Les acteurs
La concertation
Donnez votre avis
Les avis déposés
Foire Aux Questions
Documents à télécharger

Accueil du site > Donnez votre avis

Donnez votre avis

Votre réponse sera prise en compte comme l'un des avis recueillis lors de la concertation. À ce titre, elle alimentera le bilan de la concertation et contribuera à éclairer les prochaines phases du projet.

Exprimez votre avis, vos attentes et vos propositions sur le projet

Votre contribution concerne :

- Les lignes, les escales et les correspondances
- Les horaires, la fréquence et la durée des trajets
- Les bateaux
- Les tarifs
- La gestion, le coût, le calendrier du projet
- La contribution au développement durable
- L'accès au service
- L'aménagement des berges
- Autre

Nom :

Prénom :

Code postal [Obligatoire] :

Email [Obligatoire] :
Veuillez entrer une adresse e-mail valide (de type vous@fournisseur.com).

Titre de votre message :

Votre message :

Joindre un fichier :
 Aucun fichier choisi

Autorisations :

- J'autorise la publication de ma contribution.
- Je souhaite être informé(e) sur l'évolution de Voguelo

Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent. Vous pouvez adresser une demande de modification de vos données par le présent formulaire.

Valider

Donnez votre avis
Carte du projet
Voguelo
Juin 2011 : lancement de la procédure pour les trois nouvelles lignes.

Annexe 2.5 - Carte et calendrier des opérations de tractage

Vogüéo

Stratégie de tractage

QUEST

1 Escale Suresnes-Longchamp

> Points d'intérêt

- Euro RSCG
- Hôpital Foch
- Dassault

> Tractage : 1 équipe de 2 personnes sur 2 dates

- Mardi 24 janvier
7h30 et 10h30
2 personnes
- Jeudi 16 février
16h30 et 19h30
2 personnes

2 Escale Issy Val de Seine/Pont du Garigliano

ÉQUIPE 1

> Point d'intérêt

- Cité de l'air
- Bouygues Télécom
- ENSTA

ÉQUIPE 2

> Points d'intérêt

- Hôpital Georges Pompidou
- France télévision

> Tractage : 2 équipes de 2 personnes sur 2 dates

- Jeudi 26 janvier
7h30 et 10h30
4 personnes
- Jeudi 09 février
16h30 et 19h30
4 personnes

CENTRE

3 Escale Concorde/ Musée d'Orsay

> Points d'intérêt

- L'Oréal
- Caisse des dépôts et consignations
- Musée d'Orsay

> Tractage : 1 équipe de 2 personnes sur 2 dates

- Mardi 24 janvier
7h30 et 10h30
2 personnes
- Jeudi 16 février
16h30 et 19h30
2 personnes

4 Escale Hôtel de ville / Notre-Dame

ÉQUIPE 1

> Points d'intérêt

- Hôpital Necker
- Mairie de Paris
- Rue de Rivoli
- Les Halles

ÉQUIPE 2

> Points d'intérêt

- Hôpital Hôtel Dieu
- Ecole Nationale de la Magistrature
- Notre-Dame
- Préfecture de Police



> Tractage : 2 équipes de 2 personnes sur 2 dates

- Samedi 4 février
De 14h à 17h
4 personnes
- Samedi 25 février
De 14h à 17h
4 personnes

5 Escale Gare d'Austerlitz/Gare de Lyon

> Points d'intérêt

- Hôpital Pitié Salpêtrière
- Natixis
- AFTRP

> Tractage : 1 équipe de 2 personnes sur 2 dates

- Jeudi 2 février
7h30 et 10h30
2 personnes
- Mardi 14 février
16h30 et 19h30
2 personnes

EST

6 Escale Bercy / BNF

> Points d'intérêt

- Ministère du budget
- Bred banque populaire

> Tractage : 1 équipe de 2 personnes sur 2 dates

- Mardi 24 janvier
7h30 et 10h30
2 personnes
- Jeudi 16 février
16h30 et 19h30
2 personnes

7 Escale Charenton / Ivry sur Seine

ÉQUIPE 1

> Points d'intérêt

- Crédit foncier
- Clinique de Bercy
- Centre Commercial Bercy 2

ÉQUIPE 2

> Points d'intérêt

- Cinéma Pathé, Truffaut, Leroy Merlin
- Galec
- FNAC

> Tractage : 2 équipes de 2 personnes sur 2 dates

- Jeudi 2 février
7h30 et 10h30
2 personnes
- Mardi 14 février
16h30 et 19h30
2 personnes

8 Escale École vétérinaire

> Points d'intérêt

- OSEO
- Afssa
- École vétérinaire

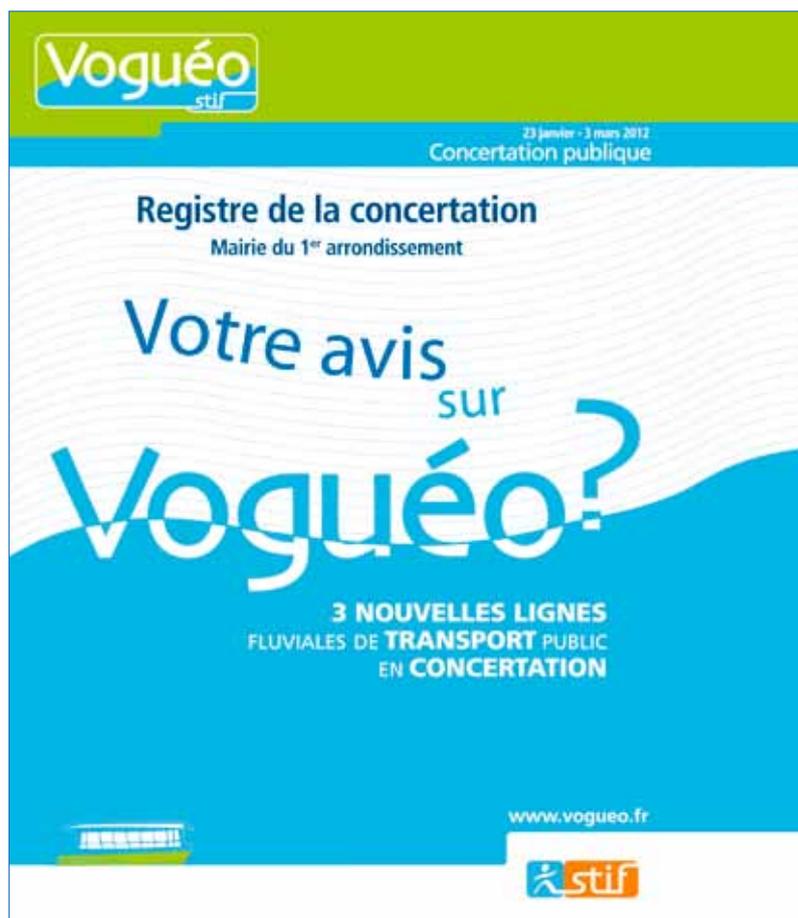
> Tractage : 1 équipe de 2 personnes sur 2 dates

- Jeudi 26 janvier
7h30 et 10h30
2 personnes

- Jeudi 9 février
16h30 et 19h30
2 personnes



Annexe 2.6. Registre déposé en mairie et son présentoir





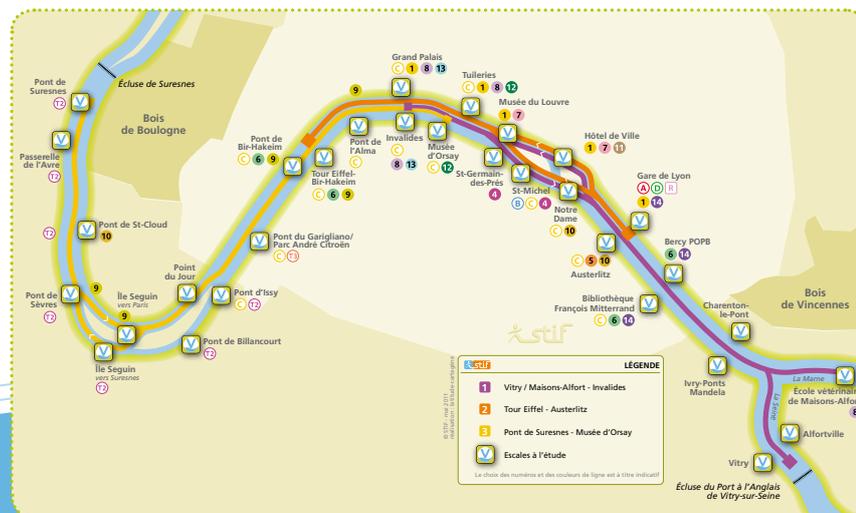
19 janvier 2012

Communiqué de presse

LANCEMENT DE LA CONCERTATION POUR LES 3 LIGNES DU FUTUR RÉSEAU VOGUÉO

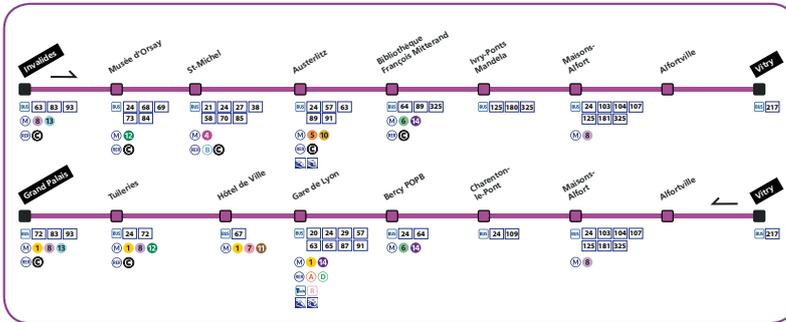
Du 23 janvier au 3 mars 2012 se tiendra la concertation sur Voguéo, premier réseau de transport public fluvial de voyageurs en France. Les riverains, associations, entreprises, futures utilisateurs et toutes les personnes intéressées sont invitées à s'exprimer. Après une expérimentation menée entre juin 2008 et juin 2011 sur 5 escales (Gare d'Austerlitz, Bibliothèque François Mitterrand, Parc de Bercy, Ivry Ponts Mandela, École vétérinaire de Maisons-Alfort), Voguéo offrira en 2013 un service étendu entre Suresnes et Maisons-Alfort / Vitry.

Le réseau Voguéo

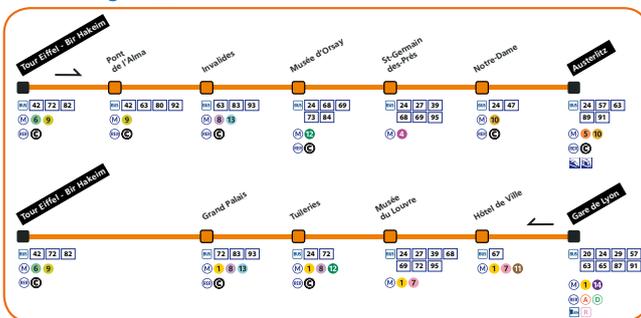


Trois lignes seront mises en place:

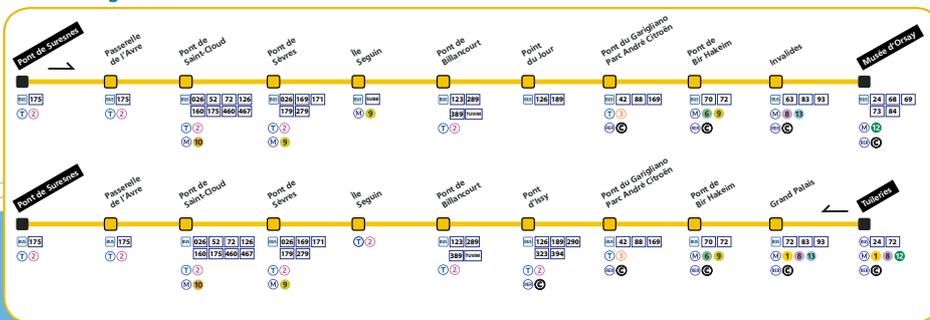
~ ligne 1



~ ligne 2



~ ligne 3



Comment donner son avis ?

La concertation se déroule du **23 janvier au 3 mars 2012** et offre plusieurs possibilités pour s'informer et s'exprimer :

- ~ Toute l'information sur le projet est sur **www.voguelo.fr** (possibilité de déposer son avis en ligne).
- ~ Un dépliant sera distribué dans les boîtes aux lettres des riverains de la Seine, une **carte T** y sera insérée et permettra de donner son avis sur le projet.
- ~ **Des registres sont à disposition du public** dans les mairies de : Alfortville, Boulogne-Billancourt, Charenton-le-Pont, Issy-les-Moulineaux, Ivry-sur-Seine, Maisons-Alfort, Meudon, Paris (mairies d'arrondissement du 1^{er}, 4^e, 5^e, 6^e, 7^e, 8^e, 12^e, 13^e, 15^e et 16^e), Saint-Cloud, Sèvres, Suresnes et Vitry-sur-Seine.

Les acteurs

Les études et la concertation sont pilotées par le STIF, l'Autorité organisatrice des transports en Île-de-France. Elles sont conduites en lien avec ses partenaires : le Service de Navigation de la Seine, Ports de Paris et Voies Navigables de France, ainsi que les collectivités concernées par les escales : les départements des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne, et les villes d'Alfortville, Boulogne-Billancourt, Charenton-le-Pont, Issy-les-Moulineaux, Ivry-sur-Seine, Maisons-Alfort, Meudon, Paris, Saint-Cloud, Sèvres, Suresnes et Vitry-sur-Seine.

Voguelo en quelques dates :

- ~ **Juin 2008-juin 2011** : phase d'expérimentation de Voguelo.
- ~ **1^{er} juin 2011** : délibération du Conseil du STIF pour lancer la délégation de service public pour les trois nouvelles lignes.
- ~ **Janvier-mars 2012** : phase de concertation. Le public peut exprimer son avis sur le nouveau projet.
- ~ **Fin 2013** : lancement du réseau Voguelo.



www.voguelo.fr

**FLASHEZ POUR ACCÉDER À
L'INFORMATION EN MOBILITÉ**

Contact presse

Sébastien Mabile
01 47 53 28 42
sebastien.mabile@stif.info

