

LIGNE F(LUVIALE)

NAVIGUER SUR LA SEINE AU QUOTIDIEN
AVEC UN TRANSPORT EN COMMUN PL
SEREIN

SOUKAINA JAMAI
MARGOT ALAUX
THOMAS LAZAREFF

ENCADRANTS: J.F COULAIS, AYDA ALEHASHEMI

D7 : PARIS, VILLE HYDRAULIQUE : REDESSINER LA VILLE AVEC L'EAU

LA SEINE ET LES CANAUX

2020-2021



PROBLÉMATIQUE :

ENTRE DÉPLACEMENT ET PROMENADE QUELLE NOUVELLE
EXPLOITATION POSSIBLE DE LA NAVIGATION FLUVIALE ?

COMMENT EXPLOITER LA SEINE POUR QU'ELLE SOUTIENNE
L'INFRASTRUCTURE EN PLACE, RENOUVELLE SON OFFRE EN
S'ADRESSANT AU PLUS GRAND NOMBRE?

SOMMAIRE

Introduction

I - Enjeux et objectifs de la navigation comme transport public

- 1- Scénario d'usage de la ligne F
- 2- Une ré-appropriation de nos modes de transports ...
- 3- ... A la recherche d'un confort quotidien

II - Présentation historique et état des lieux de la navigation sur la Seine depuis 1837

- 1- Evolution de la navigation dans Paris et sa banlieue
- 2- Cartographie des parcours

III - Notre stratégie à grande échelle : une ligne à deux vitesses

- 1- Des arrêts connectés à leurs contextes
- 2- Une implantation adaptée

IV- Mise en situation des différents cas d'études

- 1- Connexion des arrêts aux autres transports
- 2- Illustration du bateau-bus

Conclusion & mise en perspective de l'expérience

INTRODUCTION

Nous sommes partis d'un constat simple. Aujourd'hui, la Seine est très peu utilisée pour le transport de personnes. Pourtant la navigation est un moyen de transport fiable utilisé dans de nombreuses villes du monde comme transport en commun. La Seine qui relie la banlieue Nord-Ouest à la banlieue Sud-Est en traversant la capitale était donc toute destinée à transporter parisiens, touristes et habitants de l'île de France. Tous sont à la recherche à un moment donné de la contemplation de cette ville majestueuse. A la recherche d'un déplacement plus respectueux à la fois de la nature, mais également d'eux-mêmes. Ne supportant plus la proximité et l'inconfort des métros bondés. Les transports en commun que sont les RER, les métros, les tramway et les bus sont aujourd'hui insuffisants face au trafic quotidien. Au même moment les bateaux touristiques doivent redoubler d'innovations pour rester à flot face à une demande en baisse. Notre projet s'inscrit alors dans ce paysage proposant un déplacement doux suivant le trajet de l'eau.

C'est une offre de transport adressée **aux sportifs qui veulent se rendre en forêt; aux familles qui en proche banlieue profitent du weekend pour aller au musée; à un retraité qui se rend chez sa fille et profite d'un trajet au calme pour finir son roman et admirer les bords de seine; à un étudiant qui rentre d'une longue journée de cours** et préfère ce trajet plus direct et plus calme à l'efficacité d'un RER nécessitant un changement aux Halles à 19 heures. C'est une proposition en phase avec l'évolution de

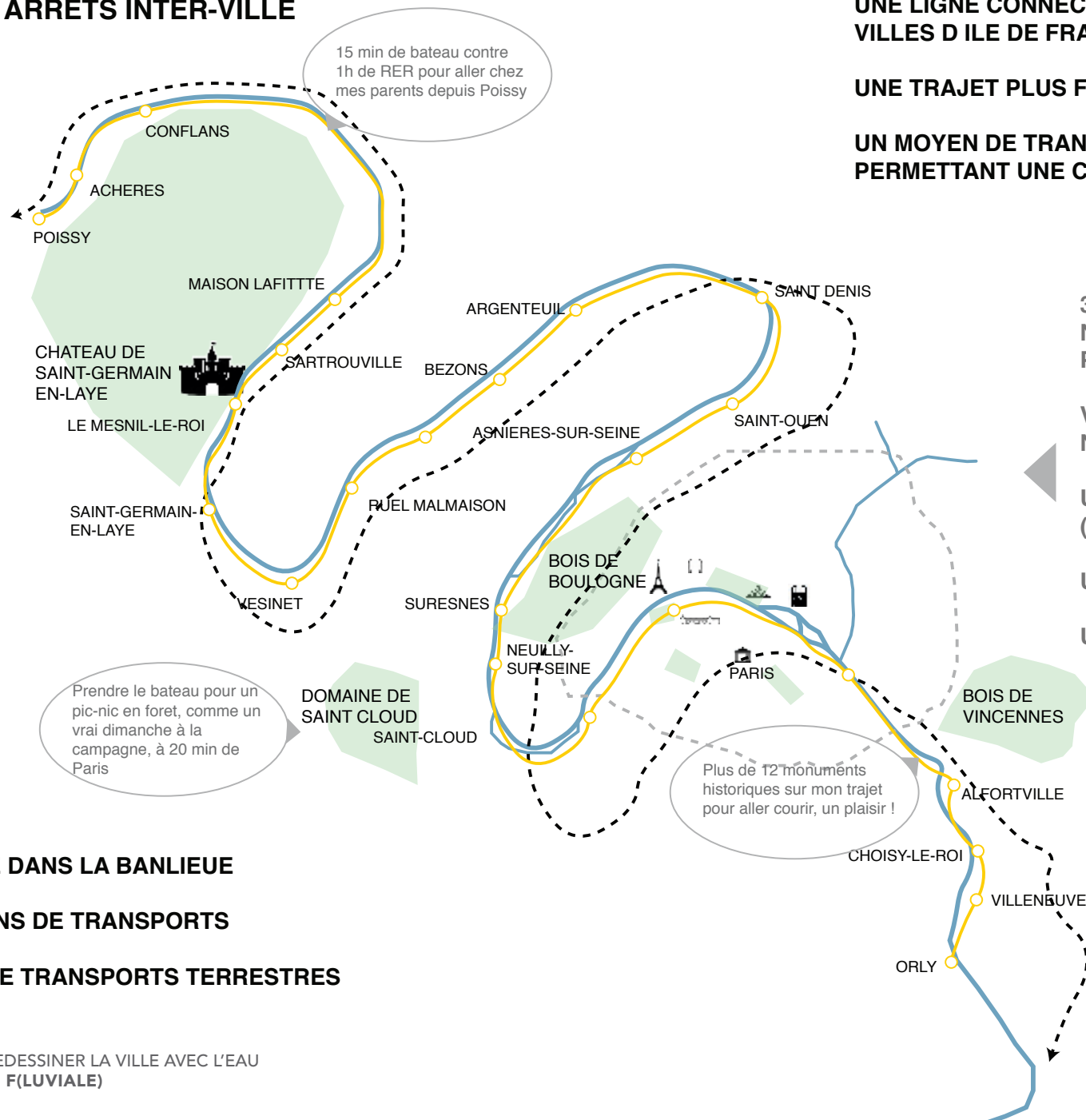
nos modes de vies ou l'on accepte de se déplacer plus lentement pourvu que **le trajet nous offre une qualité de déplacement, plus vert, plus contemplatif et plus direct**. Aujourd'hui nombre de travailleurs parisiens ont quitté la capitale pour une vie moins frénétique, plus au calme, plus verte également à la recherche d'espace. Cette ligne fluviale ne vient pas concurrencer les moyens en place, elle complète l'offre actuelle. Elle offre un lien plus facile entre la ville et sa vitesse et la banlieue où l'on prend le temps.



Collage personnel qui résume les raisons d'un besoin d'un nouveau transport en commun

Une ligne à deux vitesses

----- LIGNE AVEC ARRETS TOURISTIQUES ET SPORTIFS
— LIGNE AVEC ARRETS INTER-VILLE



OBJECTIFS

UNE LIGNE CONNECTANT EFFICACEMENT LES VILLES D ILE DE FRANCE

UNE TRAJET PLUS FLUIDE ET AGREABLE

UN MOYEN DE TRANSPORT MOINS POLLUANT PERMETTANT UNE CONNECTIVITE A VELO

32 KM DE VOIES NAVIGABLES ENTRE POISSY ET ORLY

VITESSE MOYENNE DE NAVIGATION 20 KM/H

UN SERVICE MULTI-USAGES (détente - travail - tourisme)

UN TRANSPORT DOUX

UNE FREQUENCE DE 10 MIN

ENJEUX

MANQUE DE CONNECTIVITE DANS LA BANLIEUE

ENGORGEMENT DES MOYENS DE TRANSPORTS

POLLUTION DES MOYENS DE TRANSPORTS TERRESTRES

I - Enjeux et objectifs de la navigation comme transport public

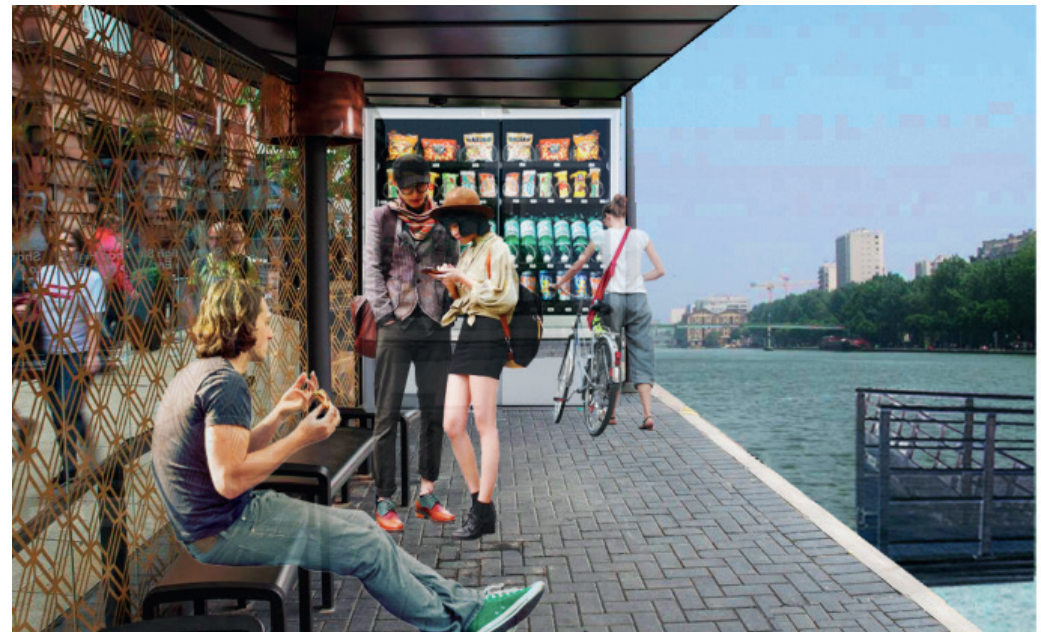
1- Scénario d'usage de la ligne F

Problématique : Entre déplacement et promenade quelle nouvelle exploitation possible de la navigation fluviale ? Comment exploiter la Seine pour qu'elle soutienne l'infrastructure en place et renouvelle son offre en s'adressant au plus grand nombre ?

C'est en partant de ces problématiques que nous avons démarré notre travail. Pour arriver à cela nous avons dressé un état des lieux précis des transports en communs franciliens.

Il y'a plus d'un siècle le métro voyait le jour, puis une cinquantaine d'années après, c'est le RER qui est venu compléter l'offre de transport. A l'époque les infrastructures étaient surdimensionnées. Aujourd'hui, la densification de population en région d'Ile-de-France et l'importante mobilité pendulaire engendrent un engorgement quotidien des moyens de transports pourtant soutenus par l'important réseau de bus et le tramway qui entoure Paris. Les infrastructures ne sont plus à l'échelle de la demande et il n'est pas possible d'augmenter la fréquence d'un métro toutes les deux minutes pour des questions évidentes de circulation.

A cette problématique de l'**engorgement des moyens de transport** la seule réponse est donc un nouveau projet. Pas sur les routes déjà impraticables à cause du nombre de voitures dans Paris, pas sous terre car le maillage serré est déjà très important,



Collages d'ambiances souhaitées pendant l'attente d'un bateau et pendant le trajet en ville



Collages d'ambiances souhaitées pendant l'attente d'un bateau et pendant le trajet dans un espace vert
D7 : PARIS, VILLE HYDRAULIQUE : REDESSINER LA VILLE AVEC L'EAU
LA SEINE ET LES CANAUX | **LIGNE F(LUVIALE)**

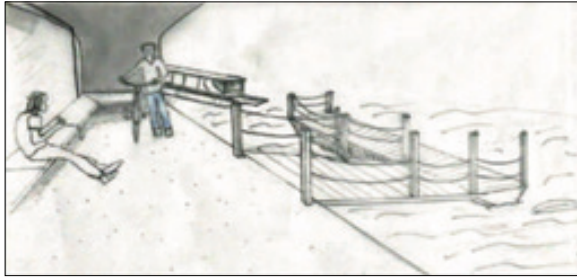
mais bien sur l'eau.

Ce premier élément n'a pas été le seul à nous convaincre de continuer nos recherches en ce sens. **Le manque de connectivité dans la banlieue est un problème majeur.** Comme le réseau rayonne depuis Paris vers les grandes villes de banlieue, il peut être nécessaire de revenir intramuros pour rejoindre la banlieue depuis la banlieue tant la connectivité inter-banlieue est mauvaise. Seule option à cela : le bus, avec ce qu'il engendre d'aléas, contraint par une circulation souvent engorgée.

Ce qui nous amène au troisième point important **la trop forte pollution** des moyens de transports terrestres tels que les bus. C'est en partant de ce constat que nous avons pensé notre projet à mi-chemin entre le transport en commun et le transport touristique. **Une ligne fluviale à deux vitesses pour répondre aux besoins des franciliens.**

2- Une ré-appropriation de nos modes de transports ...

STORYBOARD QUI RACONTE L'UTILISATION PAR "MATTHIEU", UN FRANCILIEN, DES DEUX NAVETTES POUR DEUX SITUATIONS DIFFERENTES



Mathieu se rend à l'arrêt de la ligne F de Poissy pour aller voir sa grand mère qui habite à Conflans Saint Honorine.



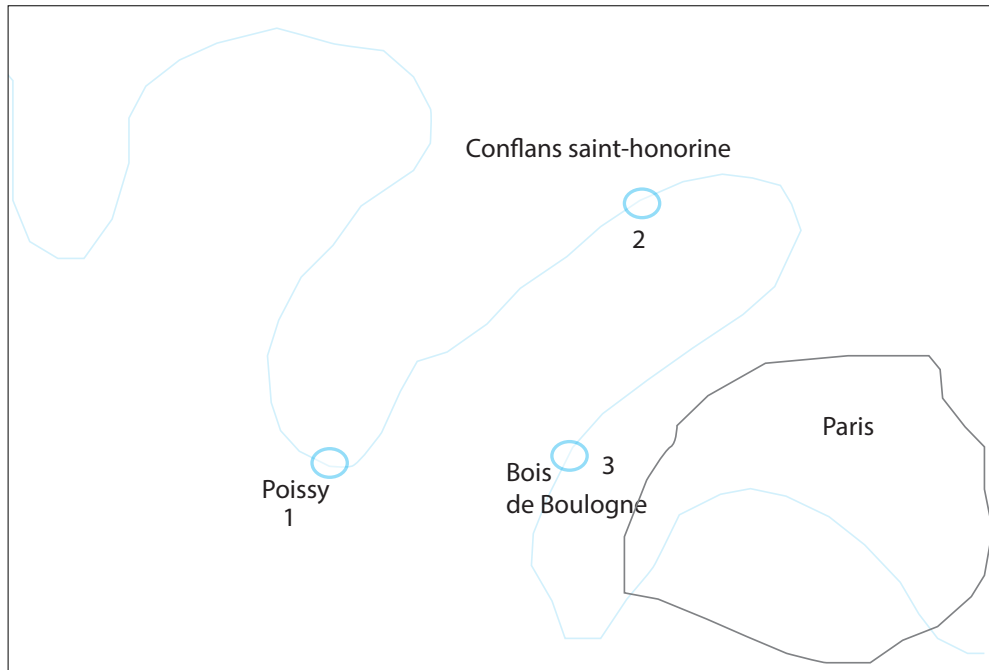
Une fois installé, Mathieu se désaltère grâce au bar.



«allo Mamie, je suis arrivé à Conflans, j'arrive dans 3 min»
«Déjà?!»
«Oui j'ai pris la navette de poissy j'en ai eu pour 15 min»
«très bien mon coco, d'habitude tu mets 1h30 pour venir avec le rer A et ce changement à Maison-Laffitte»
«oui c'est fini la perte de temps maintenant il y a la ligne F!»



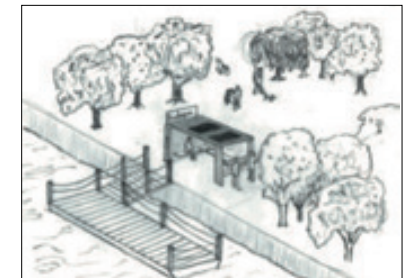
Après être allé voir sa grand mère, Mathieu décide d'aller au bois de Boulogne rejoindre ses amis cyclistes !



Itineraire de Mathieu.



Cette fois-ci Mathieu décide de prendre la grande navette. Il n'est pas pressé, il fait beau, toujours accompagné de son vélo. La navette arrive.



Un peu plus d'une heure plus tard, le voila arrivé à bon port.

3- ... A la recherche d'un confort quotidien

Un trajet fluide qui connecte les villes de banlieue

Avec la navigation sur la Seine, le projet s'inscrit immédiatement en marge des problèmes de fréquences des trains ou d'engorgement des routes. Il permet **un trajet fluide et fiable**. Le trajet aléatoire défini par le lit de la Seine connecte entre elles des villes de tailles et d'importances différentes. Ces villes sont connectées aux différents réseaux de transports en communs. **La ligne fluviale propose alors de nouvelles interconnexions facilitant les déplacements.** L'utilisation optimale de ce nouveau moyen de transport plus lent concerne justement des trajets courts mal desservis, ou des balades (touristiques et sportives). L'idée n'étant pas de traverser Paris et sa banlieue en un temps record.

C'est un transport à deux vitesses que nous proposons.

Une navette est programmée pour des *arrêts réguliers en ville près des centres d'intérêts* qu'elle offre et des connexions possibles aux autres moyens de transports. Alors qu'une autre ligne plus lente concentre ses pauses sur des espaces naturels et culturels, reliant également les villes et les autres transports.

Un transport vert

Cette alternative plus verte s'inscrit dans la ligne idéologique de notre projet. L'impact écologique des nouveaux moyens de transports ne peut plus être négligé aujourd'hui.

C'est pourquoi nous pensons à une navette 100% non-polluante et à



La ligne rapide avec arrêt dans les principales villes de banlieues



La ligne lente avec arrêt dans tous les centres d'intérêts



l'hydrogène ayant un impact minimum sur son environnement permettant une fluidité de connexion avec le vélo.

Un voyage de qualité.

La navette se veut être un espace fonctionnel qu'il soit question de déplacement, de rangement des vélos, d'accessibilité.

Elle est pensée pour agrémenter le voyage de confort. Cela se matérialise par des assises modulables, des tablettes pour travailler ou se restaurer grâce au bar mis en place au coeur du bateau. Le personnel navigant en charge est également là pour raconter l'histoire des espaces traversés ou conseiller le voyageur sur les arrêts.

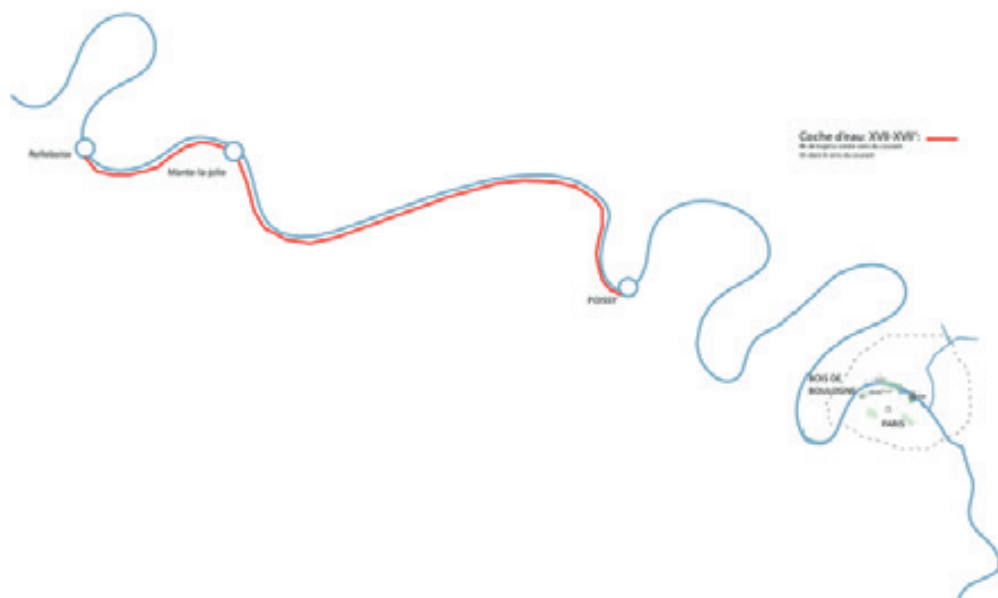
Un design optimal et fonctionnel pour les arrêts

Les arrêts sont également pensés dans cette même optique verte. Une coque standard avec différents usages déclinée en deux dimensions pour s'adapter aux besoins de la ville et de la forêt. Un format simple et facilement adaptable aux différentes typologies de quais sur lesquels le projet vient s'inscrire. Permettant ainsi de multiplier les arrêts pour une plus grande modularité de l'offre.

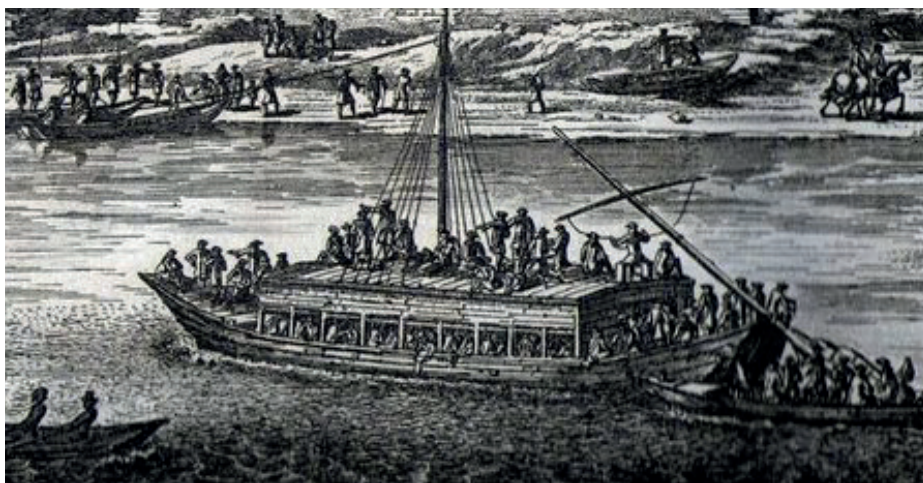
Pour fonctionner ce projet doit permettre une grande adaptabilité. Les arrêts doivent être fréquents, tout autant que les passages de bateau.

II - Présentation historique et état des lieux de la navigation sur la Seine depuis 1837

1- Evolution de la navigation dans Paris et sa banlieue



Carte du trajet des coches d'eau au XVIIe siècle



La Galiote en Seine, Gravure de Perelle, XIXe siècle,
histoiremantois.canalblog.com

LE TRAFIC FLUVIAL AU XVII EME SIECLE

L'ancêtre des bateaux touristiques fluviaux sur la Seine à été créé au XVII ème siecle et se prénomait le coche d'eau. Celui-ci était destiné aux voyageurs. Des services réguliers de coche d'eau existaient sur la plupart des rivières navigables et des canaux. En 1626, le premier coche à eau a été inauguré entre Paris et Tours. Sa vitesse moyenne était alors d'environ 10 km/h. Il existe plusieurs types de coches d'eau. Les premières étaient halées par des chevaux ou mues à la voile comme pour les galiotes.

Au début du XVIIe siècle un coche d'eau, la Galiote, reliait Rolleboise à Poissy. Ces deux villes étant à 44 kilomètres l'une de l'autre, il fallait se munir de patience. Il transportait indifféremment voyageurs et marchandises et était très utilisé. Il contenait 89 places dont 40 dans son salon. Il était attelé à 4 chevaux qui étaient changés au relais établit à Rangipont, un hameau de Gargenville. Le départ de Rolleboise était à 8 heures du soir et l'arrivée à Poissy le lendemain à 5 heures du matin, soit 9 heures de transport pour 44 km. Pour l'aller, 9 heures étaient nécessaires pour accomplir le trajet, mais 5 heures suffisaient pour le retour. Cette différence était due au courant qu'il fallait remonter, à l'obscurité de la nuit et au mauvais entretien du chemin de halage.

Plus tard, à Paris, notamment au XIXe siècle, des services de coche d'eau sont mis en place pour permettre à ses habitants de se rendre dans les guinguettes de bord de Seine, en banlieue. Ces coches d'eau ne sont

plus destinés aux voyageurs, mais aussi aux parisiens voulant passer du bon temps dans des cabarets de banlieue. Ces services sont assurés par des bateaux à vapeur, exploités par la Compagnie des Bateau à vapeur de Paris à Saint-Claud.

En 1917, les lignes fluviales sont supprimées, car elles sont désertées par les voyageurs, car la France est tout simplement en temps de guerre. L'apogée de ce trafic fluvial se déroule en 1934 après l'Exposition universelle de 1900 avec près de quarante-deux millions de passagers, mais ce service connaît un déclin progressif avec la création des lignes de tramway électrique, et réellement déserté puis abandonné après le développement du métro.



Carte postale avec le bateau Chocolat Menier, vedette de la Compagnies des Bateaux Parisiens, XIXe siècle, [wikipedia.org](https://fr.wikipedia.org/wiki/Compagnie_des_Bateaux_Pariens)

Aujourd'hui, le terme est associé au développement touristique et aux promenades fluviales et circuits nautiques, comme au Cap d'Agde, à Castres, à Port Grimaud, sur la Vilaine à Rennes, sur la Loire en Anjou

entre Montsoreau, Saumur et Candes, etc. Il existe aussi dans certaines villes traversées par des rivières importantes (Londres, Lyon ...), des navettes régulières, parfois fréquentes, utilisées au même titre que les autobus urbains. Londres a 28 points de débarquement intégrés au service de transport public de la ville.



Le bateau Thames Clippers sur la Tamise, Londres, 2020, crédit. Daniel Leal-Olivas

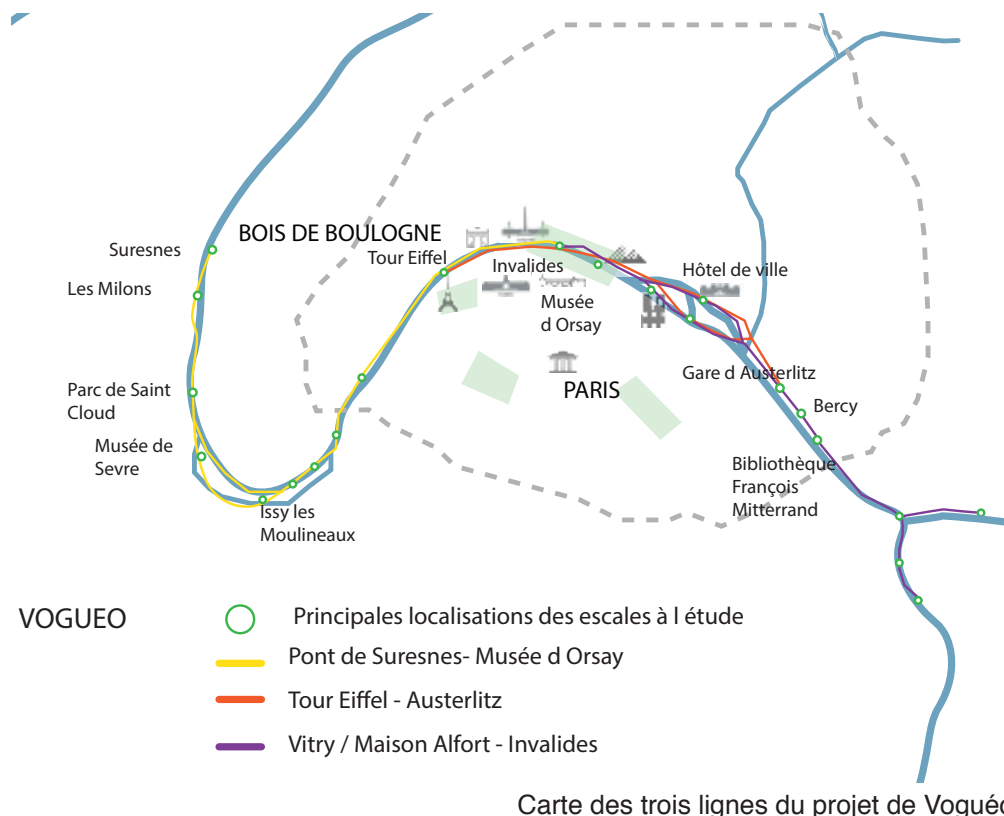


Le Vaporetto à Lyon, sur le Rhône, 2013, crédit. Wikipedia

EXPERIENCE VOGUEO (2008-2011)

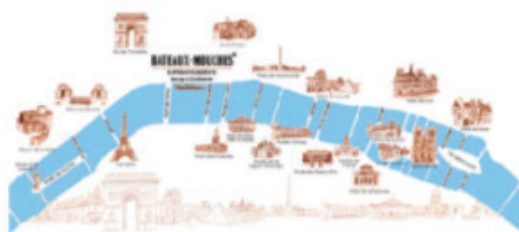
Néanmoins, il y a eu une tentative de navette reliant la proche banlieue à Paris. La compagnie Voguéo, un ancien service public de transport en commun par navette fluviale et assuré sur la Seine et la Marne, a essayé d'instaurer une navette pour les Parisiens en temps que simple transport en commun mais la vitesse de croisière ainsi que le prix du trajet ont freiné les usagers. Défini par le syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) en 2007, le service a été inauguré le 28 juin 2008 entre la gare d'Austerlitz à Paris et l'école vétérinaire de Maisons-Alfort, avec un temps de parcours moyen de trente-cinq minutes, réduit à vingt-huit minutes l'année suivante. La période d'expérimentation a pris fin le 5 juin 2011. Le service devait officiellement reprendre en 2013 pour s'intégrer dans un véritable réseau fluvial, mais le projet a été finalement abandonné faute de modèle économique viable.

Contrairement aux services touristiques fluviaux à Paris, cette nouvelle ligne se différenciait par ses horaires adaptés aux migrations domicile-travail et son financement par le STIF. Là était le problème, car étant financé par STIF nous ne pouvions pas acheter un ticket de la RATP pour accéder à ce service.



Catamaran de Voguéo, 2008, Paris, *credit. JULIEN SOLONEL*

Histoire de la navigation sur la seine



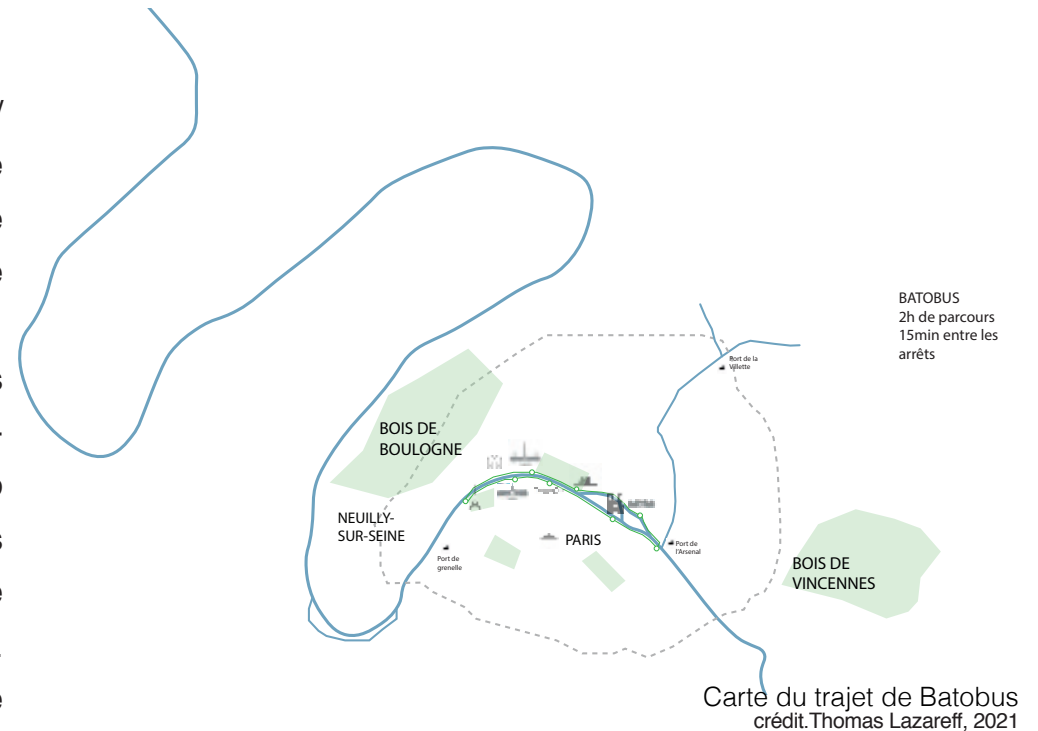
2- Cartographie des parcours

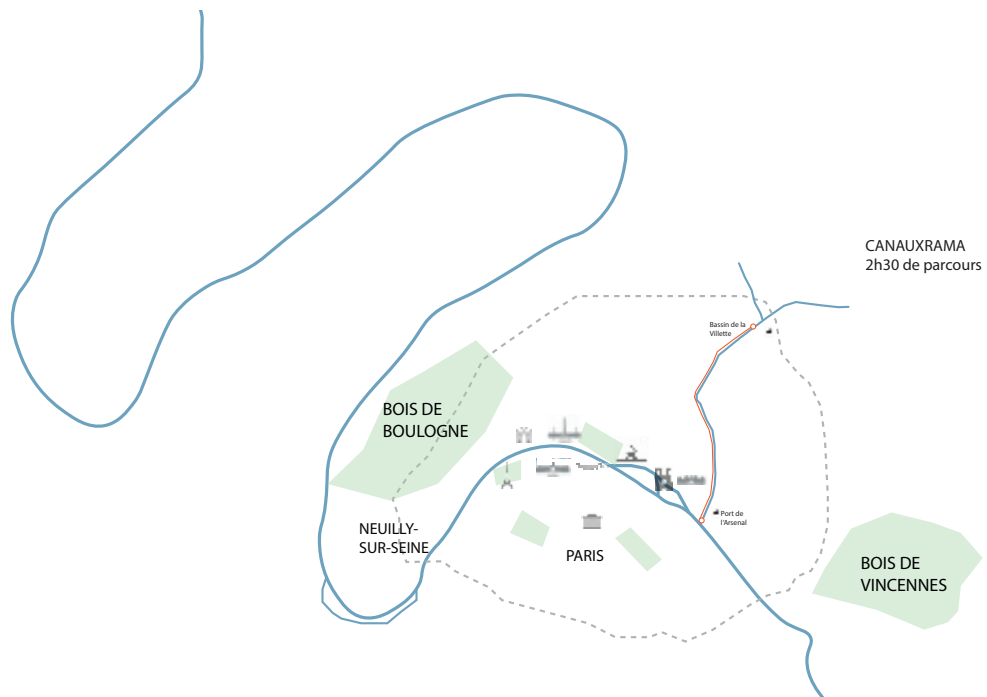
Actuellement, il existe une navette destinée au trajet “maison/travail” qui débute à Saint-Denis et qui se termine au bassin de la Villette. Cette navette ne propose que deux allers-retours. Le premier à 9h et le second à 18h. Cette navette n'est pas destinée aux touristes et elle ne propose que trop peu de service.

A cela s'ajoute une multitude de navettes touristiques. Ces compagnies sont une dizaine à se partager et les canaux (Saint-Martin / l'Ourcq/Saint-Denis) et la Seine. Il existe le bateau-apéro qui propose d'embarquer à BeauGrenelle pour un parcours de 2 heures sans arrêt. Le Batobus est un service régulier de navettes fluviales à destination des îles de la Cité et Saint-Louis. Il propose huit escales permettant de découvrir Paris au fil de la Seine.

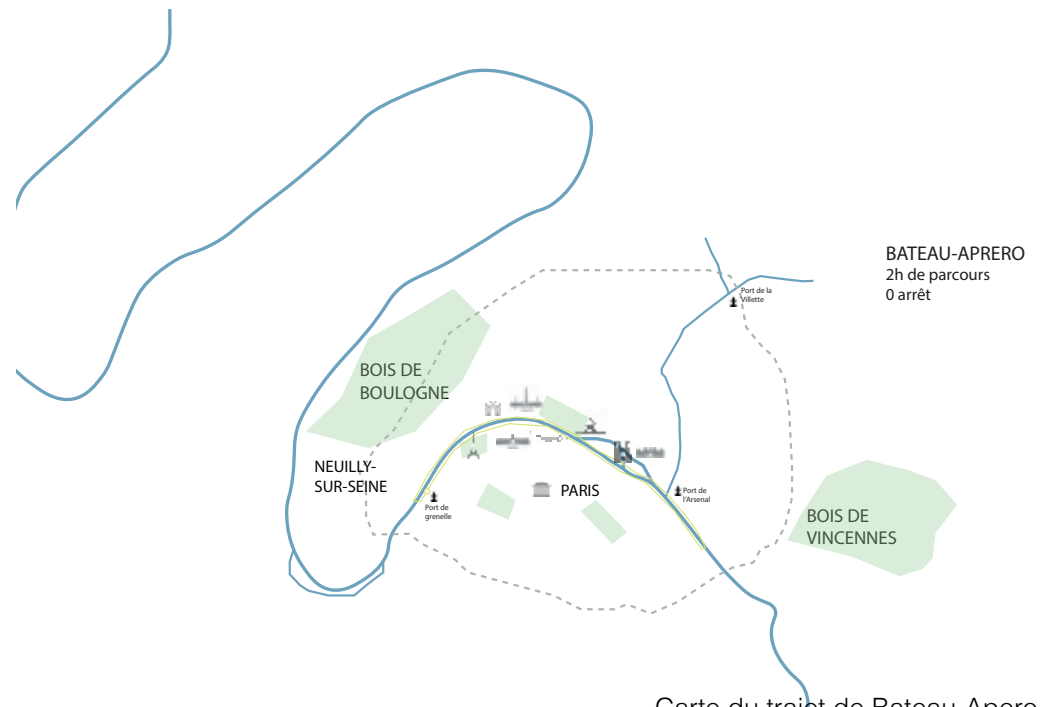
Aussi, nous pouvons trouver CANAUXRAMA qui propose un parcours de 2h30 qui prend son départ au port de l'Arsenal et qui se termine au bassin de la Villette, Marin d'Eau Douce qui propose un parcours de 2 heures. Ce parcours débute au bassin de la Villette, passe par le port de l'Arsenal, fait une escale au Louvre, fait le tour de l'île Saint-Louis pour remonter sur le canal Saint-Martin.

Enfin, il existe le Bateau-mouche qui fait sensiblement le même trajet que celui de Marin d'Eau Douce mais celui-ci prolonge son parcours sur le canal de l'Ourcq.

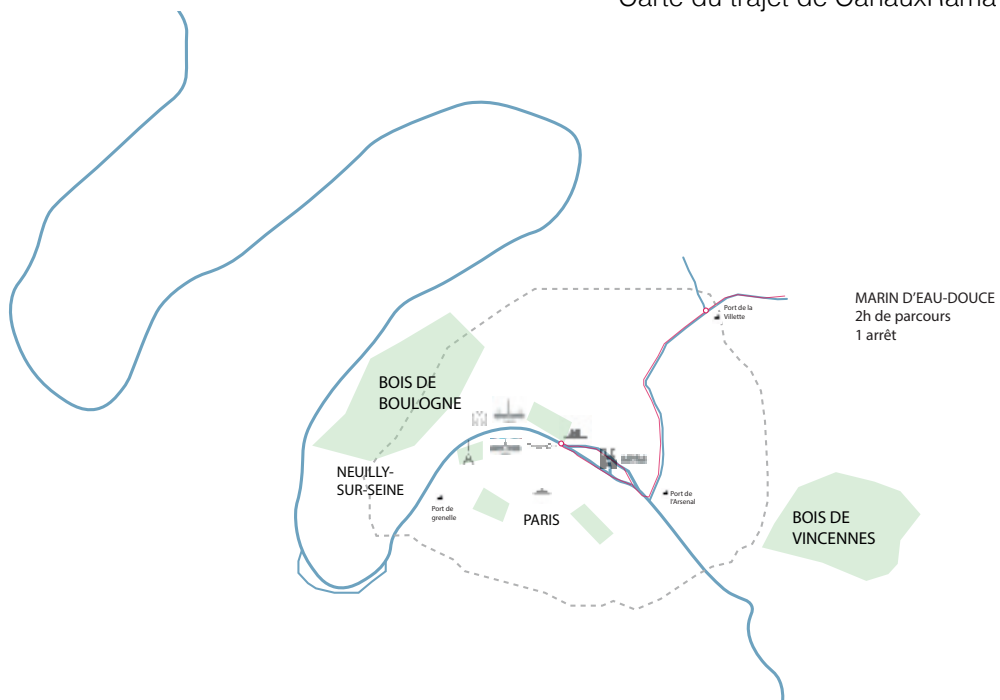




Carte du trajet de CanauxRama



Carte du trajet de Bateau-Apero



Carte du trajet de Marin D'eau-Douce



Capture d'écran Google Maps de l'infrastructure de Bateaux-Mouches au Port de la Conférence 16

III- Notre stratégie à grande échelle : une ligne à deux vitesses

1- Des arrêts connectés à leurs contextes

L'enjeu du projet est de proposer un service qui vient compléter l'offre existante. Il nécessite d'être mis en place facilement car il est très diffus sur le territoire. D'où l'importance de proposer **un système facilement reproductible et adaptable à de nombreuses typologies.**

Dans cette optique les arrêts sont travaillés en deux typologies, **pour la ville et pour les espaces verts, avec des matériaux et des usages différents.** Les bateaux également se déclinent **en deux dimensions** : ils offrent **les mêmes services** mais répondent à deux demandes notamment au niveau de leur capacité d'accueil. Les pontons flottants s'adaptent grâce à leur rampe télescopique au niveau fluctuant de l'eau.

Quant aux lignes et aux arrêts, ils ont été pensé en corrélation avec les autres transports existants mais principalement pour répondre aux besoins des différents centres d'intérêts des villes en bord de seine (gymnase, hôpital, université, école, station de RER, etc).

UN SERVICE OFFERT :
TRAJET EN BATEAU-BUS

DEUX CLIENTELES DONC DEUX LIGNES

UNE CLIENTELE PRESSEE
UNE LIGNE PLUS RAPIDE AVEC
ARRÊT MOINS FREQUENT

UN BATEAU PLUS PETIT MAIS
PLUS RAPIDE AVEC BAR

UNE CLIENTELE TRANQUILLE
UNE LIGNE LENTE AVEC ARRÊT
FREQUENT

UN BATEAU GRAND AVEC VUE
PANORAMIQUE ET BAR MAIS
PLUS LENT POUR PROFITER

DEUX CONTEXTES D'IMPLANTATION DES ARRÊTS

ARRÊT DANS LA VILLE

MATERIAUX APPROPRIES
(METAL, TARTAN)

PROXIMITE DES TRANSPORTS
EN COMMUN URBAINS

ARRÊT DANS ESPACE VERT

MATERIAUX APPROPRIES
(BOIS, GRAVIERS)

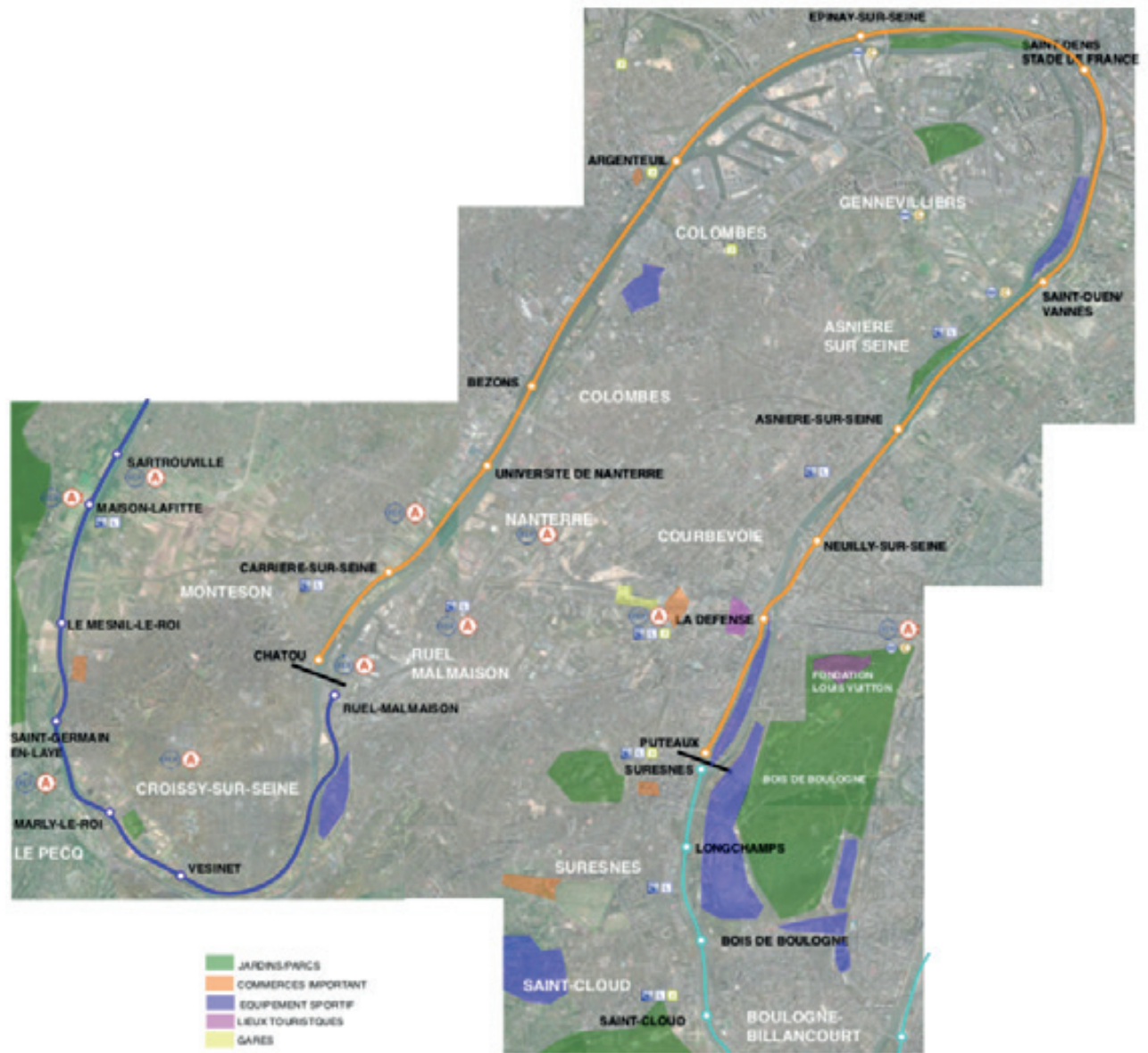
ESPACE POUR VELO

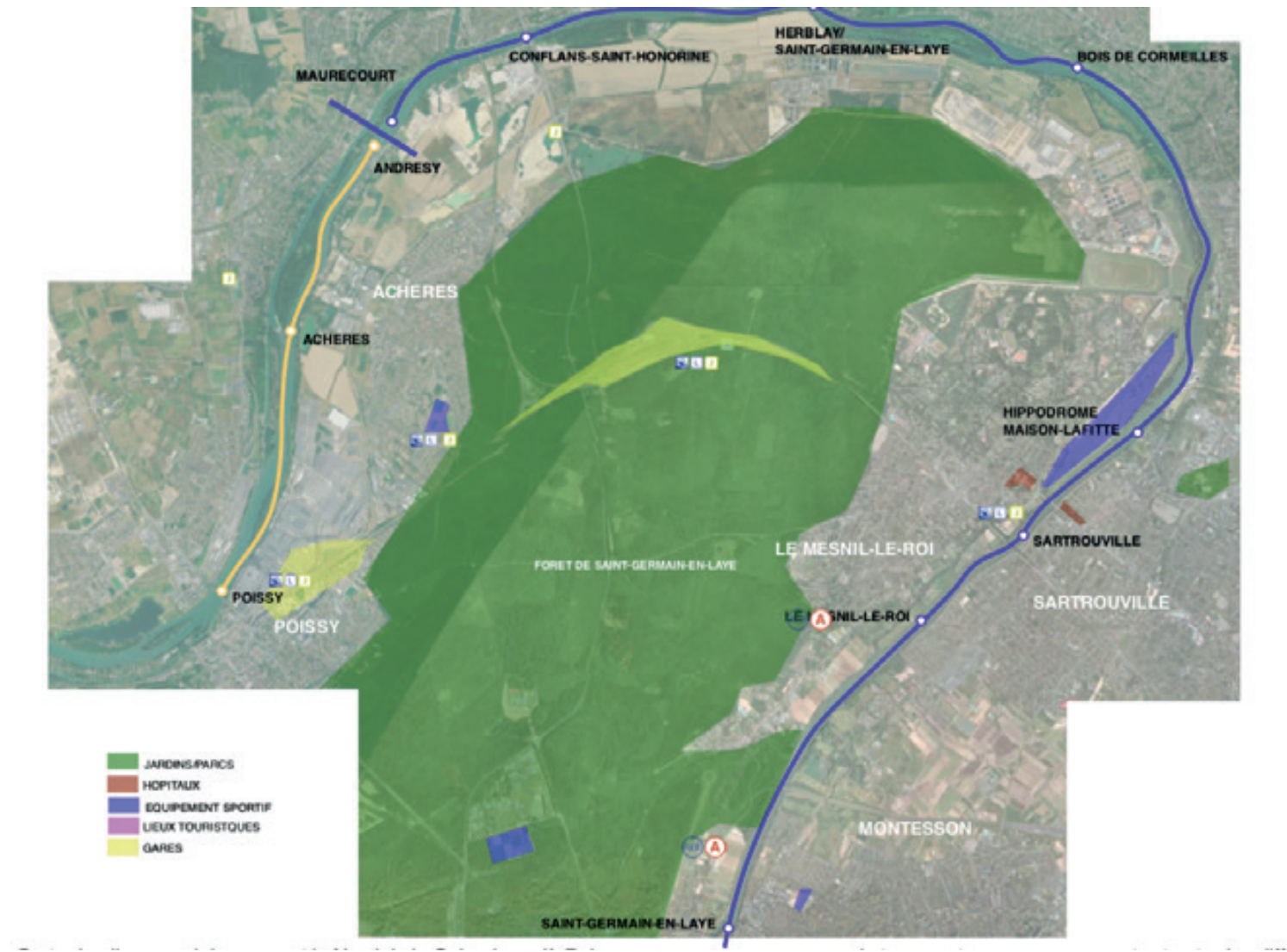
LES LIGNES ET LES ARRÊTS

Afin de créer les différents arrêts sur nos lignes, nous avons déterminé tous les centres d'intérêts autour de la Seine en prenant en compte **les sites touristiques, les espaces verts, les équipements sportifs, les centres commerciaux, les hôpitaux** et bien sûr **les transports en communs à proximité (BUS, métro, RER, Tramway, gare).**

Nous avons donc établi 5 cartes où nous voyons les lignes et leurs arrêts avec tous les lieux d'intérêt mis en avant.

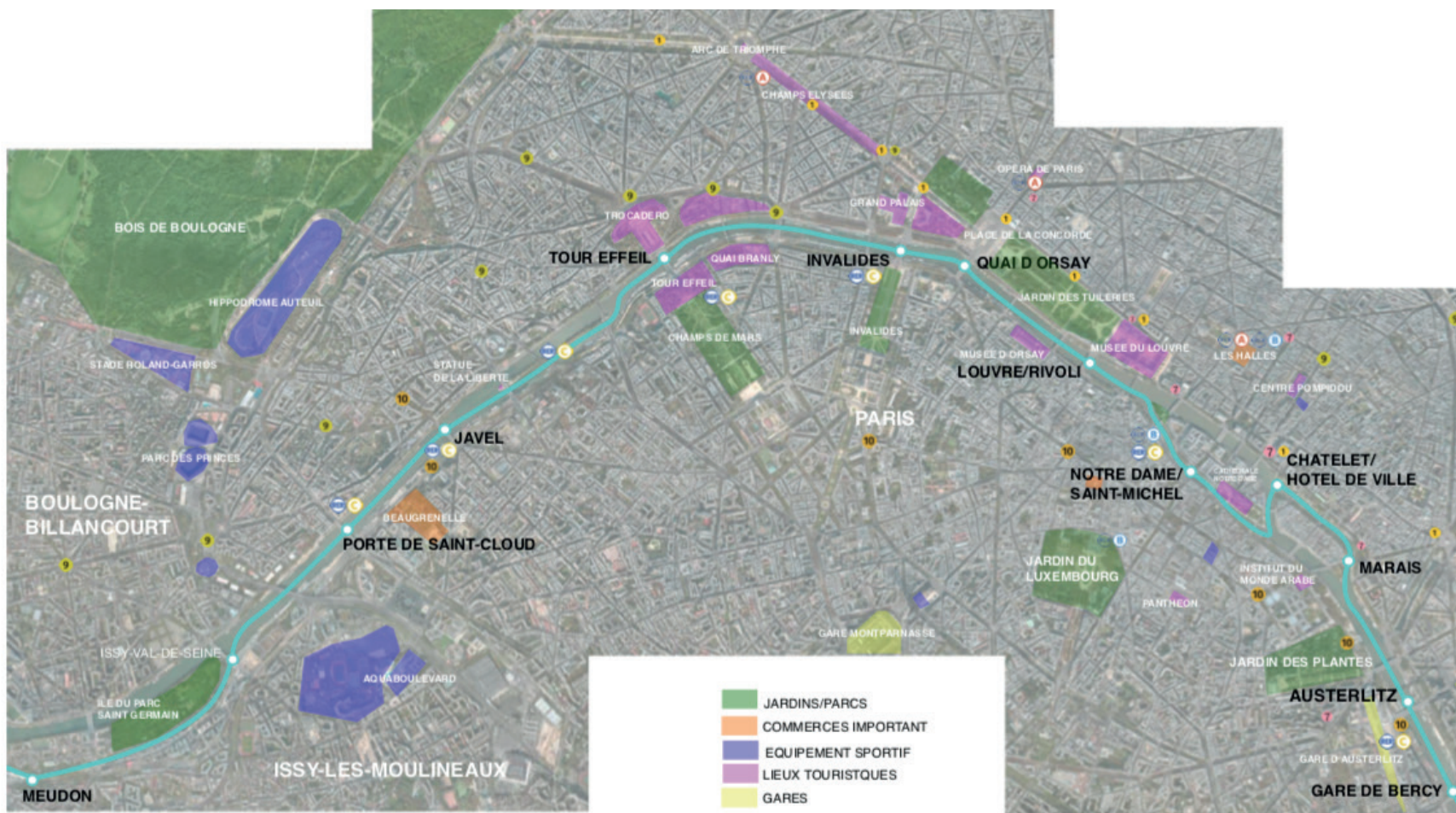
A DROITE : Carte des lignes qui desservent le Nord de la Seine de Saint-Cloud jusqu'à Sartrouville, une zone avec plusieurs espaces verts et desservés en transports



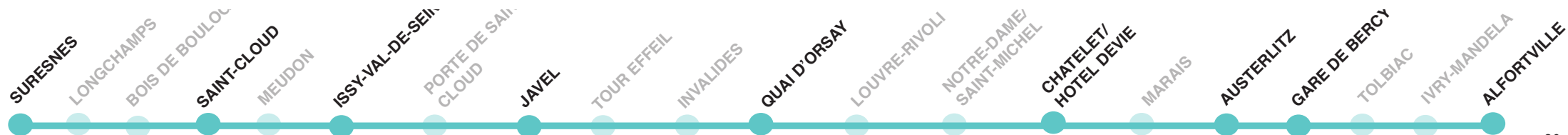


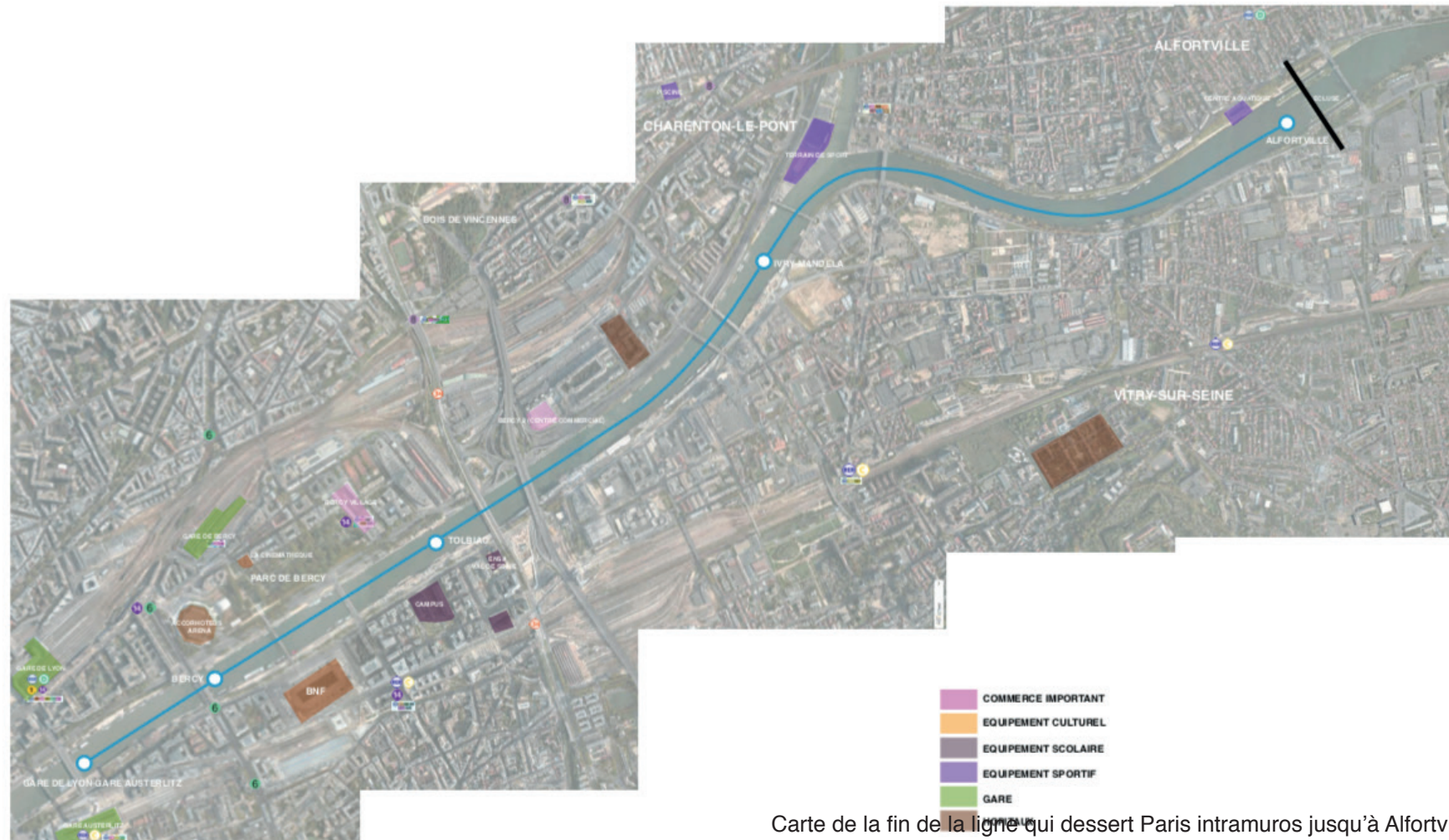
Carte des lignes qui desservent le Nord de la Seine jusqu'à Poissy , un espace en manque de transports en communs surtout entre les différentes villes de banlieue





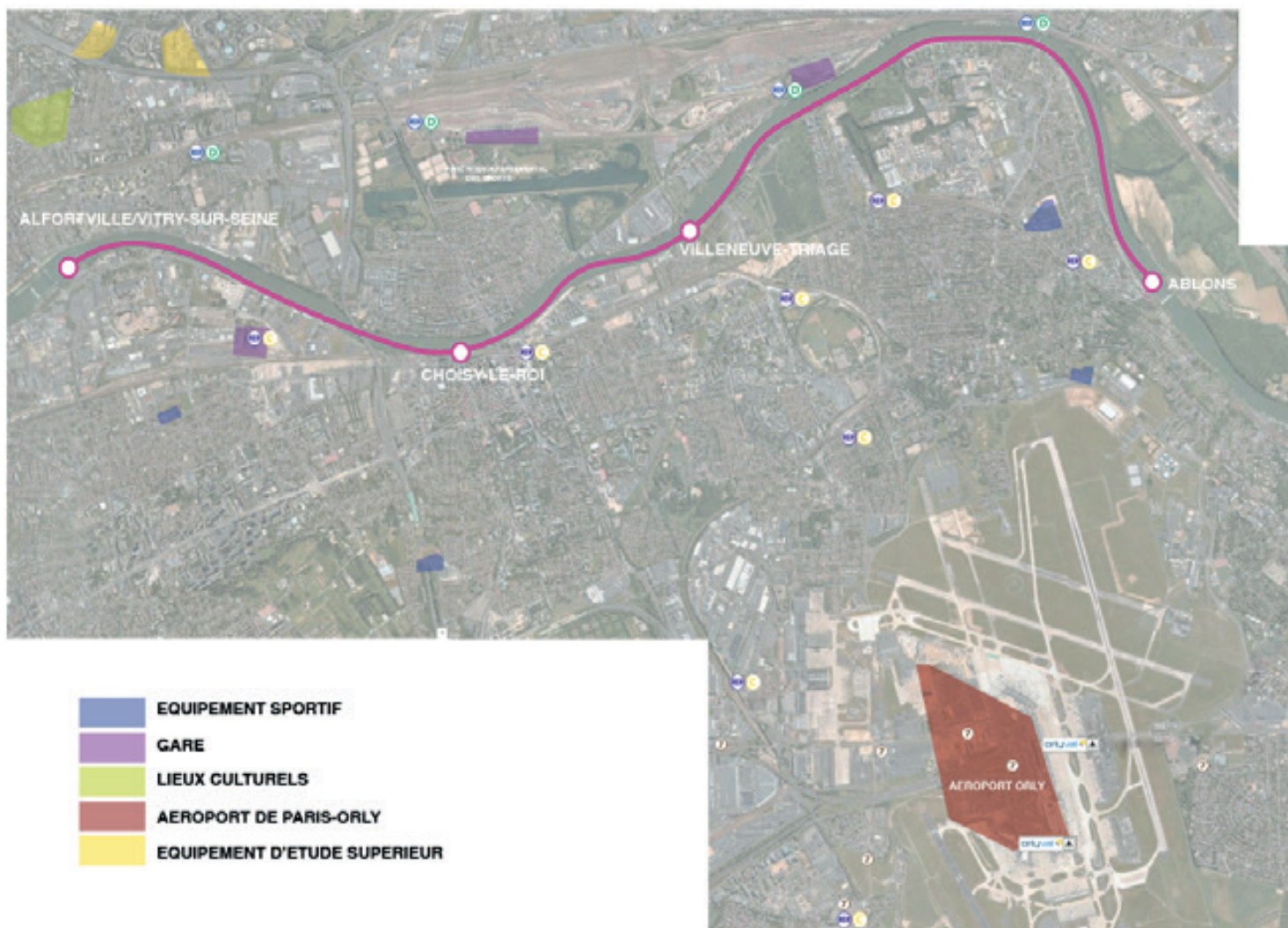
Carte du centre de Paris avec la ligne qui dessert l'intérieur de Paris avec principalement des arrêts touristiques





Carte de la fin de la ligne qui dessert Paris intramuros jusqu'à Alfortville



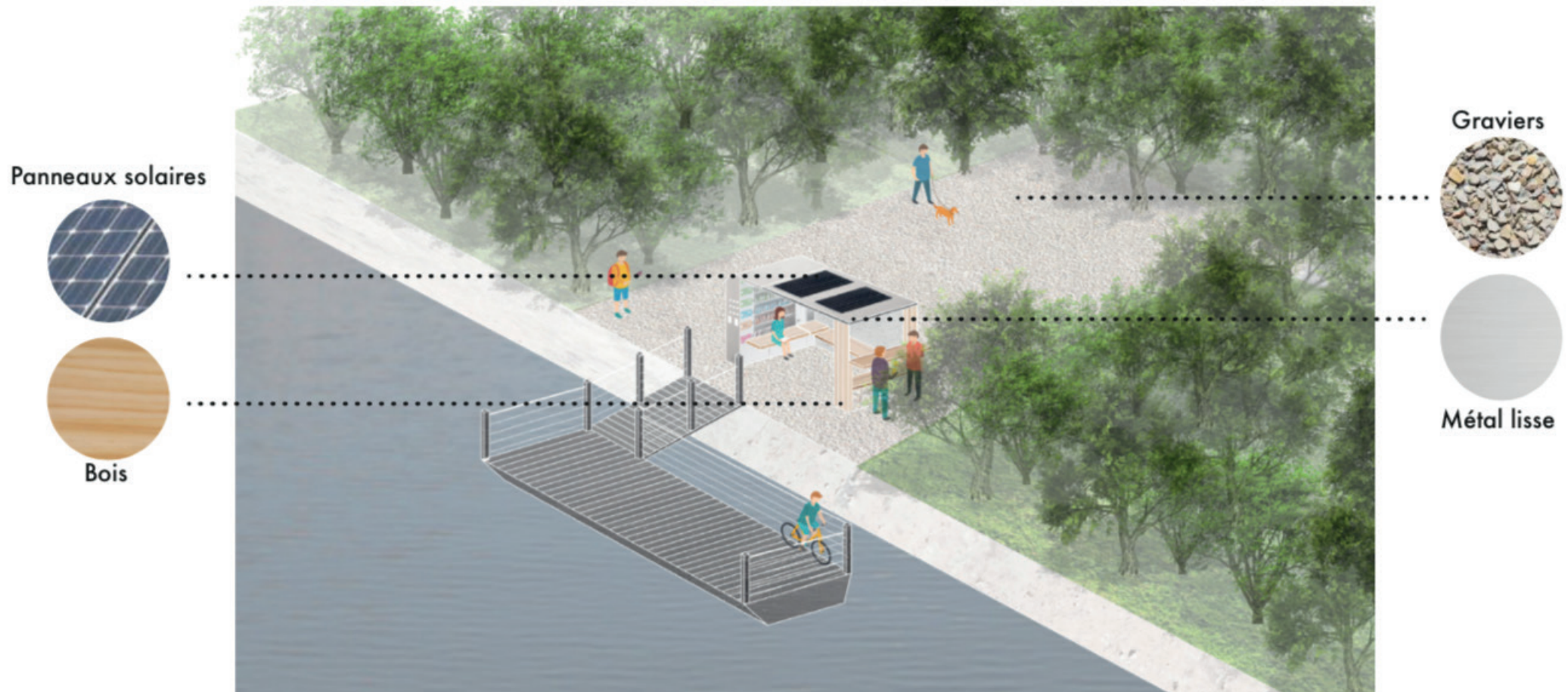


Carte de la ligne qui dessert le Sud-Est de la Seine jusqu'à Ablons

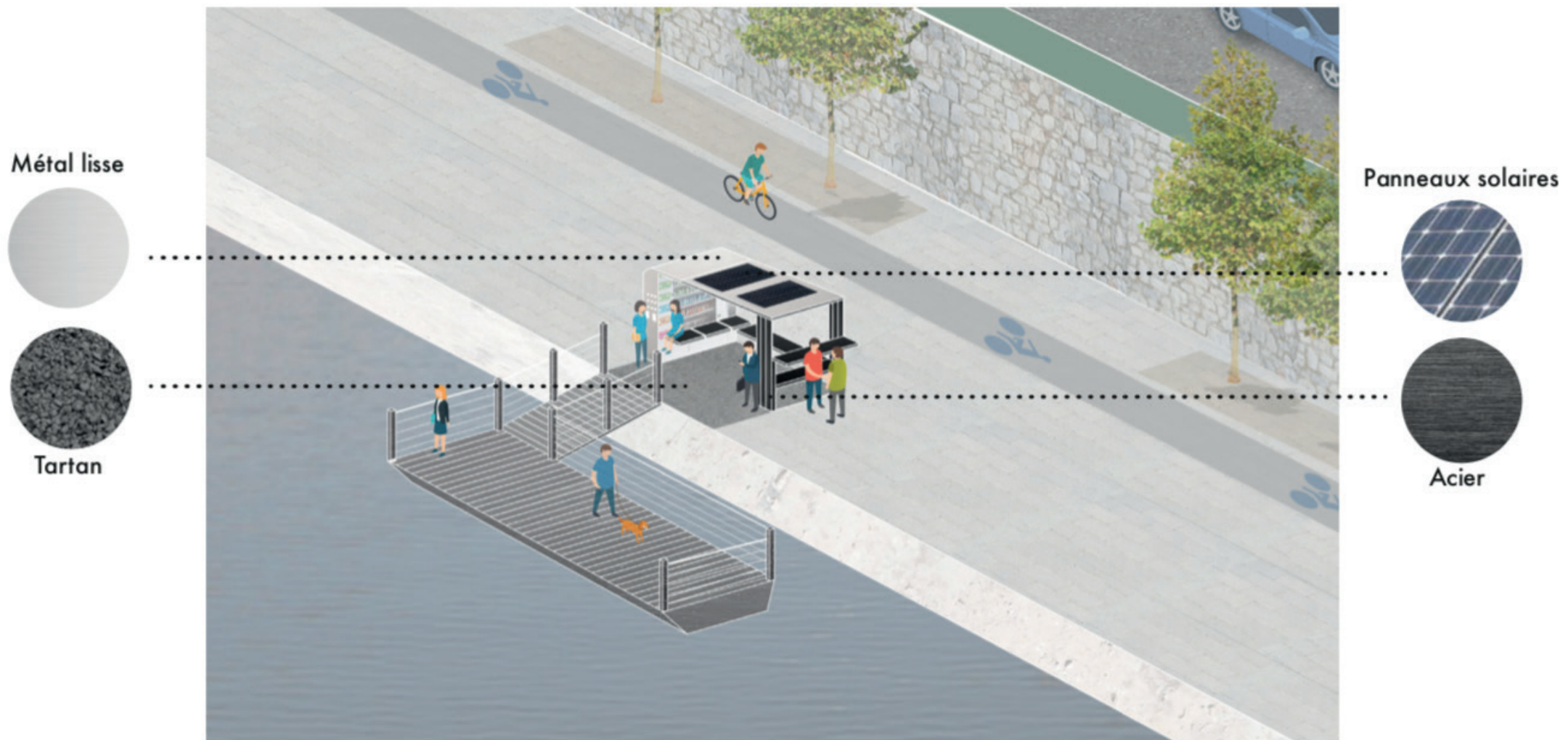


2- Une implantation adaptée

La stratégie la plus importante pour que cette proposition soit viable sur le long terme, c'est la fréquence des navettes, qui se doit de répondre à **un besoin d'instantanéité** du déplacement en ville aujourd'hui. Les délais d'attente que nous envisageons sont donc calqués sur ceux des autres transports en commun, **ne pouvant excéder 10 minutes**. C'est la raison pour laquelle il est possible d'avoir des petits arrêts faciles à implanter sur le territoire. Ce projet s'adresse à de très nombreux profils de voyageurs, franciliens ou touristes. Il se doit d'être **fonctionnel** et à l'image de leur diversité.



Intégration de l'arrêt dans un espace vert



Intégration de l'arrêt sur les quais de la ville

IV- Mise en situation des différents cas d'études

1- Connexion des arrêts aux autres transports

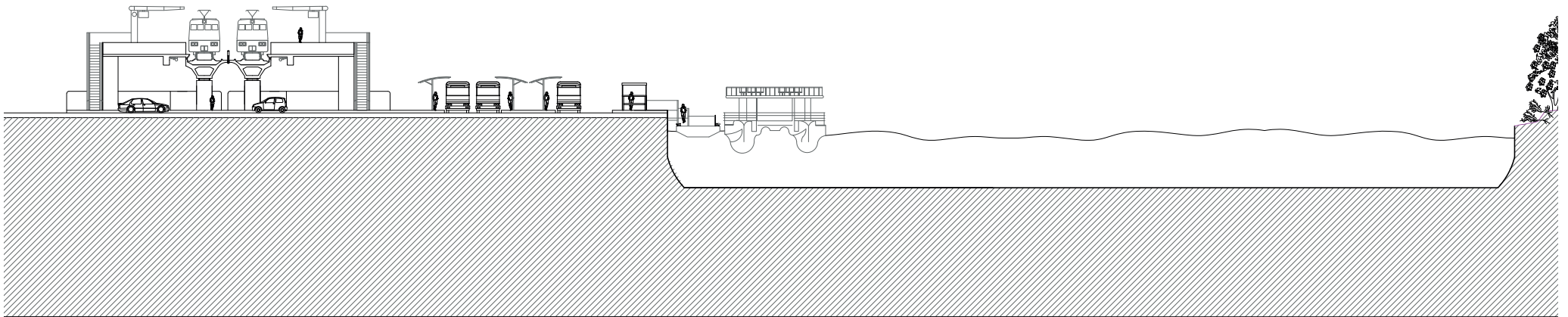
Bien évidemment, il n'y a pas de ligne sans station. La localisation des stations a été étudiée de sorte que lorsque l'on sort de la navette, nous pouvons rejoindre un autre moyen de transport rapidement et presque directement. Dans les coupes produites, nous pouvons remarquer trois typologies différentes. Par exemple, lorsque l'on sort de la navette à la station Ablons, nous pouvons accéder au RER de la gare d'Ablon en 2 minutes à pied. De plus, lorsque nous sortons à pont Marie, nous pouvons accéder au métro en 3 minutes en marchant. Enfin, lorsque l'on descend au bois de Boulogne, nous sommes directement dans la nature, au milieu de la végétation.

En effet nous proposons un peu plus de 30 arrêts pour les usagers. Certains arrêts sont localisés dans la forêt comme sur l'île de Boulogne ou à Bois de Cormeilles, d'autres sur des quais larges comme à Paris, puis certains sur des rives de la Seine entre forêt et urbain non loin de centres sportifs. Cette ligne est composée de deux vitesses. Une vitesse rapide qui ne s'arrête pas à tous les arrêts, mais qui permet tout de même de profiter du paysage, d'avoir le temps de prendre en photo le château de

Maison-Laffitte ou celui de Saint-Germain-en-Laye. A cela s'ajoute le fait que si nous le souhaitons nous pouvons choisir un casque qui se trouve à l'entrée pour écouter le guide copilote qui nous explique l'histoire et l'actualité des villes que nous traversons.

TPOLOGIE 1

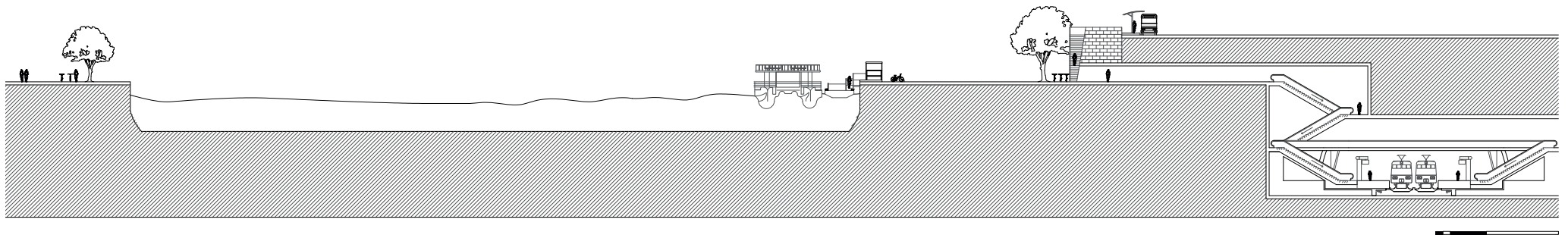
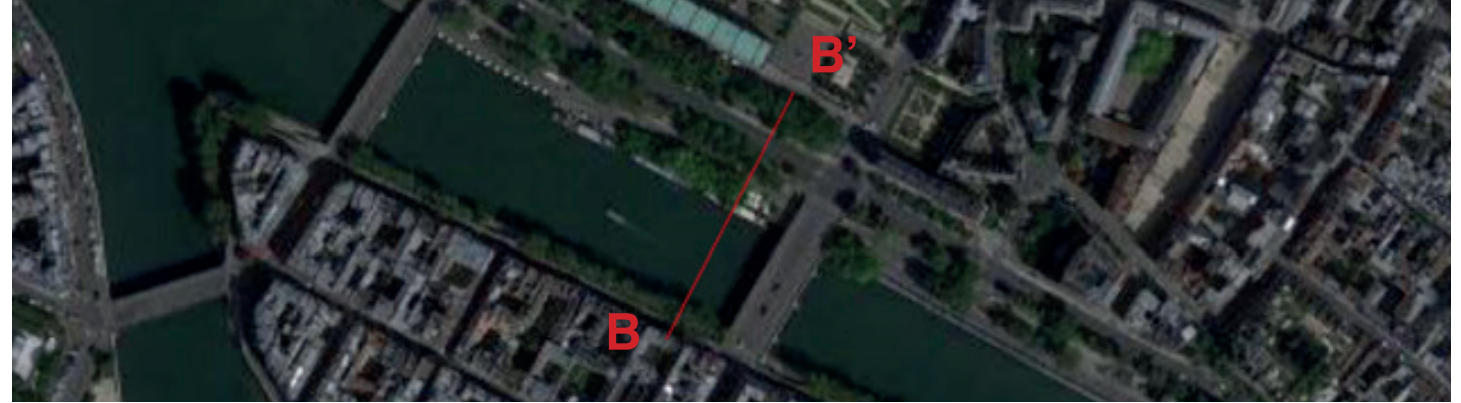
Proximité avec une gare :
la gare d'Ablons



COUPE LONGITUDINALE AA'

TYPOLOGIE 2

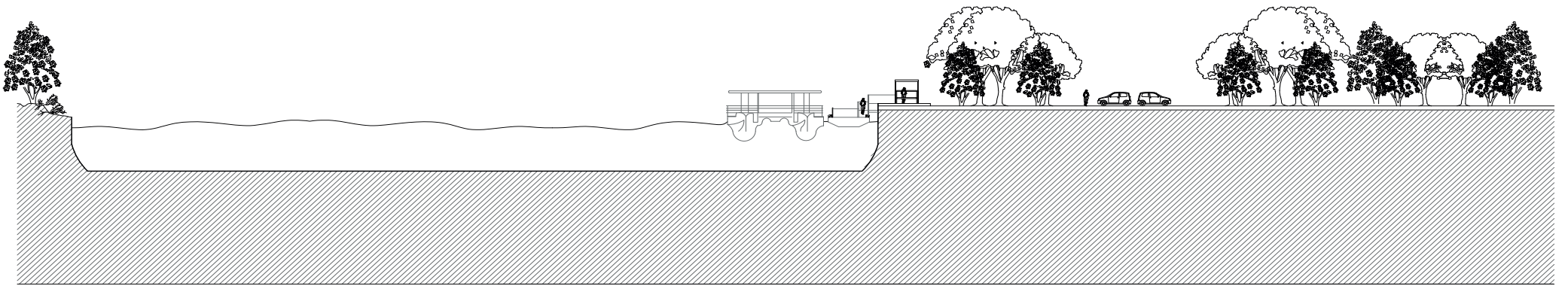
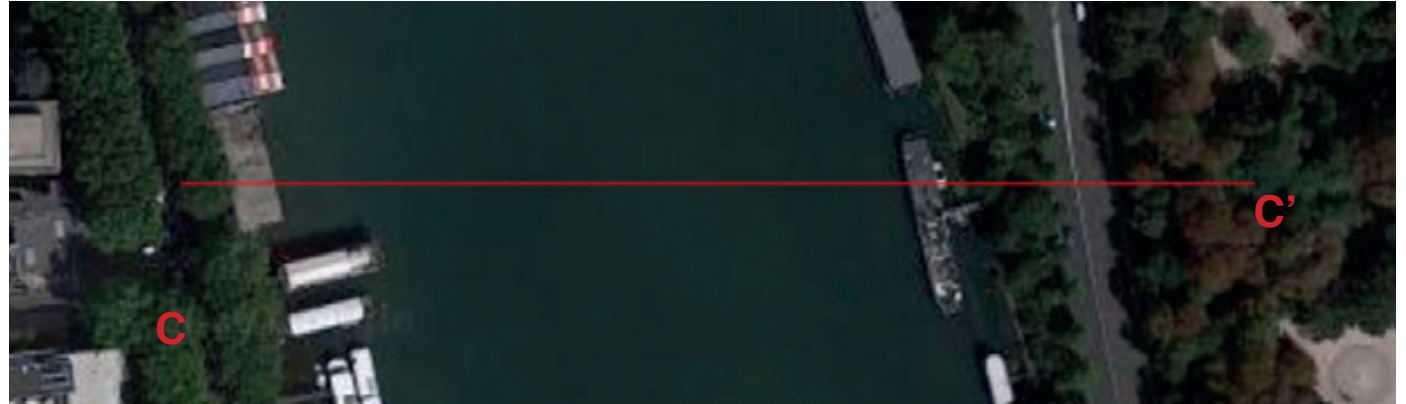
Proximité avec une station de métro :
la station Pont Marie



COUPE LONGITUDINALE BB'

TYPOLOGIE 3

Proximité avec un espace vert :
l'île au Parc



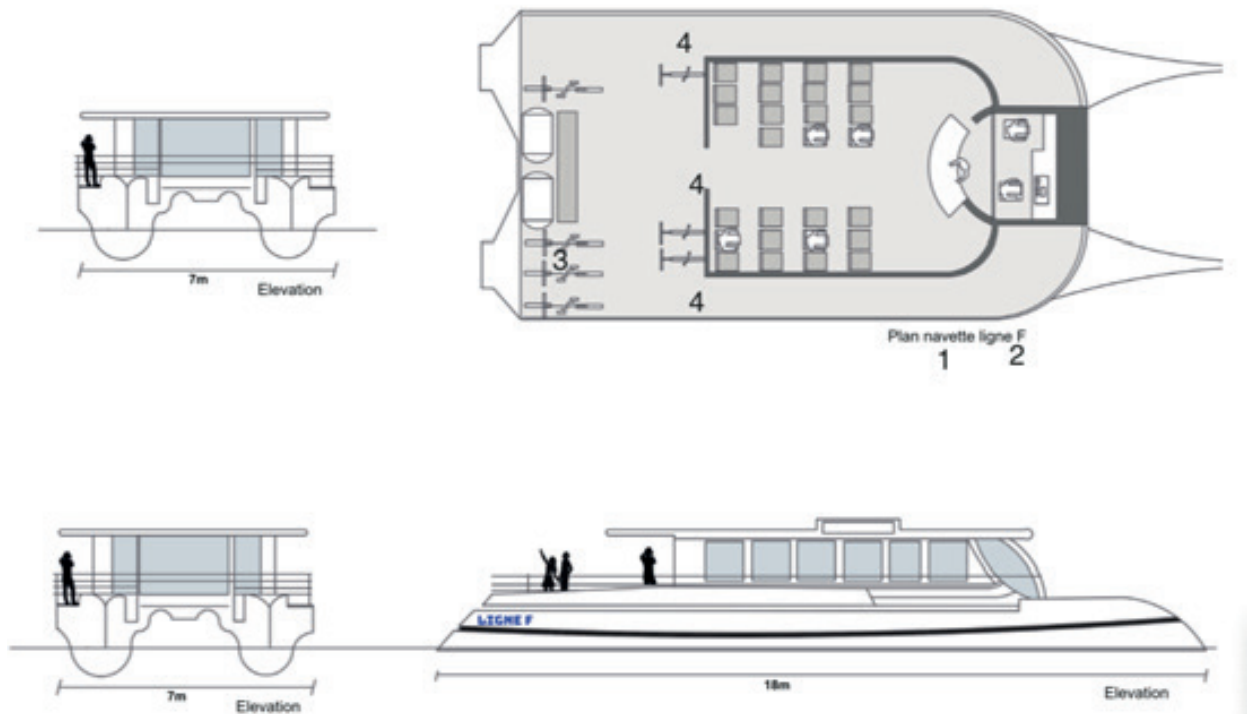
COUPE LONGITUDINALE CC'

2- Illustration du bateau-bus

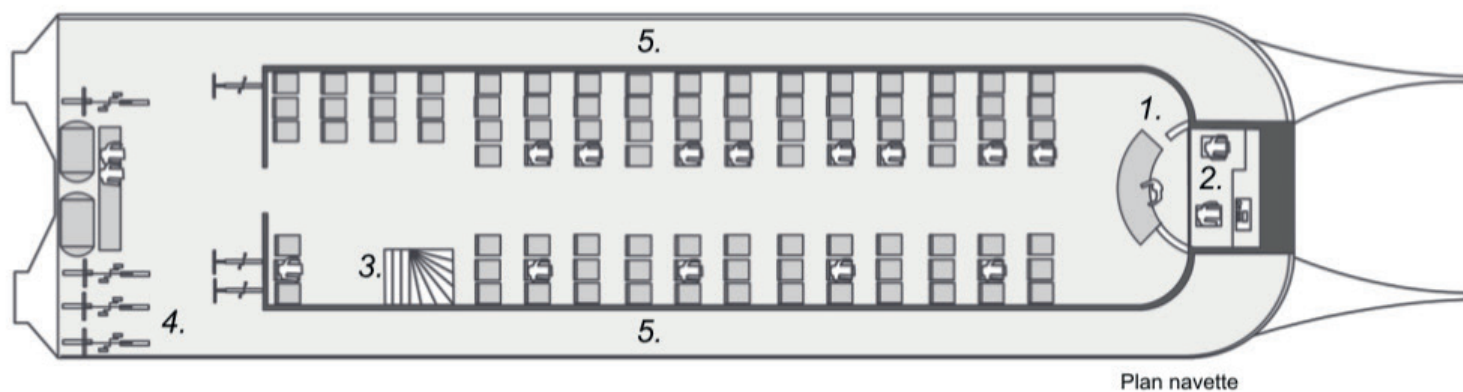
Cette ligne rapide est effectuée par une navette à petit gabarit. La longueur de celle-ci est de 18 mètres et la largeur est de 7 mètres. Elle peut accueillir 50 personnes assises et 10 vélos. Par comparaison, la ligne J allant de Mante la jolie à Paris ne comporte que 3 places à vélo.

La ligne plus lente s'arrête à toutes les stations. Elle comporte 198 places et est munie de 10 places à vélo. Cette navette fait 30 mètres de long et 7 mètres de large aussi. Ces deux navettes possèdent un bar situé entre la cabine du capitaine et l'espace d'accueil des usagers. En effet, ce service paraît nécessaire dans un transport en commun comme celui-ci.

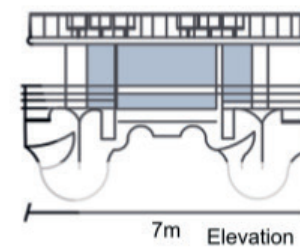
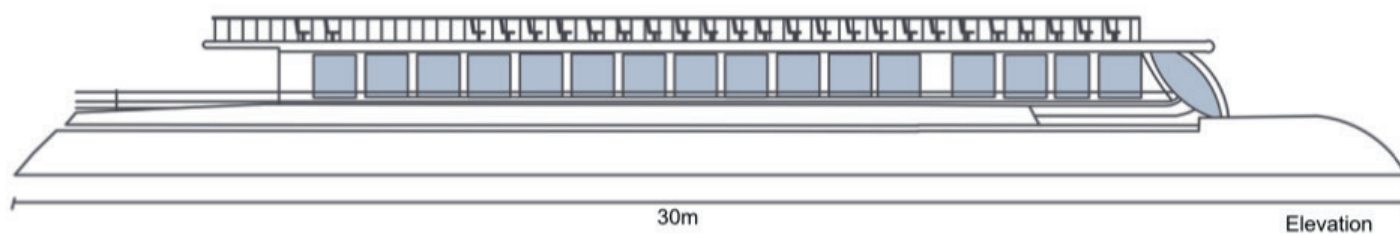
1. bar
 2. cabine de pilotage
 3. emplacement vélos
 4. circulation
- 30 places assises



LA PETITE NAVETTE "RAPIDE"



- 1. bar
- 2. cabine de pilotage
- 3. accès étage supérieur
- 4. emplacement vélos
- 5. circulation



LA GRANDE NAVETTE POUR LES LONGS TRAJETS

Mise en perspective de l'expérience

UN PROJET UTOPISTE ?

En somme par le biais du D7 nous nous sommes rendus compte qu'il n'était pas **utopiste** que de créer une ligne fluviale comme celle-ci. En effet, nous proposons un moyen de transport d'interconnexions entre différents moyens de transport tels que le bus, le tramway, le métro et le RER. Néanmoins en étudiant l'historique et l'existant des transports de personnes, nous nous sommes rendus compte qu'il existe seulement des navettes touristiques. Cet élément n'est pas anodin. En effet, il y'a eu une tentative Voguéo, mais cela n'a pas fonctionné, car le fournisseur est privé. Par conséquent les tarifs ne sont pas abordables pour un usage régulier. Dans le même registre, c'est, selon nous, la mairie de Paris qui devrait organiser et investir dans un projet comme celui-ci. Ou la RATP. Ainsi, lorsque l'on achète un ticket de bus ou de métro nous avons accès aussi aux voies fluviales.

INTEGRATION DANS LE RESEAU DE TRANSPORT PLUS PRECISE

Ce projet devrait s'immiscer dans les transports déjà existants et non à part. Si le projet s'intègre aux différents transports en commun l'accès et le paiement est de ce fait plus faciles. Dans la psychologie des usagers, le fait de prendre une navette fluviale se fera plus facilement. Par exemple, lorsque je prends mon ticket de train dans un distributeur automatique pour aller à Paris, il serait judicieux de voir que l'on peut aussi aller à Paris en navette fluviale. Pour se faire, il faut qu'un seul et unique fournisseur organise et propose ce service. De plus, les réglementations ne vont pas dans le sens de notre proposition.

LES REGLEMENTATIONS : UN FREIN POUR NOTRE PROJET

En effet, la limite de vitesse pour un bateau de moins de 11 mètres est de 18 km/h. Pour un bateau de plus de 11 mètres, elle est de 14km/h. C'est pour cela que lors de l'étude de cette proposition nous avons dû proposer une deuxième ligne qui ne s'arrête pas dans toutes les villes accessibles par voie navigable. Par conséquent, nous avons dû proposer un petit gabarit de bateau qui limite l'effectif des usagers, puis une navette beaucoup plus imposante, du même type que les navettes touristiques pour un trajet où l'on prend son temps. Mais tout de même facile d'accès pour un parisien ou un banlieusard lambda.

Conclusion

Nous avons donc mis en place une ligne fluviale surnommée la ligne F. Cette ligne desservirait Paris intra-muros et sa banlieue. Elle débiterait plus précisément à Poissy pour venir s'achever à Ablons.

Cette ligne est destinée aux usagers parisiens et banlieusards ainsi que les usagers touristiques. Elle se compose de deux lignes : une rapide et une lente. Nous proposons deux prototypes de navette. Une navette d'environ 60 places, rapide destinée aux sportifs et aux interconnexions entre les différents transports en communs et une navette de 200 places pour les touristes. Ces navettes sont à l'hydrogène et par conséquent ne dégagent aucun CO2. Celles-ci sont munies d'un bar afin de rendre le trajet confortable et agréable. De plus, nous avons dessiné différents types d'arrêts en fonction de leur localisation. Des arrêts en PVC en bois et en verre sont destinés aux espaces verts (forêts, jardins, parcs) et des arrêts en métal et en verre dans les zones urbaines. Là aussi nous proposons aux usagers de se désaltérer avec une machine à snack intégré nourri en électricité par des panneaux solaires.

Cette proposition nous invite à nous poser certaines questions comme la réglementation des limites de vitesse sur les voies fluviales. De plus, nous pourrions nous demander pourquoi les projets de grand Paris ne s'intéressent qu'aux changements de moyens de transports terrestres. Par exemple beaucoup de projets du grand Paris intègrent facilement l'usage du vélo au dépens de la voiture, mais ne traite pas des voies fluviales...

Ces voies fluviales, de notre point de vue sont un réel moyen de

désengorger les métros, les bus ainsi que les routes. En réponse à ces projets futurs la mairie de Paris agrandit les lignes de métro comme la ligne 14 ou 13. Elle propose même de créer d'autres lignes souterraines pour répondre à la croissance exponentielle de la démographie.

Ces travaux sont bien évidemment utiles et nécessaires, mais la réponse la plus facile et plus rapide en terme de faisabilité dans le temps, ne se trouve-t-elle pas juste sous notre nez, sur ces voies fluviales, qui sont pour l'instant destinées aux touristes....

BIBLIOGRAPHIE

“*Voguéo*”, Wikipedia, dernière modification : 19 janvier 2021. Disponible sur : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Voguéo>

“*LA GALIOTE DE ROLLEBOISE*”, [histoiremantois.canalblog.com](http://histoiremantois.canalblog.com/archives/2009/07/09/14342012.html), 9 juillet 2009. Disponible sur : <http://histoiremantois.canalblog.com/archives/2009/07/09/14342012.html>

“*Voguéo*”, Symbioz, date inconnue, disponible sur : https://www.symbioz.net/index.php?id=76&fbclid=IwAR3JdOSqGMbyavXi6RqCsl_iLq6ZHVVgd-dGK6Xe0befMgUKCjYFGRELTuBc

“*Des transports réguliers sur la Seine pour bientôt ?*”, Jila Varoquier, [leparisien.fr](https://www.leparisien.fr/paris-75/des-transports-reguliers-sur-la-seine-pour-bientot-07-01-2017-6535239.php), 7 janvier 2017, disponible : <https://www.leparisien.fr/paris-75/des-transports-reguliers-sur-la-seine-pour-bientot-07-01-2017-6535239.php>

Site officiel de BatoBus

“*Carte Touristique de Paris*”, planparis360.fr, date non-précisée, Disponible sur : https://planparis360.fr/carte-touristique-paris?fbclid=IwAR3dU1ZO-zL_4wX4p7dux7zYJO761SI2vF9BLOWfbNUnDyP-NiRqN1Q-AAu0

“*La navette fluviale remise à flots*”, [webarchive.org](https://web.archive.org/web/20060625214848/http://www.metro-pole.net/actu/article584.html), 4 mars 2006, disponible sur : <https://web.archive.org/web/20060625214848/http://www.metro-pole.net/actu/article584.html>