

# Voguéo

Service de navette fluviale



**Dossier sous embargo**  
**jusqu'au 28 juin 2008**

## Voguéo

Voguéo, le nouveau transport en commun sur la Seine

Le service Voguéo

Fiche d'identité

Voguéo, mode d'emploi

Par STIF & Batobus

Cap sur le service

Une expérimentation de 30 mois

Du choix des bateaux

Les escales

Les équipages

Les acteurs de Voguéo



## Voguéo, le nouveau transport en commun sur la Seine

Samedi 28 juin. Jean-Paul Huchon, Président du STIF, Président de la Région Ile-de-France inaugure Voguéo, le nouveau service de transport en commun à l'Est de la Seine en présence de Bertrand Delanoë, Maire de Paris et de Christian Favier, Président du Conseil général du Val-de-Marne.

Pour la première fois, les Franciliens pourront compter sur le bateau comme transport en commun et sur la Seine et la Marne comme nouvel itinéraire pour leurs déplacements quotidiens.

Véritable service de transport public, ouvert 365 jours par an, Voguéo desservira par un itinéraire mi-Paris, mi-banlieue, 5 escales : Gare d'Austerlitz - Bibliothèque François Mitterrand/Parc de Bercy - Ivry Pont Mandela - École Vétérinaire de Maisons-Alfort. L'ouverture aux voyageurs est prévue ce samedi 28 juin à 16h.

4 bateaux de 70 places chacun assureront ce service qui présente toutes les caractéristiques d'un transport en commun "classique" avec un service renforcé à l'heure de pointe, une information voyageurs en temps réel, une signalétique pour faciliter la correspondance avec les métros, bus et trains... De plus, un site internet spécialement dédié à Voguéo permettra aux voyageurs d'obtenir toutes les informations nécessaires à leur voyage : [www.voguelo.fr](http://www.voguelo.fr)

Le STIF n'est compétent en matière d'organisation de transport public fluvial de façon effective que depuis 2006. Dès juillet 2007, il décide d'explorer ce nouveau mode de transport, vote le lancement de Voguéo et confie ce marché à la Compagnie des Batobus. La mise en place de Voguéo s'est faite en moins d'un an. Elle a nécessité l'achat de 4 catamarans, la création d'une base logistique à Charenton-le-Pont, l'installation de 5 escales, le recrutement et la formation de 14 capitaines et 14 matelots, l'adaptation de l'information voyageurs, l'équipement en télébilletique pour utiliser le passe Navigo...

Encore peu connu, le transport public fluvial est une alternative aux transports en commun "classiques" qui peut séduire de nouveaux voyageurs. Il présente des caractéristiques différentes des autres modes de transports collectifs. Convivial et ludique, il offre une image très attractive des transports en commun. Son atout : il n'est pas soumis aux aléas de la congestion automobile.

À travers Voguéo, le STIF conduit une expérimentation de deux ans et demi, un test grandeur nature qui livrera des informations clés sur la fréquentation et la satisfaction des voyageurs. Ces données, si elles s'avèrent concluantes, permettront de définir un transport en commun fluvial plus complet et ambitieux qui devrait voir le jour d'ici 2011.

Administrateurs du STIF, les élus de La Ville de Paris et du Conseil général du Val-de-Marne ont joué un rôle important dans l'aboutissement de ce projet. De même, Voguéo a été plébiscité par les maires de l'Est parisien pour améliorer la desserte régionale.

Le coût annuel de Voguéo est de 4,6M€HT.

**Contact presse :**

Geneviève Richard- Barruel – 01 47 53 28 42

genevieve.richard-barruel@stif.info

# Le service Voguéo

## Fiche d'identité

■ Itinéraire : **9,26 km et 5 escales**

Gare d'Austerlitz > Bibliothèque François Mitterrand (ou < Parc de Bercy) > Ivry Pont Mandela > École vétérinaire de Maisons-Alfort



■ Temps de trajet : **40 minutes** d'un bout à l'autre de la ligne, la vitesse des bateaux étant limitée à **12 km/h** dans Paris. Si les essais techniques sont concluants, le STIF pourrait obtenir, d'ici fin 2008, une dérogation pour naviguer à 18 km/h et raccourcir ainsi la durée du trajet total.

■ Fréquence : **20 minutes** en heures de pointe, **30 minutes** en heures creuses et le week-end. Un service assuré tous les jours de l'année, de **7h à 20h30** en semaine et de **10h à 20h** le week-end et les jours fériés.

■ Tarification : c'est une première sur la Seine. Voguéo est **accessible aux forfaits franciliens** valables sur les zones de 1 à 3 (carte Intégrale, Imagine-R, Carte Orange, Améthyste, Émeraude...). Seuls les voyageurs occasionnels utiliseront un ticket vendu à bord à l'unité (3 €). L'intégration tarifaire souligne l'objectif du STIF d'inciter la clientèle à intégrer le bateau dans ses moyens de déplacements quotidiens.

## Voguéo, mode d'emploi

Pour trouver l'escale la plus proche, suivez le **balisage piéton** mis en place sur la voirie ou affiché dans les gares, les stations de métro et les arrêts de bus en correspondance avec Voguéo. Du haut du quai, repérez le **totem** bleu et vert, c'est là. Rejoignez l'**abri Voguéo** sur la berge. Il est équipé d'un **panneau d'information** comportant le plan de la ligne, les horaires, les conditions de transport. Le **système d'information en temps réel** indique le temps d'attente des 2 prochaines navettes. La voici ! Le temps d'une manœuvre d'accostage et de

la descente des passagers, vous embarquez. Comptez 2 minutes en tout et Voguéo largue les amarres. À bord, le matelot vous accueille et vous invite à valider votre carte d'abonnement via le terminal embarqué ou vous vend un ticket spécial Voguéo (3 €) valable quelle que soit votre destination finale. Prenez place (il y en a 70), respirez et redécouvrez Paris vu du fleuve, loin du chaos automobile à cette heure de pointe.

## Par STIF & Batobus

Le STIF a confié la mise en œuvre et l'exploitation de Voguéo à la Compagnie des Batobus, choisie pour son expérience des navettes touristiques sur la Seine.

### ■ Cap sur le service

Priorité du STIF, la qualité du service est inscrite au contrat d'exploitation de Batobus. Il liste ses items incontournables : de la ponctualité, au confort et à la sécurité en passant par le traitement des réclamations. Il précise pour chacun d'eux les indicateurs et les modalités de mesure. Trois indicateurs sont assortis d'incitations financières.

Les deux premiers concernent la **ponctualité**. Tout "retard supérieur à 2 minutes et tout "passage en avance à une escale" donne lieu à pénalité. **Propreté et confort** font également l'objet d'un bonus-malus.

### ■ Une expérimentation de 30 mois

Ce test grandeur nature du transport public fluvial régulier de voyageurs doit livrer des informations clés. Des outils de mesure permettront de valider l'expérimentation et de pérenniser un service optimal, voire si les résultats sont concluants, de l'étendre sur tout le bief de Paris.

Voguéo vise les 800 déplacements par heure réalisés en transports en commun à l'heure de pointe du matin sur un parcours longeant les berges de la Seine. Le système de validation effectue **le comptage des voyageurs** à chaque escale et permettra de vérifier en temps réel l'attractivité du mode autant que l'adéquation de la fréquence des navettes.

**Une enquête réalisée chaque mois** auprès des voyageurs permettra d'analyser les attentes et la pertinence du service Voguéo sur tous les plans, en particulier : l'origine/destination, les motifs de déplacements, les critères discriminants du choix du mode fluvial (temps de trajet, prix, agrément...), la satisfaction des voyageurs (ponctualité, confort et propreté en tête qui sont assortis de pénalités), et les propositions d'amélioration.

## ■ Du choix des bateaux

### **Atout catamaran**

Plusieurs scénarios ont été étudiés : recours à des bateaux disponibles à Paris, construction de bateaux “sur mesure” et construction de bateaux “sur catalogue”. Cette dernière solution a rallié les suffrages parce qu’elle répondait aux contraintes du marché : le lancement du service dans un délai extrêmement court, une image homogène de la flotte et un coût optimal grâce à une production “de série”.

**Quel bateau ?** De Hong Kong à Sydney et New York, la majorité des transports publics sur l’eau se font en catamarans. Voguéo capitalise sur cette expérience.

**Quel constructeur ?** C’est Fountaine Pajot, implanté depuis 30 ans à La Rochelle et 1<sup>er</sup> constructeur mondial de catamarans de plaisance, qui est retenu.

**Quel modèle ?** C’est dans son catalogue de catamarans à passagers que l’IRIS 37 est choisi. Soit 4 catamarans neufs.

Le modèle retenu a cependant été adapté aux spécificités de Voguéo notamment par l’agrandissement des baies vitrées pour une meilleure luminosité, l’adaptation des sièges pour un meilleur confort et la création d’une plage arrière.

### **Idéal “bus fluvial”**

Voguéo est un catamaran de 12,30 m de long et 5,10 m de large. Fabriqué en matériau composite, sur moule, il présente un niveau de finition de coque très supérieur à celui d’une construction métallique et est insensible à la corrosion. La construction composite permet de renforcer les zones subissant les plus fortes contraintes. Résultat : Voguéo est à la fois léger et très résistant, ce qui permet des manœuvres rapides et optimise le temps d’arrêt aux escales.

Côté sécurité, Voguéo a passé avec succès les essais de navigation et les tests de stabilité à La Rochelle. Puis, chaque bateau a obtenu le permis de naviguer, accordé par le Service Navigation de la Seine, à l’issue d’un contrôle de conformité à la réglementation et de multiples essais de vitesse, manœuvrabilité ou freinage en urgence.

## Fiche technique

- Longueur : 12,30 m
- Largeur : 5,10 m
- Puissance : 2 moteurs de 81 kW, soit 110 ch chacun
- Poids : 9,3 tonnes
- Vitesse maximum : 30 km/h
- Consommation de gasoil : 7l/h à 2 000 tr.min, 13 l/h à 2 500 tr.min
- Niveau sonore dans le salon passagers : 65 dB à 12 km/h, 72 dB à 18 km/h

## Une série sur mesure !

Explications de Michel Toetsch, directeur technique Batobus.

*“Le moule existait, nous l’avons gardé, et encore ! Nous l’avons allongé de 1,20 m et nous avons modifié les entrées pour faciliter l’accès à bord. En réalité, nous*



*avons gardé la coque et la cabine de pilotage, et inventé tout le reste ! Le cabinet Frank Darnet Design a totalement pensé le bateau pour la Seine. Il a créé un salon passagers aux larges baies vitrées pour laisser voir le panorama, et sélectionné tous les matériaux du sol au plafond en passant par les sièges et leur ergonomie. Il a prolongé le toit d'aluminium pour créer une terrasse arrière, façon impériale de l'autobus des origines. Il a aussi dessiné la livrée de Voguéo en déclinant la charte*

*graphique définie par le STIF sur les bateaux, une première !”* Après tous ces aménagements conçus dans un temps record, un autre défi attendait Batobus : le transport des bateaux du chantier naval de La Rochelle à la base logistique de Charenton sous escorte policière et leur mise à l'eau de la Seine à l'aide de grue.

### **La base logistique : 6 mètres sous quai**

Au-delà de l'achat des bateaux, la mise en place de Voguéo a nécessité la création d'une base logistique. Visite guidée par Michel Toetsch. *“C'est l'équivalent du dépôt de bus : la base est le lieu de maintenance, de nettoyage et de stationnement des bateaux. C'est aussi le PC de l'exploitation, là où l'on supervise le trafic et où l'on pilote le système d'information en temps réel. Nous l'avons construit de toutes pièces, à Charenton-le-Pont. La grosse difficulté a été de combler les 6 mètres de dénivellation entre la terre ferme et la Seine. C'est une passerelle de 35 m de long accrochée au quai qui permet d'accéder au ponton. Puis, les bâtiments eux-mêmes ont été livrés prêts à fonctionner avec des bureaux, des locaux techniques, une salle de restauration et l'atelier mécanique. Comptez 37 m de long sur 9 m de large, et environ 130 tonnes. Le raccordement de la base à l'eau et à l'électricité a été la dernière étape de ce chantier. La base logistique est équipée d'une micro-station d'épuration. Toutes les eaux usées seront traitées et rejetées à la Seine en eau qualité de rivière.”*

## ■ Les escales

Le Port Autonome de Paris a mis à disposition de Voguéo les points d'accostage des 5 escales à l'Est de la Seine. La tâche du STIF et de Batobus consistait à choisir un modèle d'abri d'attente dans la gamme Decaux. Cette étape s'est révélée complexe compte tenu des contraintes imposées par les quais de Seine classés **au Patrimoine de l'Unesco**. Un travail conduit avec la Direction des Architectes des Bâtiments de France a permis de trouver la solution esthétique.

Chaque escale est signalée par un totem reprenant le logo Voguéo bleu et vert, facilement repérable du haut des quais, et équipée de toutes les informations nécessaires aux voyageurs : horaires, tarifs, plan de la ligne et surtout d'un **système d'information en temps réel** affichant le temps d'attente de la prochaine navette.

*À noter :* l'escale de la Gare d'Austerlitz est provisoire et dépend de l'achèvement des travaux Docks en Seine et de l'ouverture du Musée de la Mode et du Design prévue pour fin 2008. La future escale permettra un accès direct à ce nouveau lieu culturel.

## ■ Les équipages

### **Voguéo, créateur d'emplois**

Le service de navette fluviale mobilise 34 personnes, dont 28 à bord et 6 à la base logistique. Il favorise quelques promotions internes chez Batobus : un mécanicien chevronné prend la tête de la base logistique et 14 matelots prennent le grade de capitaine à l'issue d'un parcours pédagogique "maison". Explications de Delphine Depierreux, directrice de Batobus. *"Dès la signature du contrat, nous avons cherché à constituer les équipages. Si recruter et former des matelots est une opération courante pour Batobus, la compétence de capitaine est plus rare et c'est à chaque haute saison un vrai défi de trouver les renforts. Pour les 14 capitaines, nous avons privilégié la piste promotion de matelots Batobus expérimentés et motivés à devenir capitaines. Une campagne de recrutement dans la presse a permis de sélectionner les 14 matelots Voguéo. Pour les candidats capitaines, restait à passer le permis de piloter. Il est très exigeant, et pour cause : il permet de piloter des bateaux de commerce !"*

### **Formation à la Voguéo-école**

*"Pour être sûr d'avoir le taux de réussite maximum au permis de naviguer, nous avons créé une école de formation interne. L'idée était d'accompagner les jeunes sur la partie théorie et elle est dense. Il faut connaître le code de navigation et les règlements de police de la Seine, mais aussi les voies fluviales en France et même les principes de la construction navale ! Nous avons constitué la documentation adéquate et tous les mercredis de novembre à février, le siège de Batobus s'est transformé en une sorte de Voguéo-école, avec sessions de révision animées par des capitaines confirmés et le responsable de navigation de Batobus. Résultat : 13 candidats capitaines sur 14 ont décroché le permis du premier coup ! Au-delà, 30 heures de navigation supplémentaires ont permis de valider l'acquisition des réflexes par les jeunes capitaines sur les catamarans Voguéo. Pour les matelots, la formation dure dix jours, et va de l'initiation au matelotage à la maîtrise des règles de sécurité et des premiers secours, en passant par la vente de tickets et l'accueil des passagers. Pour ces 28 jeunes, l'aventure Voguéo signifie d'abord l'acquisition d'un nouveau métier."*

## Les acteurs de Voguéo

### ■ L'autorité organisatrice

#### **Le STIF**

Le STIF est l'autorité organisatrice des transports publics de l'Ile-de-France. Il est au cœur de la politique des transports menée pour 11 millions de Franciliens. Présidé par le Président de la Région Ile-de-France, il réunit au sein de son Conseil des élus de la Région Ile-de-France, la Ville de Paris et des sept départements.

Le STIF organise, coordonne et finance les transports publics de voyageurs d'Ile-de-France qui sont assurés par la RATP, la SNCF et les entreprises privées de bus réunies au sein d'Optile.

Depuis sa décentralisation, le STIF est compétent en matière d'organisation du transport public fluvial régulier de personnes. À ce titre, il a décidé d'expérimenter un mode de transport écologiquement responsable et alternatif aux transports traditionnels : Voguéo

### ■ Les compétences techniques et expertises

#### **BATOBUS**

La Compagnie des Batobus est filiale de Bateaux Parisiens et membre de Sodexo. Elle exploite un service de navettes touristiques sur la Seine desservant huit escales situées à proximité des principaux quartiers touristiques de Paris (Tour Eiffel, Musée d'Orsay, Saint-Germain-des-Prés, Notre-Dame, Jardin des plantes, Hôtel-de-Ville, Louvre, Champs-Élysées). Grâce à son expérience et son savoir-faire en matière de navettes fluviales, Batobus a été choisi par le STIF pour exploiter le service Voguéo pendant la durée de l'expérimentation, soit 30 mois.

#### **LE PORT AUTONOME DE PARIS**

Créé en 1970, le Port Autonome de Paris a pour mission le développement du trafic fluvial de marchandises et de passagers grâce à la création et l'entretien des ports et des escales.

En 2007, 22 millions de tonnes marchandises ont ainsi été transportées évitant la circulation de plus d'un million de camions en Ile-de-France. Chaque année, 7 millions de passagers utilisent également la voie d'eau pour des déplacements liés

très majoritairement au tourisme et aux loisirs, grâce aux 31 escales mises en place par le Port.

Pour Voguéo, le Port Autonome de Paris a aménagé les escales permettant l'embarquement et le débarquement des passagers pour un investissement d'environ 1,3 million d'euros.

### **FONTAINE PAJOT**

Premier constructeur mondial de catamarans de croisière, et constructeur choisi pour le projet Voguéo, le chantier Fountaine Pajot a été créé en 1976 près de La Rochelle.

Aujourd'hui, la production est répartie sur deux sites en Charente-Maritime, à Aigrefeuille (11 500m<sup>2</sup> couverts) et La Rochelle (18 000m<sup>2</sup> couverts avec mise à l'eau directe). Plus de 1880 catamarans Fountaine Pajot naviguent sur toutes les mers du globe. Le catamaran présente quelques atouts décisifs : une bonne tenue en mer, une faible consommation.

### **LE SERVICE NAVIGATION DE LA SEINE**

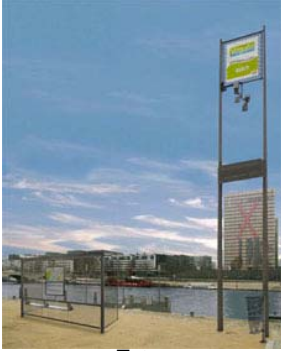
Service déconcentré du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, le Service Navigation de la Seine exerce des missions de transport et de l'environnement pour le compte de l'Etat : police et sécurité de la navigation, police de l'eau et de la pêche, protection contre les crues et gestion du domaine public fluvial.

Direction interrégionale de Voies Navigables de France, le Service Navigation de la Seine exploite, entretient et modernise le bassin de la Seine, soit 1 367 km de canaux et rivières, 87 barrages et 280 écluses.

Pour Voguéo, le Service Navigation de la Seine a assuré le contrôle technique, le jaugeage et l'immatriculation des catamarans. Il a délivré les permis de naviguer et les certificats de capacité.

## La signalétique Voguéo

### Le totem et le balisage piéton



Totem

Chaque escale est signalée par un totem facilement repérable du haut des quais.

Le balisage piéton est mis en place dans les quartiers voisins des escales, dans les gares SNCF, stations de métro et lignes de bus en correspondance.



Balisage ville d'Ivry-sur-Seine



Balisage SNCF



Balisage RATP

### L'information voyageurs et l'abri Voguéo

Plan de la ligne et correspondances avec les autres modes de transport en commun, horaires de passage à toutes les escales et tarification sont affichés aux escales, à bord des bateaux et résumés dans un petit dépliant gratuit disponible à bord de la navette.

Chaque abri est équipé d'un système d'information voyageurs en temps réel et d'une protection contre les intempéries.



Photos montages – non contractuelles

## Chronologie du projet Voguéo

### 11 juillet 2007

Le Conseil du STIF vote l'expérimentation d'une navette fluviale restreinte à la partie Est du bief de la Seine.

### Octobre 2007

Le STIF confie à la Compagnie Batobus l'exploitation de la navette expérimentale pour une durée de deux ans et demie.

Commande de 4 catamarans à Fountaine Pajot (La Rochelle).

### Novembre & Décembre 2007

Fin novembre : le STIF dévoile aux membres de son Conseil le nom et le logo de Voguéo.

Fin décembre, le moule de coque est prêt, la production peut commencer.

### Janvier 2008

Lancement des consultations pour les travaux d'aménagement des escales par le PAP.

Lancement du moulage de la 1<sup>ère</sup> coque.

Étude du design de la livrée des bateaux avec Franck Darnet Design

Ouverture du chantier de la base logistique à Charenton-le-Pont.

Les collectivités concernées par Voguéo lancent les études de programmation en termes de jalonnement et de signalisation.

### Février & Mars 2008

Mise au point de l'insertion des escales sur le domaine portuaire avec le PAP et le SDAPP.

Mise en construction des coques des 3 autres bateaux à mesure que le moule se libère.

La RATP et la SNCF présentent au STIF l'information voyageurs prévue dans les stations de métro et gares avoisinantes ainsi que les lignes de bus en correspondance.

Le STIF valide le design des bateaux.

### Avril 2008

Le 7 : la base logistique (entièrement aménagée) est posée sur le site.

Le 11 : le 1<sup>er</sup> bateau arrive sur la Seine (après essais de navigation et validation du dossier stabilité à La Rochelle)

Le 16 : le 1<sup>er</sup> bateau décroche le permis de naviguer sur la Seine.

### Mai 2008

C'est au tour des bateaux 2 et 3 et du bateau de réserve de passer leur permis.

Fin mai, la base logistique est raccordée à l'eau et à l'électricité, et est opérationnelle.

Mise en place du ponton provisoire à l'escale d'Austerlitz et réalisation du cheminement piéton par la Ville de Paris.

## **Juin 2008**

Début juin, le ponton de Maisons-Alfort est opérationnel.

Le 17 : le bateau 4 passe son permis.

Répétition générale ! Un démarrage à blanc permet de tester le service Voguéo grandeur nature pendant une semaine.

## **28 juin 2008**

Inauguration officielle du service Voguéo.

Ouverture du site internet [www.voguelo.fr](http://www.voguelo.fr)

Mise en service de Voguéo.