

Délégation "Territoires de vie quotidienne"

10 février 2009

Contribution d'Henri BOURGEAU

Le point sur les Navibus

Lors de la première réunion de la délégation « Territoires et vie quotidienne », il m'a été demandé de présenter la situation des navettes fluviales à Nantes, qui ont pris l'appellation officielle de Navibus.

En arrivant à Nantes en 2000, j'ai été frappé par la présence le long de la ville d'un fleuve complètement vide, alors qu'il aurait pu être un élément d'attraction. En suivant le cycle sur l'Estuaire à l'Université permanente, j'ai compris pourquoi, depuis la disparition des Chantiers, les Nantais se sont détournés de la Loire. Mais j'ai rejoint ceux qui pensaient qu'il était temps de tourner cette page douloureuse.

En 2002, m'appuyant sur les travaux du Conseil de développement sur le plan de déplacements urbains (PDU), j'ai animé une campagne de lobbying en faveur des navettes au sein d'un « Atelier d'initiatives citoyennes » de l'Université permanente.

Il se trouve que cette action a eu lieu en parallèle avec un solide travail technique de la TAN. Si bien qu'en décembre 2002, s'appuyant sur celui-ci, le Conseil communautaire de Nantes métropole a décidé la mise en place, « à titre expérimental » de deux navettes sur la Loire et l'Erdre.

Ces navettes ont eu un sort différent. Le Navibus sur la Loire (Gare Maritime – Trentemoult) a connu comme moyen de transport public un succès important, qui se confirme dans la durée. Il a été intégré à titre permanent au service des transports urbains de la TAN.

Le Navibus Erdre s'est heurté à de fortes oppositions (rameurs, pêcheurs à la ligne), et sa mise en œuvre a connu des hauts et des bas, si bien qu'il n'est pas bien entré dans la tête des utilisateurs réguliers tout en servant à découvrir l'Erdre comme site touristique.

Par contre le passeur Navibus sur l'Erdre au niveau de l'Université, qui existait depuis longtemps sous l'appellation de « La Mouette », continue à se rendre utile.

En voyant le succès de la liaison « Loire », les communes en aval (Couëron, Indre, le Pellerin par exemple) ont demandé sa prolongation jusqu'au Pellerin. On verra dans l'Annexe II ci-dessous les coûts que cela entraînerait : en infrastructures d'abord (appontements sécurisés aux normes actuelles) ; en bateaux ensuite, puisqu'il faut multiplier les bateaux pour garder les mêmes fréquences en allongeant le trajet ; en exploitation enfin par voie de conséquence.

Pour répondre à la question précise du coût respectif des différents modes utilisés par la TAN, j'ai contacté M. Pierre-François GERARD, chargé de missions auprès du Directeur général de la TAN, qui avait beaucoup travaillé avec nous en 2002. Il m'a communiqué la note sur les Navibus reprise en Annexe I ci-dessous, qui comporte des données précises sur chaque liaison. Il l'a accompagnée de commentaires techniques comparant les coûts des différents modes de transport, repris en Annexe II.

ANNEXE I



Le service **navibus**

Que d'eau, que d'eau au service de la mobilité des voyageurs de l'agglomération nantaise ! L'Erdre, la Loire sont devenues de nouvelles voies de déplacement et Navibus, un nouveau service de transport fluvial urbain.

◆ NAVIBUS Loire

> Mise en service le 15 juin 2005.

> **Liaison fluviale** entre Nantes Gare Maritime et Rezé Trentemoult.

> **Deux bateaux** spécifiquement dédiés assurent le service : le « **Chantenay** » et l' « **Ile de Nantes** ». Ils peuvent accueillir 96 passagers ainsi qu'une dizaine de vélos chacun.



> **Traversée** en 10 minutes. De chaque côté, une intermodalité : la ligne 1 du tramway (station Gare Maritime), et les lignes de bus **81** et **Express' Couëron** (même arrêt) pour Nantes. La ligne **30** (arrêt « Quai Surcouf » ou « Levoyer ») et les lignes **36** et **97** (arrêt « Ordronneau ») pour Rezé-Trentemoult.

> Du côté de Trentemoult, **deux parkings relais** sont à disposition : celui du Port de Trentemoult (75 places), et celui du dépôt TAN (rue Ordronneau - 90 places). Un jalonnement piéton aide à orienter les utilisateurs vers les parkings ou l'embarquement.

> **Une navette bus électrique** : pour relier les P+R Ordronneau (Dépôt Tan) et Port de Trentemoult, la zone commerciale Atout Sud et l'embarcadère Navibus, un bus « tout électrique » de 22 places est en service depuis fin 2005. Toutes les 20 minutes du lundi au vendredi de 7h00 à 19h45 et le samedi de 9h00 à 20h00, en correspondance avec les horaires du bateau. Il s'arrête à la demande dans la zone de Trentemoult.



> Tous les titres de transport TAN sont acceptés à leurs conditions habituelles. Le pilote vend les tickets Unité et Duo, comme dans un bus.

> **Horaires et amplitude :**

De Trentemoult vers Nantes et vice versa :

Du lundi au vendredi, un départ toutes les 10 minutes en heures de pointe (20 minutes en heures creuses) entre 7h00 et 19h50.

Les samedis, un départ toutes les 20 minutes entre 9h00 et 19h50,

Les dimanches et jours fériés, un départ toutes les 20 minutes entre 11h00 et 19h50.

Adaptation des horaires en service d'été : fréquence 20 minutes en juillet et août.

Mise en place d'un service de nuit assuré les vendredis et samedis de 20h00 à minuit, de début juin à fin septembre.

> **Fréquentation :**

En 2005 (juin/décembre) : Navibus Loire a transporté plus de **110 000** passagers et plus de 5 000 vélos.

En 2006 : **270 200** passagers ont voyagé sur la Navibus, ainsi que 13 350 vélos avec l'introduction en septembre d'un service renforcé en heures de pointe (2 bateaux).

En 2007 : **360 000** passagers et 15 200 vélos.

En 2008 : **365 000** passagers et 13 500 vélos.



◆ NAVIBUS Passeur Erdre

> Mise en service avril 1995

> **Service de passeur** assurant une liaison entre deux rives de la rivière Erdre « Port-Boyer » et « Petit-Port », évitant ainsi des crochets par les ponts de la Tortière ou de la Beaujoire.

> Un **bateau catamaran** dénommé « **La Mouette** » peut accueillir 12 passagers et 4 vélos. Il est équipé d'une propulsion électrique qui en fait un moyen de transport non polluant et parfaitement silencieux participant ainsi au calme de l'Erdre, site protégé.

> **Traversée en 2 minutes** à quelques pas des lignes de bus (**83** : Fac de Droit/Chassay-Bellevue, **25** : Gare de Chantenay/Ecole centrale Audencia) et de la station « Petit Port Facultés » des lignes de tramway **2** et de bus **51**.

> Tous les titres de transport TAN sont acceptés à leurs conditions habituelles. Le pilote vend les tickets Unité et Duo, comme dans un bus.

> **Horaires et amplitude** :

Service à la demande

Du lundi au vendredi de 7h30 à 12 h30 et de 13 h30 à 19 h15

Les Samedis, de 10h à 12h et de 14h à 19h 30.

Les dimanches et fériés de 14 h 00 à 18 h 45

> **Fréquentation** :

Ce service de passeur a déjà transporté plus de **650 000** voyageurs depuis sa mise en service.

En 2006, 77 000 passagers et 12 155 vélos

En 2007, 90 440 passagers et 20 335 vélos (influence des travaux sur voie piétonne/vélos sur la rive droite)

En **2008** : 79 300 passagers et 13 950 vélos.



◆ NAVIBUS Erdre

> Situation expérimentale

> Mise en service le 18 juillet 2005

> **Un bateau** dénommé « **Jules Verne** » peut accueillir 90 passagers et 10 vélos. Cette unité est équipée de moteurs électriques alimentés par une génératrice diesel-électrique ou par batteries.

> En 2009, **4 stations** desservies de « Gare SNCF Sud » à « Pt Port/Facultés » (la Gare SNCF Sud a été desservie à l'été 2006 lorsque le tunnel Saint-Félix, après travaux de remise aux normes, a reçu sa certification au passage du service public Navibus).

Depuis 2005, différents types de desserte ont été expérimentés.

> Fréquence et amplitude :

En semaine, avec une fréquence de 60 minutes sur une amplitude s'étalant de 7 h15 à 19h40.

Les samedis, fréquence horaire sur une amplitude de 10 h00 à 19h00

Les dimanches et fériés, 4 rotations entre 14 h00 et 19 h00

> Tous les titres de transport TAN sont acceptés à leurs conditions habituelles. Le pilote vend les tickets Unité et Duo, comme dans un bus.

> Correspondances ou échanges avec autres modes de transport :

Liste des arrêts	Correspondances	Principaux sites et axes desservis
Gare SNCF accès Sud	TER-TGV- Tram 1 et bus 56 + Tan Air	Gare SNCF, Cité des Congrès - Lieu Unique
Saint Mihiel	Tram 2 - bus 22	Ile de Versailles
Tortière	Bus 52 - 70	Boulevards extérieurs
Petit Port/facultés	Tram 2 – bus 25-51-83	Campus universitaire



> Fréquentation :

En 2005 (18 juillet/31 décembre) : 32 500 passagers et 615 vélos.

En 2006, 94 000 passagers et 1 345 vélos.

En 2007, 69 800 passagers et 1 101 vélos (navette Gare en semaine).

En 2008, 70 500 passagers et 1 128 vélos (navette Gare durant les 8 premiers mois)

ANNEXE II

Précisions techniques et financières

A. Les coûts de matériel : (prix d'achat moyen)

- Bus à gaz standard : 240 000 €
(90/100 places)

- Rame tramway : 1 840 M €
(300 places)

- Bateau à passagers : environ 1 M€ (de 850 000 à 1,2M suivant les options techniques retenues et le caractère fluvial ou maritime, les réglementations étant différentes...) (90/100 places, 19m)

B. La comparaison avec un système terrestre doit être mesurée

Les *bus* utilisent la voirie publique partagée avec VP, cars, utilitaires, 2 roues ; les aménagements spécifiques sont les arrêts ou stations et terminus : parfois un potelet planté sur le trottoir pour le plus simple ; aujourd'hui espace travaillé pour l'accessibilité, parfois doté d'installations lourdes dans le cas des gares d'échanges.

Le *Busway* est plus sophistiqué puisque conçu en quasi site propre et aménagé spécifiquement avec des stations plus lourdes (accès, mobilier urbain). De plus, les matériels roulants bénéficient d'un traitement particulier ainsi que le système d'exploitation (suivi, traversées aux carrefours).

Le *tramway* quant à lui est un système lourd puisque bénéficiant d'un site propre en surface de croisements des voiries à niveau ou en ouvrage, doté d'une voie ferrée et d'une ligne électrique d'alimentation. Les stations sont plus importantes qu'un arrêt d'autobus et dotées d'un mobilier urbain spécifique et personnalisé.

Le *bateau*, au travers d'une vedette à passagers répondant à des normes strictes liées à une réglementation spécifique, n'est généralement pas construit en grande série , donc plutôt cousu main : pas d'économie d'échelle.

Le *travail* s'effectue *sur l'eau* et donc présente des risques beaucoup plus importants que sur la terre ferme. Dans le domaine d'un service public *les berges*, en règle générale, ne peuvent servir naturellement ; l'exploitation nécessite alors la construction d'installations d'accueil spécifiques avec travaux lourds et en partie sous marins..... Les conditions d'exploitation nécessitent des mesures particulières pouvant parfois être soumises à dérogation.

La *main d'œuvre* est souvent plus importante si l'on compare le service terrestre : une vedette de 96 places = 2 agents ; un bus de même capacité ne demande qu'un seul agent. Les coûts d'exploitation de services fluviaux ou maritimes apparaissent donc plus élevés, le domaine maritime étant lui-même beaucoup plus cher compte tenu d'une convention.