

Les navettes maritimes et fluviales : un potentiel pour la mobilité du quotidien ?

Intermodalité Terre-Mer (Fleuve), les clefs d'une mobilité durable

Conférence Technique Territoriale à Fort de France le 2 décembre 2025

Sandrine ROUSIC – Cerema Méditerranée

Définition et principes d'aménagement



- « Navette maritime » ou « navette fluviale » désigne le transport collectif de passagers par voie d'eau, qui **assure régulièrement la liaison entre deux points** avec ou sans arrêt intermédiaire, sur le littoral ou entre îles.

Exclusion des taxiboat, des excursions au même point de départ/arrivée.

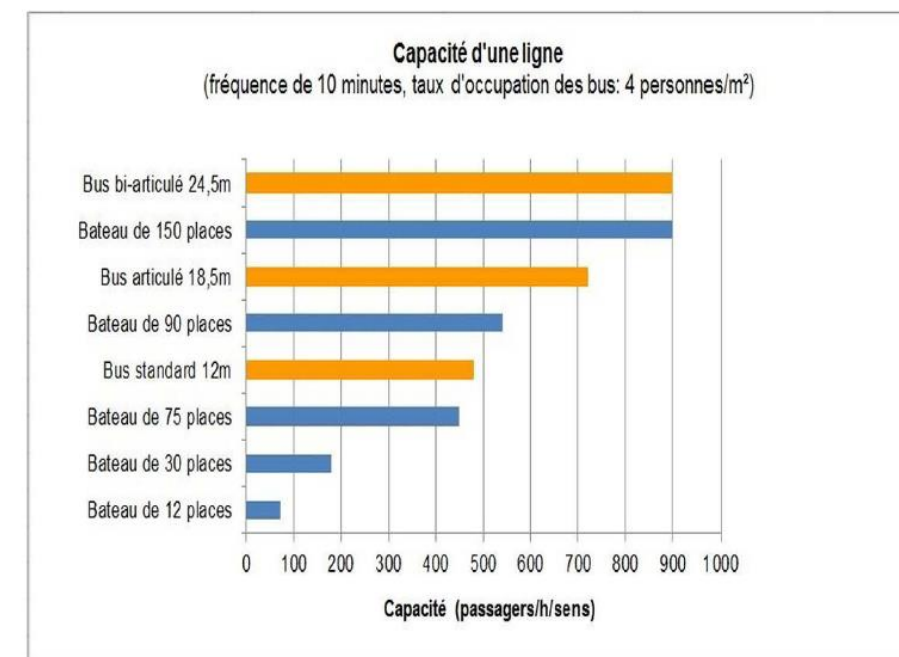
- Soumises à des contraintes d'insertion liées aux conditions de navigation et d'accostage, la nature des berges et les contraintes d'implantation de l'embarcadère
- Peu d'impact sur la voirie, mais attention aux circulations à l'intérieur du port.
- **Emprises foncières limitées aux appontements** et pas d'expropriations : les stations font plus souvent l'objet de convention d'occupation temporaire du domaine public.
- Attention, la construction d'appontements représente un impact sur l'environnement et le milieu aquatique à prendre en compte.
- Nécessite **aménagements urbains et requalification de l'espace public** sur des sites parfois peu adaptés.



Les avantages des services TC par voie d'eau



- La voie d'eau est une **infrastructure disponible et capacitaire**, aujourd'hui sous-utilisée pour le transport urbain
- Adapté au franchissement de baie/rade
- Permet une alternative à la construction d'un pont routier
- Offre un TCSP « naturel » sans travaux pénalisants
- Temps de parcours et régularité garantis
- Performances comparables à celles d'un bus
- Complémentaire aux modes lourds, à adapter aux besoins, d'une offre de service succincte à un Haut Niveau de Service
- Une bonne acceptation des usagers et une perception positive du temps de voyage
- Valorisation de l'image des transports collectifs urbains et réappropriation des espaces portuaires dans la ville



Capacité (passagers par heure et par sens) par type de bateau et en comparaison aux bus.
Hypothèses de calcul : pour les services par voie d'eau, fréquence de 10 minutes / pour les services de bus : fréquence de 10 minutes, taux d'occupation de 4 personnes/m² – Sources : Certu/Sytra.

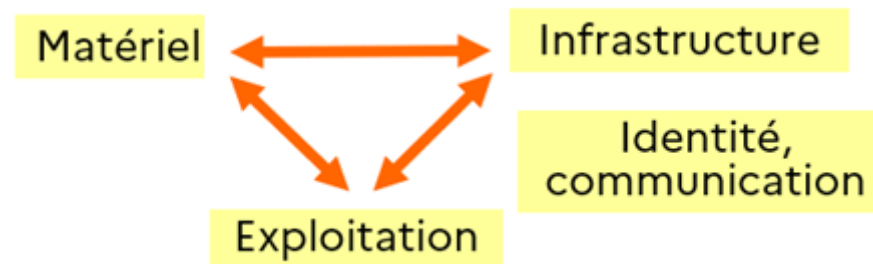
Les obstacles aux services TC par voie d'eau



- Moindre souplesse d'itinéraire (longueur, nombre et localisation des arrêts)
- Perçu comme un mode lent
- Prendre en compte les impacts sur le temps de parcours liés au **nombre de stations, aux itinéraires piétons augmentés**
- Un accès unique facilite l'opération de comptage mais ralentit la montée en cas d'affluence
- **Impacts éventuels des aléas** climatiques et naturels sur la disponibilité et le confort
- Contraintes sur la vitesse d'exploitation fixées par les règlements locaux pour assurer la protection des milieux et la mixité des circulations sur la voie d'eau
- Le **modèle économique reste fragile** avec des coûts d'exploitation et d'investissement élevés
- **Besoin d'innover** pour répondre à la stratégie de décarbonation du transport maritime (défis technologiques et industriels et défis financiers)

Concept de Haut Niveau de Service

Pour favoriser le report modal de la voiture individuelle, il faut proposer un service attractif avec un haut niveau de service.



- **Fréquence** : 20 min= attente max acceptable pour les « non captifs », < 10 min, pas besoin de connaître les horaires
- **Amplitude horaire** : garantir le maximum d'activités réalisables en TC (pas seulement les déplacements domicile-travail). Spécificités services nocturnes et adaptation vacances scolaires
- **Vitesse commerciale** : rendre compétitif le service TC pour un temps de parcours attractif
- **Régularité** : fiabiliser le TC entre heure de pointe et heure creuse, entre 2 passages (ponctualité)
- **Confort, Accessibilité pour tous** : confort à bord et dans les lieux d'attentes, accessibilité à bord et liée à la gestion de l'interface véhicule-quai

Un niveau de service à adapter suivant les besoins



Retour d'expérience des services maritimes de Ghjirulatu

- Aucune accessibilité par la route pour ce **village enclavé** !
~ 2000 visiteurs par jour en pleine saison à Girolata contre 30 résidents à l'année
- **Objectif : offrir une solution de mobilité toute l'année principalement pour les résidents, et les touristes occasionnels**
- **Solution adaptée aux enjeux de résilience (recul du trait de côte, aléas routier)**
- Réservation obligatoire et 48h avant hors période estivale
- Navette Girolata / Vignola = 15 min toute l'année suivant météo, 5 à 8 AR/jour. Tarif Aller simple : 10,80€ et AR : 19,20€ (Gratuit jusqu'à 8 ans)
- Autres navette Girolata / Portu (45 min 1 AR/jour) et Girolata / Galeria (2 2 AR/semaine) : 1er avril au 31 septembre. En période hivernale, les 2 lignes peuvent faire un voyage/semaine dans la plage 7h30 - 17h30.



Exemple d'offres de service différenciées sur Sète Agglopoie Méditerranée

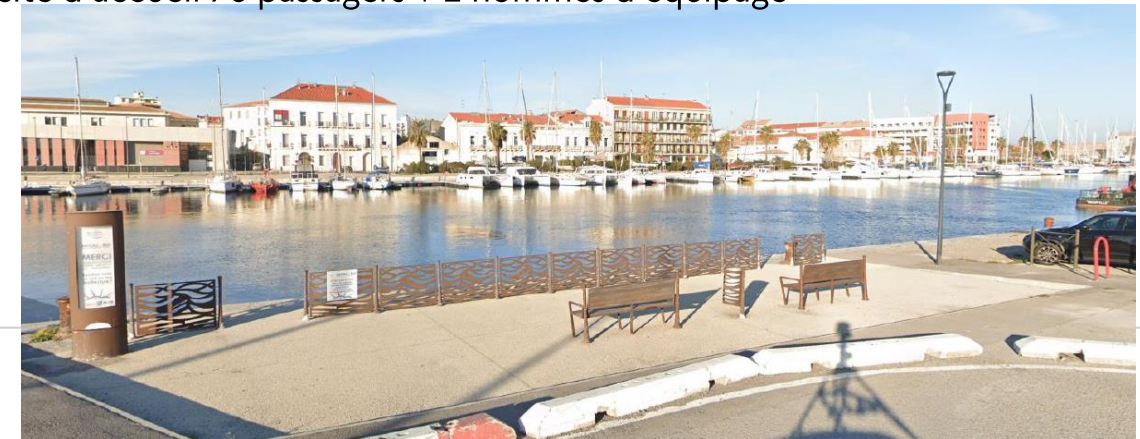
~~Liaison intra-canaux de Sète depuis 2014~~

- **Objectifs : mise en œuvre des bateaux-bus pour un rabattement automobile sur un P+R gratuit 24h BUT = évite 2800 voitures dans le centre-ville !**
- Seulement le jour de marché (mercredi de 9h à 14h) du 7 mai au 17 septembre 2025
- et 7j/7 (de 9h à 19h), du 5 juillet au 29 août
- Trajet : 10-15min réglementé à 5 nœuds (~9 km/h) car zone portuaire
- Fréquence toutes les 20min
- **Service gratuit en 2025**
- Fréquentation 2023 : 35000 passagers jour de marché et 76000 passagers en juillet/août



BATEAU - BUS

Capacité d'accueil 76 passagers + 2 hommes d'équipage



Exemple d'offres de service différenciées sur Sète Agglopoie Méditerranée

Navette Sète-Meze sur l'Etang de Thau

Objectifs : expérimenter en 2021 un service de navette du quotidien (collaboration ADEME en 2021)

Au final, très attractif pour les touristes mais moins pour les résidents allant travailler (notamment au regard du temps de parcours non compétitif par rapport à la route) !

- Temps de parcours environ 35 minutes pour 7 allers/retours par jour, 7 jours sur 7
- En 2024, près de 40 000 voyages ont été comptabilisés
- La vente des titres de transport s'effectue à bord du bateau. Le service est gratuit pour les moins de 10 ans
- Emport vélo à bord : 2 € l'aller, 3 € l'AR



Capacité d'accueil 95 places (dont 70 couvertes) + 3 hommes d'équipage

Exemple d'offres de service différenciées sur Sète Agglopoie Méditerranée

Expérimentation Sète-Meze sur l'Etang de Thau : évolution du service et tarification

Critères	2021	2022	2023
Durée	5,5 mois de service de début juin à fin novembre	3 mois de mi-juin à mi-septembre	4 mois de juin à septembre
Montant	550 000€ dont 250 000€ d'aide de l'ADEME	330 000€HT – pas d'aide	335 000€HT – pas d'aide
Recettes	186 651€ dont 130 000€ sur une période identique à 2022	169 571€	227 216€
Cout Net pour SAM	113 349 €	160 429€	107 784€
Nombre de voyages	76 741 dont 59 700 sur une période identique à 2022	48 421 voyages	46653 voyages
Nombre d'AR	7 6h20 à 19h	7 9h à 20h30	7 9h à 20h30
Tarifs	3 € l'aller 5 € l'aller-retour 20€ le carnet de 10 35€ l'abonnement d'un mois	5€ l'aller 8€ l'aller-retour 70€ l'abonnement de 3 mois	8€ l'aller 11€ l'aller-retour 45€ l'abonnement par mois Mise en place du pass aggro pour les résidents du territoire 4€ l'aller 6€ l'aller-retour 25€ l'abonnement par mois

Navigône à Lyon dès juin 2025

SYTRAL
MOBILITÉS



- **Objectifs : offrir un mode de transport décarboné et durable, désengorger la ville, valoriser le fleuve de la Saône, renforcer l'attractivité touristique et urbaine**
- Une navette moderne et intégrée au réseau SYTRAL comme les autres modes !
- 4 catamarans à **propulsion électrique** sur batteries desserviront progressivement les stations en 2026 ! 70 passagers par bateau, 6 emplacements vélo, 4 places PMR
- Chaque station est équipée d'une passerelle sécurisée et accessible pour accéder au ponton, d'éclairage de confort et de sécurité, de caméras de vidéoprotection et de panneaux d'information pour les voyageurs.



NAVIGONE Votre nouveau mode de transport qui intègre le réseau TCL

LA NAVETTE FLUVIALE DESSERVIRA 4 ARRÊTS

Vaise Industrie / Substances (station provisoire)
/ Les Terrasses de la Presqu'île / Confluence

VOTRE NAVETTE CIRCULERA TOUTE L'ANNÉE*

- de 7h à 21h du lundi au vendredi
- de 9h à 21h les samedis, dimanches et jours fériés

DESSERTE PRINCIPALE

Vaise Industrie > Terrasses de la Presqu'île (3,4 km)

La navette fluviale circulera toutes les 30 min en heures de pointe, 60 min en heure creuses et 60 min le week-end.

DESSERTE CONFLUENCE

Vaise Industrie > Confluence (6,2 km)

Desservi uniquement :

- Les mercredis et vacances scolaires entre 11h30 et 15h30.
 - Les week-ends et jours fériés de 9h à 21h
- La navette fluviale circulera toutes les 60 min.

TARIFS NAVIGONE

Titres disponibles en agence TCL, dans les distributeurs automatiques et à bord de la navette

3€
Aller simple

5€
Aller-retour

INCLUS DANS L'ABONNEMENT
TCL

CARTE TCL
+ 10 TRAJETS OFFERTS
Valable jusqu'au 31/12/2025 dans la limite des stocks disponibles



*Hors période de crues **Gratuit pour les enfants de moins de 4 ans, et de 4 à 10 ans inclus munis d'un abonnement à partir de septembre 2025

Des enjeux connexes à ne pas omettre

- Les enjeux de décarbonation
- Les enjeux de préservation de la biodiversité dont les objectifs sont bien définis dans la stratégie nationale de la mer et du littoral, dans les chartes marines d'aires protégées et dans les documents stratégiques de façade.

Importance de limiter au maximum l'impact des nouvelles activités sur la faune et la flore : diminuer le rejet d'effluents et de déchets, **limiter la surfréquentation des sites naturels**, ou encore limiter l'artificialisation du littoral

- La prise en compte des risques et des aléas sur les littoraux liés notamment aux problématiques de changement climatique.

Phénomènes de submersion marine (inondation temporaire du réseau routier littoral) de plus en plus fréquents + phénomènes de montée de la mer (élévation de quelques millimètres par an et de recul du trait de côte).

Tout cela affecte les infrastructures littorales et portuaires qui vont être de plus en plus touchées avec des dégâts de plus en plus fréquents.



Domaine de pertinence du transport maritime



Offrir une alternative à la voiture, complémentaire aux transports en commun (TC) terrestres, et innovante

- Réduire le trafic routier et ses impacts en termes de GES, offrir un niveau de service performant par rapport au service routier
- Développer les transports en commun en complémentarité ou renforcement de l'offre TC existante



Adapter les infrastructures de transport littorales au changement climatique

- Proposer une solution de mobilité efficiente face à la vulnérabilité des infrastructures de transport terrestres sur le littoral, aux phénomènes marins



Préserver la biodiversité

- Limiter l'artificialisation des sols (infrastructures portuaires)
- Réguler la fréquentation des sites / encadrer l'accès à des sites naturels ou des territoires insulaires



Améliorer l'accessibilité d'un territoire

- Configuration géographique propice
- Desserte routière littorale inexistante, territoire enclavé



La montée du niveau de la mer va transformer radicalement le littoral

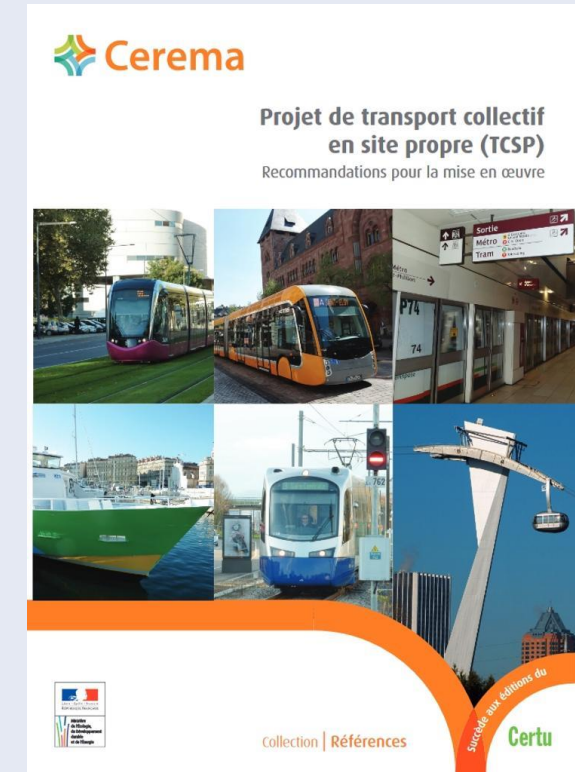


Les navettes maritimes et fluviales, un réel atout pour la mobilité de demain

En conclusion,

- ✓ Un **domaine d'emploi adapté** : relier des générateurs de déplacements, palier un manque de franchissement, offrir un gain de temps par rapport au transport terrestre, désenclaver un territoire
- ✓ Proposer un **niveau de service attractif pour les différents usages** et publics (habitants et touristes) en termes de niveau de service et saisonnalité
- ✓ Importance d'intégrer les navettes maritimes et fluviales dans le réseau TC urbain, métropolitain ou régional pour **favoriser l'intermodalité et limiter les ruptures de charge**
- ✓ Nécessité de mieux **intégrer les ports dans la ville** et limiter les coupures urbaines
- ✓ La mer constitue une identité forte pour les villes littorales. Développer des services maritimes contribue à valoriser ce patrimoine, un **vecteur de marketing territorial**
- ✓ Présentent un fort potentiel, mais **nécessitent des conditions favorables pour se développer** : soutien politique, intégration réseaux TC, infrastructures adaptées, et modèles économiques viables

<https://doc.cerema.fr/>



Merci pour votre attention
sandrine.rousic@cerema.fr

Les illustrations sont issues des sites internet des collectivités.

www.cerema.fr

