

Conférence de presse

Transport Bateau Bus

Philippe Dorthe

Conseiller régional d'Aquitaine
Conseiller général de la Gironde (Bordeaux I)

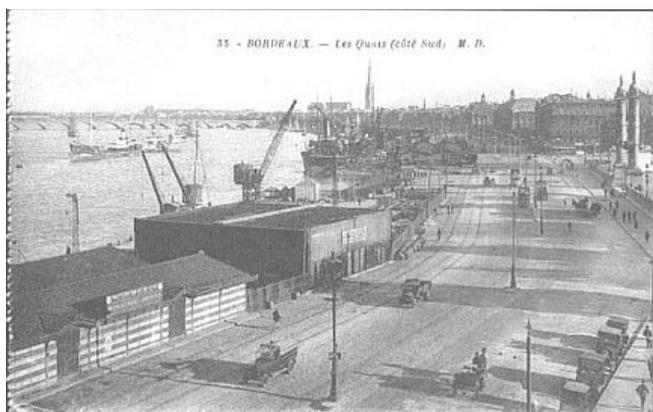
Année 2005

Historique



La ville de Bordeaux a un passé d'enclave anglaise et c'est pour cela qu'elle a longtemps conservé un sentiment de méfiance à l'égard du territoire et du pouvoir français. Un argument économique justifie son isolement volontaire : sa richesse provenant du commerce maritime, Bordeaux n'avait pas besoin d'échanges marchands avec l'autre rive, hormis ceux effectués par les gabares de la Garonne et de la Dordogne.

Malgré la démolition des remparts au XVII^{ème} siècle, les Bordelais continuèrent à tourner le dos à la Garonne. La place de la Bourse et l'ordonnement des immeubles le long des quais commandés par Louis XV à Gabriel, ne modifièrent pas leur attitude. Cette opération fut considérée comme une volonté du roi d'intervenir sur le fonctionnement de la ville et l'organisation de son commerce. La zone portuaire, si elle était le lieu d'une activité économique florissante, restait un espace de précarité et d'exclusion sociale sur laquelle étaient concentrés les équipements publics pour la population ouvrière : fontaines, bateaux-hospices, bateaux-douches...



Au XIX^{ème} siècle (1856-1919) fut engagée la construction de quais maçonnés permettant l'accostage des bateaux. Auparavant les navires restaient au mouillage au milieu du fleuve et les déchargements s'effectuaient par barques. Hormis quelques cales aux Chartrons, les berges avaient gardé leur aspect naturel et boueux.

L'aménagement des quais, la modernisation des installations (voies ferrées, gares...) et la nouvelle proximité des paquebots auraient sans doute induit une meilleure image et une fréquentation accrue du site. Mais la création du Port Autonome en 1924 a pour conséquence d'en interdire l'accès à toute personne qui n'y travaille pas, pour des raisons de sécurité et de surveillance des marchandises. Cerné de grilles sur les 4,5 kilomètres de l'emprise, occupé par vingt-quatre hangars qui couvrent la moitié de sa superficie, le port est totalement isolé de la ville, interdisant tout contact entre les habitants et leur fleuve. La réalisation du Pont-de-Pierre en 1823 au point de jonction entre la Garonne fluviale et la Garonne maritime, a permis de créer un lien est-ouest indispensable au fonctionnement de l'agglomération mais n'a pas pour autant incité les Bordelais à se rendre sur la rive droite, bien que le quartier de la Bastide, situé dans la boucle du fleuve, fasse partie du territoire communal. Au cours du XX^{ème} siècle, s'installent sur la Bastide des activités très consommatrices d'espace (terrains militaires, voies ferrées, entrepôts...) qui ne participent pas vraiment à la rendre plus attractive.

Lorsqu'en 1995, Alain Juppé prend les rênes de la municipalité, sa première action d'éclat est de faire enlever les grilles qui isolent le port. En effet pour le nouveau maire, l'espace occupé par les installations portuaires est une pièce majeure de l'ensemble de sa politique urbaine. La revitalisation des quartiers en difficulté, un des axes prioritaires, concerne trois quartiers paupérisés du centre-ville, Bercier, Bastide et Bacalan, dits « les trois B » qui sont situés en bord de Garonne. Pour mieux les irriguer et les désenclaver, il décide de faire passer le tramway le long des quais. De plus la réappropriation et la réhabilitation de cet espace est l'occasion d'étirer le centre-ville historique au quartier du Lac par une reconquête du secteur des bassins à flot. L'aménagement des quais de la rive gauche, d'une superficie de 80 mètres de large et de 4,5 kilomètres de long se présente comme un accompagnement du projet urbain global engagé par la municipalité.



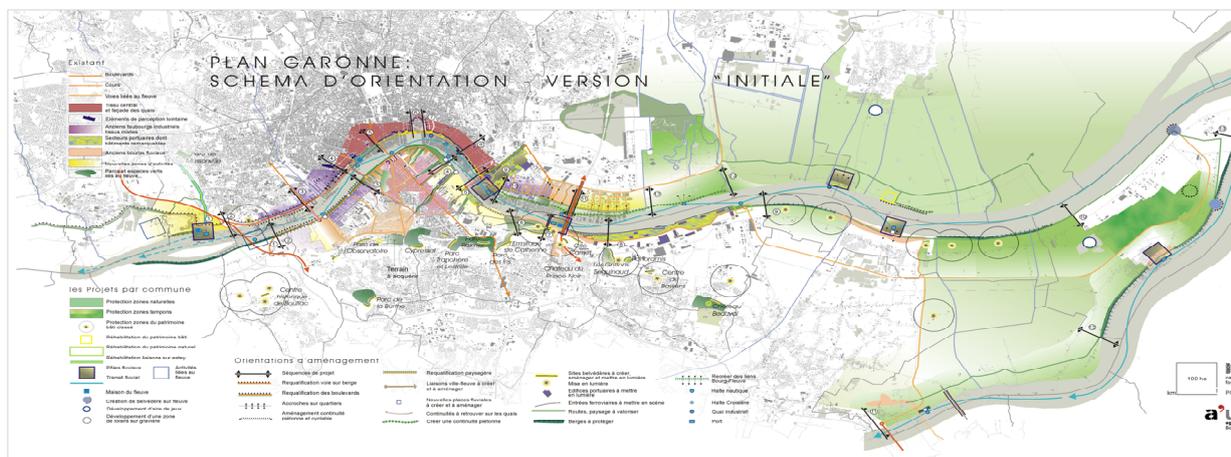
La Communauté Urbaine de Bordeaux se dote d'un outil stratégique : Le **plan Garonne**. Ce plan Garonne est une démarche non institutionnelle qui a fait l'objet d'une forte demande politique dès le début des réflexions pour l'élaboration du nouveau schéma de planification de l'agglomération. Dans cet objectif, la communauté urbaine demande à l'A'URBA de mener les réflexions préparatoires sur les enjeux de planification, d'urbanisme et de transport.

<p>1997 : Choix politique : associer les 13 communes riveraines (sur les 27 qui composent la communauté urbaine) à cette démarche de réflexion spécifique : la reconquête des territoires fluviaux</p> <p>☞ Etat des lieux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - abandon des espaces - mode d'utilisation peu qualifiant (décharges, stockages...) - pêche et batellerie régressent <p>☞ Diagnostic :</p> <p>Intentions de projets des acteurs locaux</p>	<p><i>Parallèlement</i></p> <p>Schéma de déplacements urbains communautaires</p> <p>Enjeux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - maîtrise de l'étalement urbain - reconquête des espaces centraux - réappropriation du fleuve - mise en relation des pôles d'équipements avec les quartiers en situation de précarité sociale <p>Définition Projet du tramway</p> <p>PLH</p> <p>Projet de schéma directeur de l'agglomération</p>
--	--

Cette démarche « cadre » a abouti à la définition d'un schéma d'orientation, le « plan Garonne » qui été approuvé en juin 2000 (échelle intercommunale).

Enjeux :

- protection, réhabilitation et développement
- initiatives économiques, environnementales, patrimoniales, paysagères et urbaines
- mobiliser financements d'actions à court, moyen ou long terme



Partenariat européen : projet River Links « la valorisation et la dynamisation des fleuves »

Participent les villes de Séville, Florence, Brême, Belgrade, Tallinn, Dresde

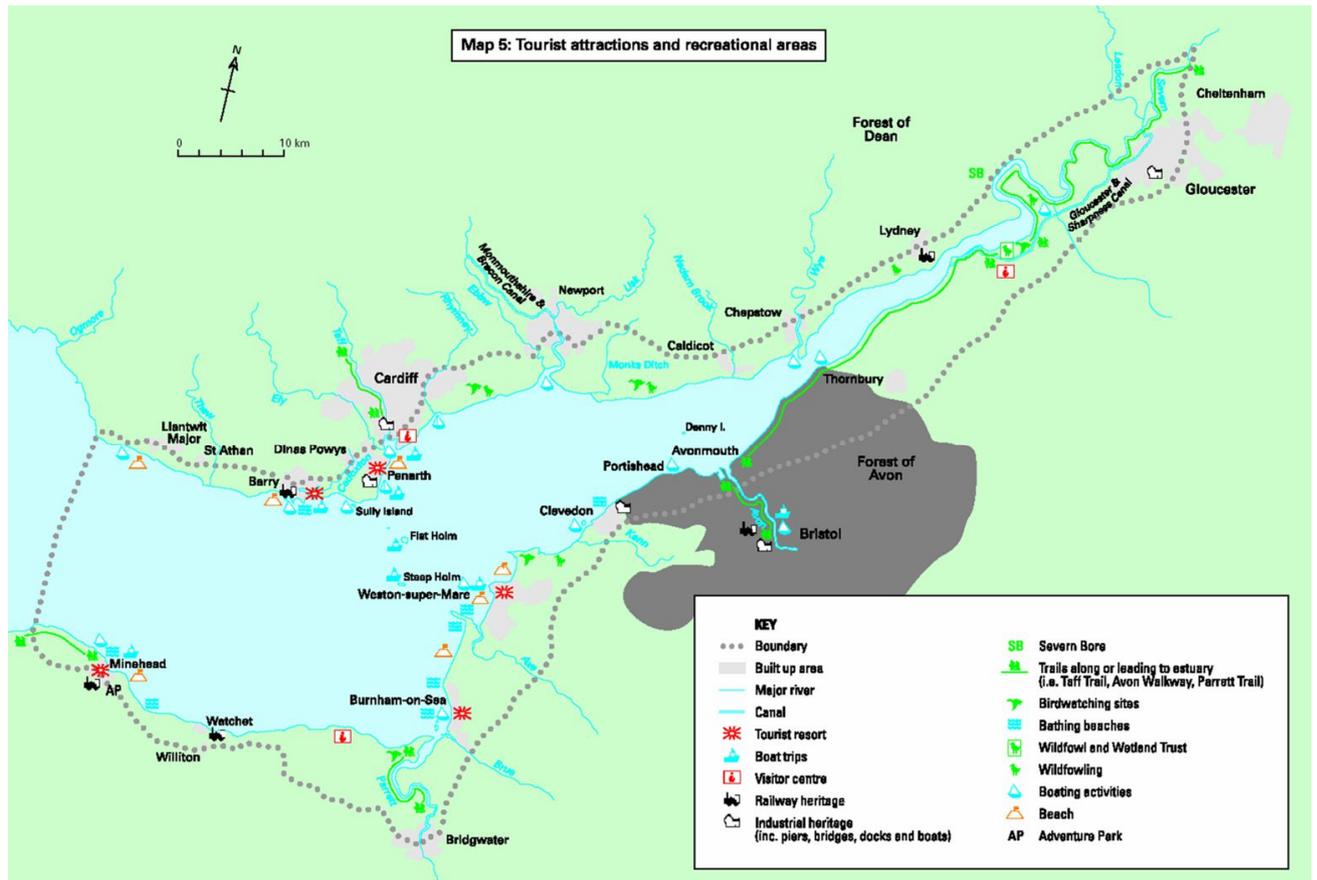
Bordeaux : projet pilote : réalisation de cheminements en bord de fleuve : enjeu : développer des déplacements alternatifs à l'automobile (intermodalité navettes fluviales/vélos/piétons)

Budget pluriannuel voté par la CUB de 41,16 millions d'euros sur 2000-2006 : 41,16 millions pour la mise en oeuvre des projets.

2 types d'actions :

- en maîtrise d'œuvre communautaire directe : la CUB finance les projets d'aménagement (haltes nautiques, réalisation de cheminements et traitement des continuités paysagères, amélioration d'un certain nombre d'accès, mise en lumière)
- en maîtrise d'ouvrage communale, financées par l'attribution de fonds de concours au titre de l'intérêt commun

➤ L'expérience de l'estuaire de Severn



L'estuaire de Severn est le plus long de la Grande Bretagne. D'une longueur d'environ 380 kilomètres, son cours est navigable sur 290 kilomètres depuis le Canal de Bristol jusqu'à Welshpool au Pays de Galles.

En bord d'estuaire nous trouvons deux grandes villes : Bristol qui accueille sur son territoire 380 615 habitants et Cardiff qui accueille 305 353 habitants.

Le « Bristol City Council » qui est l'équivalence de la Communauté de Commune en France finance la compagnie de bateaux-passagers « Bristol Ferry Boat », compagnie qui assure quotidiennement les trajets entre l'extrémité du canal de Bristol où arrivent les ferries de l'estuaire de Severn et le centre-ville de Bristol.

Ces bateaux ont une fonction tant touristique que pour des déplacements quotidiens pour le travail.

Cinq bateaux assurent le transport des passagers sur un parcours de 9 haltes.

➤ L'expérience nantaise



1/ Historique : La Loire et l'Atlantique = ville d'estuaire

↳ Nantes : 1^{ère} ville-gué depuis l'embouchure grâce à un chapelet d'îles reliées par une seule ligne de ponts pendant plus de mille ans.

↳ passage obligé entre le Poitou et la Bretagne.

↳ Histoire du port associée à celle de la ville, reliée à ses avants-ports : Couëron, Paimboeuf, Saint-Nazaire.

↳ Glissement du port vers l'aval à cause des mutations économiques (industrielles et agricoles).

↳ importants territoires en friches le long du fleuve.

↳ 1987 : fermeture du chantier de construction navale = fin du rapport au fleuve par la perte de son rôle majeur d'axe « historique du développement de l'agglomération ».

↳ Jusqu'au XX^{ème} siècle : fleuve a conditionné le développement de l'urbanisation de Nantes et de son agglomération.

2/ Le projet « RIVES DE LOIRE »

↳ Fin 1990 : District de l'agglomération nantaise devenu Communauté urbaine de Nantes-Métropole : reconquête de la Loire = enjeu central du projet 2005.

↳ 1997 : Réalisation de l'« Atlas des Rives de la Loire » par l'Agence d'urbanisme de l'agglomération nantaise (AURAN) avec le concours des communes riveraines.

↳ 14 communes riveraines du fleuve, 10 000 ha de territoire, 80 000 habitants, 60 000 emplois, 47 km de linéaire, 110 km de rives, 70 km de rives naturelles, 40 km de quais, d'appontements, de perrés et d'enrochement, 18 franchissements, 7 îles naturelles, 1 grande île urbaine : l'île de Nantes.

↳ Etat des lieux

↳ Diagnostic : sensibilité forte à la qualité et à la diversité des paysages ligériens de l'agglomération (paysages naturels de marais, de prairies humides, de coteaux, paysages urbains et industriels...).

Parallèlement :

- exposition organisée dans un ancien bâtiment du port : information, débats et ouverture à la concertation : 10 000 visiteurs = intérêt et attachement des habitants à la Loire.

Projet incitatif qui :

- s'inscrit dans les orientations des documents existants ou en cours d'élaboration à l'échelle de l'estuaire (DTA), de la Métropole Nantes-Saint-Nazaire (SCOT) et de l'agglomération des communes.

- s'adapte à la diversité des projets, des thématiques, des échelles de territoires et des temporalités.

- intègre la multiplicité des acteurs et des partenariats qu'ils soient publics (Europe, Etat, Région, Département, communes, intercommunalité, Port autonome, EPALA...) ou privés.

- s'adapte à l'évolution des structures intercommunales.

s d'interrupt
arition. Testées pour la première fois lors de la journée sans

voiture du 22 septembre 2000, puis les années suivantes à l'occasion de la Semaine européenne de la Mobilité, ces navettes sur la Loire contribueront à améliorer les déplacements entre le sud-Loire et le centre de Nantes.

Cette reconquête des espaces fluviaux s'inscrit dans la volonté de Nantes Métropole d'intégrer ce mode de transport dans le Schéma Directeur des Transports Collectifs et répond aux objectifs du Plan de Déplacements Urbains 2000-2010 (action 21) qui prévoyait « L'étude et l'expérimentation de nouvelles navettes fluviales pour les piétons et les cyclistes, en complément des bacsexistants».

Les voies fluviales font désormais partie intégrante des axes permettant de desservir l'agglomération nantaise.

Connectée au réseau de transports collectifs de l'agglomération, la navette constitue une alternative supplémentaire aux déplacements en voiture. Le service assurera une liaison urbaine régulière en une dizaine de minutes entre les deux rives.

Il répond à quatre impératifs :

- ◆ interconnexion avec le réseau des transports collectifs ;
- ◆ possibilités de rabattement pour la voiture particulière et les vélos ;
- ◆ desserte sud-nord ;
- ◆ fréquence aux heures de pointe ;

Deux parkings relais

> 75 places à l'entrée de Trentemoult

> 90 places au dépôt bus TAN (abréviation de SEMITAN), rue Ordronneau (juillet 2005)

Un P+R de 75 places a été aménagé à l'entrée du port de Trentemoult, à l'emplacement du marché bio, qui conservera son activité le samedi matin.

Début juillet, le P+R (90 places) aménagé sur l'ancien parking des conducteurs du dépôt Tan, sera en service pour les utilisateurs de la navette.

Un jalonnement spécifique a été installé dans le village de Trentemoult afin de guider les utilisateurs des parkings relais jusqu'au bateau, dans les ruelles de ce quartier pittoresque.

Dans le cadre d'une convention d'assistance entre Nantes Métropole et EDF, un minibus électrique devrait prochainement assurer la liaison entre le parking et la navette. Il effectuera une boucle d'1,5 km, avec arrêt à la demande.

Ce service devrait être offert à l'occasion de la semaine de la mobilité, du 16 au 22 septembre.



↳ Le type de service nautique proposé est une **liaison de franchissement de Loire** à l'ouest de l'île de Nantes, et une relation entre la rive sud et l'hypercentre de l'agglomération.

Elle offre la possibilité de desservir l'Île de Nantes au niveau du quai des Antilles. Ce service assure une liaison rapide pour les personnes voulant se rendre dans l'hypercentre pour des motifs de travail ou de loisirs, depuis le secteur sud-ouest de l'agglomération sans utiliser le périphérique ou les ponts du centre. Le Navibus assure quotidiennement la liaison entre la station «Trentemoult-Roquios» à Rezé (correspondance bus lignes 31, 36 et 38) et la station « Gare Maritime » à Nantes (correspondance bus ligne 81 et tram ligne 1).

- Fiche signalétique du bateau :

Longueur : 17,50 mètres
 Largeur : 4,03 mètres
 Capacité : 80 passagers et 5 vélos
 Personnel navigant : 1 capitaine et 1 matelot
 Distance entre les deux quais : 1,4 km



- Durée du trajet : 10 min

- Horaires de traversée

de Nantes :
 es 20 minutes

Lundi à vendredi	7h10 à 9h10	11h50 à 14h50	16h50 à 19h50
Samedi	9h10 à 12h30	13h30 à 14h50	16h50 à 19h50
Dimanche	11h10 à 14h50		16h50 à 19h50

de Nantes
 es 20 minutes

Lundi à vendredi	7h00 à 9h00	11h40 à 14h40	16h40 à 19h40
Samedi	9h00 à 12h20	13h20 à 14h40	16h40 à 19h40
Dimanche	11h00 à 14h40		16h40 à 19h40

Le Navibus étant une ligne de bus sur l'eau, la possession d'un titre de transport valide et composté est nécessaire pour pouvoir effectuer la traversée. Tous les titres TAN sont acceptés, et l'achat d'un ticket à l'unité ou un ticket Duo se fait lors de la montée à bord.

↳ **La traversée de l'Erdre** : piéton ou cycliste, promeneur ou étudiant, pressé, ou même pas, la navette baptisée "La Mouette" met 2 minutes pour faire la traversée. Les passeurs permettent de relier les deux rives et différents pôles d'activités, de limiter la coupure naturelle de l'Erdre, de favoriser les échanges et de diminuer les temps de transport en utilisant des modes de transport écologiques. Ils représentent également un outil important de valorisation du patrimoine vert de l'agglomération nantaise. Ils favorisent les ballades au bord de l'Erdre et améliorent les circuits de promenade sur les rives, en permettant de passer d'une rive à l'autre et ainsi de profiter des paysages différents.

Il s'agit d'un catamaran de 7 mètres de long et 3,35 mètres de large pouvant transporter 16 personnes et 4 vélos. Il bénéficie d'une autonomie de 12 heures. Le coût d'exploitation se

résume quasiment au coût de l'énergie électrique 762 euros/an sachant que le bateau ne nécessite que très peu de maintenance. Il est doté d'un système d'accostage automatique permettant de ne pas avoir recours à la présence d'un matelot pour assister le pilote. Son coût de construction s'est élevé à environ 76, 224 euros. Sa vitesse maximale est de 12 km/h et sa vitesse commerciale de 8 km/h. La ville de Nantes fournit les aubettes et les pontons. Le service est assuré par deux pilotes.

Pratique : Service de bateau pouvant accueillir 16 passagers et 4 vélos, qui assure la liaison entre Port-Boyer et Petit-Port.

Rapide : Une traversée de 2 minutes à quelques pas des stations de bus et de tram.

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

Agréable : Cela évite le crochet par les ponts de la Tortière ou de la Beaujoire et fait goûter au plaisir de la nature au ras de l'eau. Cela donne un tour nouveau aux balades dans un cadre de verdure au cœur même de la cité.

Ecologique : La navette est équipée d'une propulsion électrique qui en fait un moyen de transport non-polluant et parfaitement silencieux qui préserve le calme de l'Erdre, site protégé.

Horaires :

> Du lundi au vendredi de 7h30 à 18h30

> Samedi, dimanche et jours fériés de 10h à 12h et de 14h à 18h



3/ L'organisation et la gestion

La Communauté urbaine de Nantes « Nantes Métropole » finance 65% du capital de la SEMITAN.

La compagnie de transport SEMITAN qui est une société d'économie mixte a pour mission d'assurer le service public des transports en commun sur le territoire de l'agglomération, dans les limites du périmètre des communes la constituant, en mobilisant l'activité de ses 1 500 salariés, en mettant en œuvre ses propres moyens, ceux qui sont mis à sa disposition par l'autorité organisatrice et ceux de ses éventuels sous-traitants ou prestataires de services :

- Exploitation du service public des transports voyageurs dans l'agglomération nantaise pour le compte de Nantes Métropole dans le cadre d'un contrat de délégation de service public.
- En 2003 la SEMITAN a réalisé 90 millions de voyages, dont plus de la moitié en tramway. 
- Exploitation d'une navette fluviale et projet de développer fortement cette activité. 
- La SEMITAN assure également un service spécifique Handitan. 
- La SEMITAN réalise par ailleurs les études concernant les projets de lignes 4 et 5, ainsi que les études relatives au matériel roulant et aux ateliers-dépôts.
- Elle assure enfin une mission de renouvellement et d'entretien du patrimoine.



➤ **La mise en place d'un réseau de navettes fluviales sur la Garonne**

1/ L'émergence du projet

L'hiver 95 fut marqué à Bordeaux par la fermeture du pont de Pierre. Cet incident engendra des problèmes cruciaux de passage du fleuve, notamment pour toute une population traversant quotidiennement la Garonne.

La solution de dépannage proposée par Philippe Dorthe, Président de l'association AMARRAGES à l'époque, à savoir une navette fluviale entre les Quinconces et la Bastide, révéla d'une part que le fleuve avait toujours été oublié comme moyen de transport public, d'autre part que ce mode de transport suscitait l'unanimité au sein de la population (1200 personnes/jour), et qu'enfin rien n'était prévu au niveau des infrastructures pour permettre d'assurer un transport fluvial de passagers. Il est à noter que même après la réouverture du pont, ce sont plus de 800 personnes par jour qui continuèrent d'emprunter la navette. A partir de ce constat, l'association AMARRAGES proposa au Maire de Bordeaux et au Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux, ainsi qu'au Conseil Général, la mise en place d'un réseau inter-urbain de bateaux bus sur la Garonne.

En 1998, à l'occasion de la coupe du monde de Football, d'autres opérations de transports fluviaux ont été mis en œuvre à Bordeaux (parcours touristique Lormont – Bordeaux).

En 2000, la CUB met en place une navette Lormont – Bordeaux (Pont de Pierre) dans le cadre des travaux du tramway. Cette dernière a peu de passagers : cela s'explique par une desserte minimaliste avec seulement 2 pontons sans haltes intermédiaires. Pour optimiser un réseau de bateaux bus, il est indispensable de desservir plusieurs haltes et sur les 2 rives.

En 2005, aucune amélioration n'a été réalisée sur la liaison quai Richelieu – Lormont. Aucun arrêt supplémentaire n'a été ajouté au parcours instauré en 2000. On dénombre 35/45 passagers/jours, ce qui reste insuffisant pour rentabiliser ce mode de transport. La fête du fleuve nous a démontré que quand un bateau faisait un circuit et non un simple trajet d'un point A à un point B, sa capacité était remplie.

Facilement intégrable au plan de déplacement urbain et interurbain, ce réseau pourrait desservir dans un premier temps des haltes successives des rives de la Garonne, de Lormont à Bègles. Les escales retenues seraient : Lormont, Bordeaux (Bacalan), Bordeaux (les hangars des quais), Bordeaux (Bastide), Bordeaux (pont de pierre) et Bègles. A terme ce réseau pourra être développé et desservir les villes d'Ambès, St Louis de Montferrand, Floirac/Bouliac, Cadaujac, Portets, Langoiran/Tourne. Dans un schéma plus large : mise en œuvre d'une ligne départementale de Pauillac, Blaye à Langoiran.

Ce réseau de bateaux bus, en dehors de son utilité intrinsèque de service public sera en parfaite cohérence avec une politique de développement du tourisme fluvial.

Les prestations offertes par ces bus fluviaux permettront en périodes de crêtes touristiques, le captage des visiteurs, qui représentent de fait une clientèle potentielle supplémentaire pour les produits touristiques fluviaux existant déjà en Gironde.

○ **Le parcours tient compte de 3 zones :**

1/ l'hypercentre : La Bastide – les Quinconces

2/ urbain : Saint-Jean – les Chartrons

3/ interurbain : Ambès – Langoiran

Une navette en zone 1 sera au départ ou à l'arrivée toutes les 12 minutes en moyennes. Les limites de la zone 2 (Lormont-Bègles) toutes les heures, et un aller/retour quotidien pour la zone 3.

○ **Vitesses de déplacement des navettes fluviales :**

- 18 km/h en zones 1 et 2 (hypercentre, urbain)

- 28 km/h pour la zone 3 (interurbain)

Les bateaux : 3 unités seront opérationnelles et une unité prévue en remplacement.
Capacité 60/80 passagers.

○ **Caractéristiques techniques :**

↳ Longueur hors tout : 16m

↳ Largeur hors tout : 5m

↳ Tirant d'air : 2,8m (Pont de Pierre)

↳ Tirant d'eau charge : 13 tonnes

↳ Puissance : 2 X 150 CV

↳ Equipage : 1 capitaine, 1 agent de sécurité (polyvalent)

↳ Services à bord : distribution de journaux, service « petit déjeuner », point « info » touristique, contrôle billetterie, point phone

↳ Heures de service : trafic ordinaire (hebdo), trafic spécial (week end), indisponibilités météo

↳ Environ 11 500 heures de navigation annuelle

○ **Synthèse de l'enquête 2005**

ENQUÊTE

COMITE DEPARTEMENTALE DU TOURISME
« TOURISME FLUVIAL »

Date : Heure :

1) Est-ce la première fois que vous empruntez le bus du Fleuve ?

Oui Non

➤ Si non, à quelle fréquence l'empruntez-vous ?

Tous les jours Une fois par semaine Une fois par mois Exceptionnellement
Autres :

2) Pensez-vous que les horaires sont adaptés ? Oui Non
les tarifs Oui Non

3) Quelle a été votre principale motivation pour utiliser cette navette ?

La curiosité La nécessité La praticité Autres : **Convivialité**

4) Quelle importance accordez-vous aux critères suivants au cours d'une traversée de ce type ?

Informations touristiques :	Essentiel <input type="checkbox"/>	Important <input type="checkbox"/>	Accessoire <input checked="" type="checkbox"/>
Informations liées à la navigation :	Essentiel <input type="checkbox"/>	Important <input type="checkbox"/>	Accessoire <input checked="" type="checkbox"/>
Beauté des paysages :	Essentiel <input type="checkbox"/>	Important <input checked="" type="checkbox"/>	Accessoire <input type="checkbox"/>
Esthétique du bateau :	Essentiel <input type="checkbox"/>	Important <input checked="" type="checkbox"/>	Accessoire <input type="checkbox"/>

5) Quels inconvénients et quels avantages trouvez-vous à ce type de transport ? (par rapport à la voiture par exemple)

☹	☺
---	---

6) Comment avez-vous été informé de l'existence de cette navette ?

Par un(e) ami(e) Par la presse Par internet Par un organisme de tourisme
Autres :

7) Avez-vous déjà emprunté ce type d'embarcation ailleurs ?

Oui Non

➤ Si oui, dans quelle ville ou dans quel pays ?

Nom :
Sexe :
Age :
Domicile : **Paris, Nantes, La Rochelle, Set, Québec, Lac de Genève, Venise**
Tél :

Sur une cinquantaine de personnes interrogées, la plupart utilise le « bus du fleuve » pour le travail.

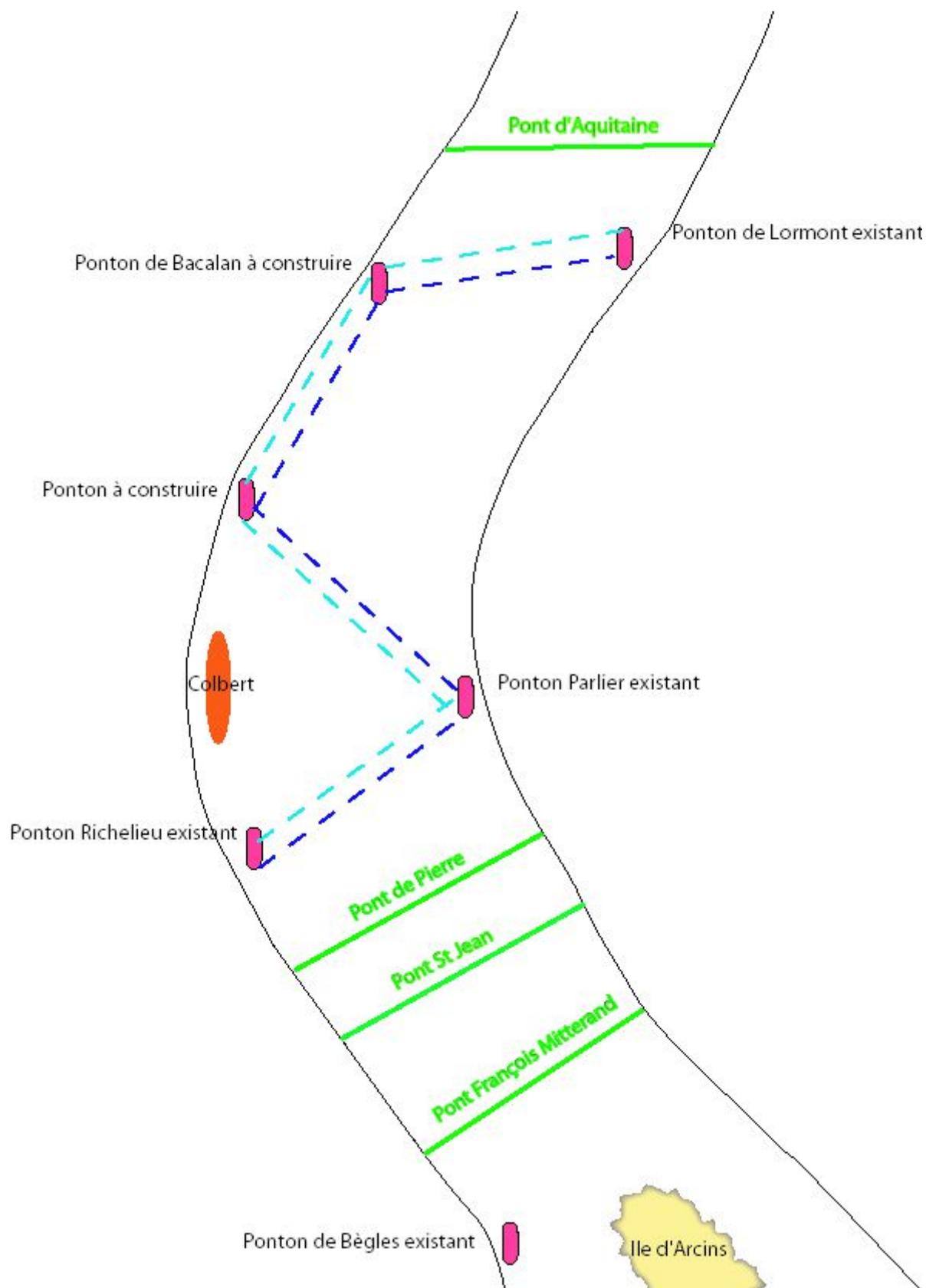
Elles apprécient ce mode de transport par :

- la ponctualité des horaires
- la tranquillité d'esprit avant et après le travail
- la vision de Bordeaux sous un autre angle (lever du soleil le matin)
- la sécurité

Ce qu'elles apprécient le moins :

- pas assez d'arrêts : d'un point A à un point B
- temps d'attente long
- pas de flexibilité des horaires sur toute la journée et en soirée : seulement entre 6h30 et 10h et de 17h à 20h

○ Les potentielles liaisons



Légende : --- --- Liaison aller-retour

2/ Budget prévisionnel

○ **Budget prévisionnel Années N et N+1**

◆ Première année d'exploitation – Année N

DEPENSES	COUTS
Investissement initial en matériel : <ul style="list-style-type: none"> - embarcadères (6) - bateaux (2) - zone technique - locaux administratifs 	800 000 €
Frais de personnel : <ul style="list-style-type: none"> - navigants - non-navigants 	153 000 €
Coût d'exploitation net : <ul style="list-style-type: none"> - infrastructures : équipements, outillage, maintenance - bateaux : consommation, maintenance, assurance, réparations, nettoyage... 	153 000 €
TOTAL DEPENSES	1 106 000 €
* Option accessibilité handicapés 45 000 € par ponton (6)	270 000 €