

TRAVERSÉE DE L'ERDRE PAR BATEAU : TOUCHÉ MAIS PAS COULÉ !

Bernard Lemoult, membre du Collectif Franchir l'Erdre

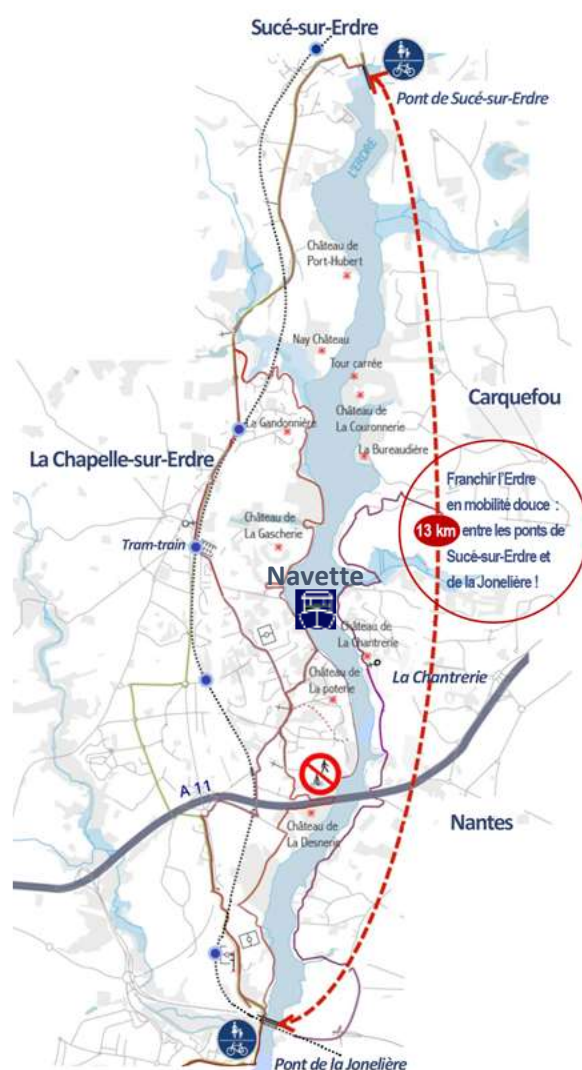
Pour vous rendre au travail, ne comptez plus sur la navette qui reliait la Grimaudière (La Chapelle-sur-Erdre) à Gachet (Nantes). Nantes Métropole a décidé d'y mettre fin !

UN PROJET À REBONDS...

Vous avez peut-être suivi les tribulations de ce franchissement de l'Erdre par bateau, projet issu de la société civile. L'[article de mars 2023](#)¹ en retraçait l'historique, son amorçage, son développement et le brutal coup d'arrêt donné en 2023 par Nantes Métropole, sans aucune concertation avec les acteurs engagés depuis des années.

L'élu métropolitain de l'époque, en charge des mobilités, avait en effet décidé, sur proposition du directeur des services de mobilités, de mettre fin à cette liaison sur l'Erdre. Le Collectif Franchir l'Erdre (AFUL Chantrerie², ECE et Place au Vélo) à l'initiative du projet n'était pas au courant, le Maire de La Chapelle-sur-Erdre (par ailleurs 1^{er} Vice-Président de Nantes Métropole) non plus.

La veille du Conseil communautaire du 7 avril 2023 qui devait acter cette décision, le Collectif Franchir l'Erdre alertait alors le cabinet de Johanna Roland, Maire de



Nantes et Présidente de la Métropole, sur ce dysfonctionnement démocratique. Nantes Métropole se revendiquait en effet du dialogue citoyen et du « *jeu à la nantaise* ».

Le message était bien passé puisque, lors du Conseil communautaire, la Présidente

¹ « *Fin de la traversée de l'Erdre par bateau : Quel(s) dommage(s) !?* », mars 2023, Bernard Lemoult.

² L'AFUL Chantrerie et ECE regroupent des entreprises publiques et privées, respectivement sur la Chantrerie (Nantes) et sur La Chapelle-sur-Erdre.

demandait³ à « *mettre la décision [d'abandon] sur pause* » et de « *proposer [aux parties prenantes] de se mettre ensemble autour de la table [...] au vu des réactions sur ce sujet.* »

Le 30 juin 2023, Nantes Métropole et le Collectif Franchir l'Erdre se retrouvaient alors pour parler bilan et perspectives. Le Collectif s'attendait à se voir expliquer les raisons ayant conduit à la demande d'arrêt du projet. Mais, à notre grande surprise, Fabrice Roussel, Maire de La Chapelle-sur-Erdre et 1^{er} Vice-Président de Nantes Métropole, présidait cette réunion. L' élu en charge de la mobilité n'était pas présent.

UN NOUVEAU DÉPART...

Au fil des rencontres, et une fois encore à notre grand étonnement, le projet de franchissement était non seulement relancé, mais cette fois avec beaucoup plus d'ambition : 10 mois de fonctionnement annuel au lieu de 2 initialement, hors weekend. De plus, cette proposition a été rapidement validée par les élu.es, en décembre 2023. La SEMITAN⁴ était de nouveau chargée de mettre en œuvre cette liaison et le suivi était assuré par le service des mobilités de Nantes Métropole et le Collectif Franchir l'Erdre.

Certes nous restions sur une expérimentation, certes nous partions sur 2 ans renouvelables, certes il fallait que la fréquentation soit au rendez-vous, mais quel changement de posture de la part de la Métropole nantaise ! Il est clair que le poids politique de Fabrice Roussel y était pour quelque chose. Ce n'était pas

vraiment normal sur le plan démocratique, mais il faut bien avouer que ça nous arrangeait bien.

Nous nous félicitons donc de cette nouvelle situation. C'est en effet sur du temps long que les évolutions de pratiques en matière de mobilité peuvent se réaliser et se mesurer. Et elles doivent être accompagnées dans la durée.

La liaison a donc repris en septembre 2024.

Sur la période de septembre à décembre, pour les deux années 2024 et 2025, la fréquentation augmentait de 30%. Par ailleurs, environ 80% des passagers embarquaient à bord avec des vélos. Les indicateurs étaient donc très encourageants.

DES ÉVÈNEMENTS CLIMATIQUES SUCCESSIFS...

Le lundi 5 janvier 2026, l'Erdre était gelée et empêchait la navigation. La SEMITAN en a informé les passagers ... mais en mettant uniquement un affichage sur chaque ponton. Plusieurs passagers étaient mécontents d'être venus pour rien. Durant cette semaine d'arrêt, le retour à la voiture a commencé à mettre à mal la dynamique, et d'une certaine manière la confiance enclenchée.

Nouvel incident climatique fin février 2026 : le niveau de l'Erdre était trop haut du fait des inondations. Conséquence, pas de navette durant 2 semaines, toujours pas d'information dans les temps et de nouveau un retour aux

³ PV du conseil métropolitain du 7 avril 2023, pages 73 à 76.

⁴ Société d'Economie Mixte des Transports en commun de l'Agglomération Nantaise

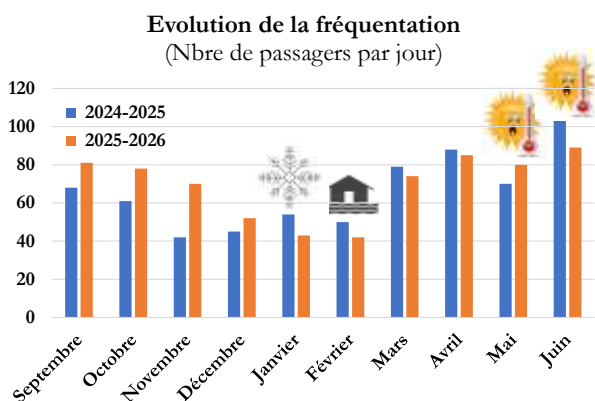
anciennes habitudes de transport domicile-travail.

A noter que le Collectif Franchir l'Erdre disposait de l'adresse mail des passagers et aurait pu les prévenir la veille des ruptures de service. Mais la SEMITAN, sur les consignes de Nantes Métropole, avait refusé d'en informer le Collectif et interdit toute communication avec l'affréteur de la navette.

Un peu de souplesse dans les cas de force majeure, et surtout en phase d'expérimentation, ne semblait pourtant pas trop demandé. Mais impossible de faire bouger les lignes !

Bouquet climatique final, la canicule de la dernière semaine de mai 2026, puis celle de juin avec près de 40°C. Beaucoup de passagers ont pris alors leurs dispositions pour s'adapter en décalant leurs horaires, en télétravaillant, avec en conséquence une baisse de la fréquentation.

Du coup, avec ces arrêts brutaux liés aux impacts climatiques en 2026, la dynamique de croissance constatée ne s'est pas poursuivie au 1^{er} semestre 2026, en témoignent le graphe ci-dessous :



DES ÉVOLUTIONS DE PRATIQUES DE MOBILITÉS DANS LA DURÉE...

Sollicitée par le Collectif Franchir l'Erdre à l'occasion des élections municipales de 2026, Johanna Rolland prenait clairement position dans un courrier de février 2026. La Présidente de Nantes Métropole indiquait que « *L'évaluation de la navette se fera sur la base de l'évolution de la fréquentation, mais aussi, parce que les chiffres ne disent pas tout, des éléments remontés grâce à une enquête qualitative. Surtout, nous tenons à vous rassurer sur le fait que l'évaluation de cette démarche collective depuis ses débuts ne pourra se faire que collectivement, avec la Métropole, les deux villes de Nantes et La Chapelle-sur-Erdre, et bien sûr en pleine clarté avec vos associations, avec un objectif que nous partageons : réduire la part modale de la voiture individuelle au profit de la marche, du vélo et des transports collectifs.* »

Et de terminer par « *Dans ce cadre, je peux donc vous assurer de nouveau que l'expérimentation de la navette La Grimaudière-Gachet sera analysée et évaluée avec précision, sur un délai permettant de vraiment favoriser les évolutions de pratiques de mobilités.* »

Que demander de plus ? Mais la suite allait nous montrer l'illusion de ces propos.

UNE CARICATURE DE BILAN...

Une réunion de bilan des 2 années écoulées était programmée le 6 mai 2026, entre le Collectif Franchir l'Erdre, la ville de La Chapelle-sur-Erdre et Nantes Métropole, en présence de la SEMITAN.

Lors de cette réunion, il est clairement apparu une divergence dans l'analyse des données de fréquentation et dans le constat fait par chacun. La présentation du service des mobilités était clairement

orientée, et dans un sens défavorable pour le projet.

Son directeur rappelait régulièrement l'objectif de 160 passagers par jour, objectif qu'il avait fixé dès le début et pour lequel le Collectif Franchir l'Erdre demandait sa justification ... également depuis le début. Cet objectif était sans doute atteignable sur une période de 4 à 5 ans, mais pas sur 2 ans. La justification de ce chiffre, exprimée oralement par le directeur, était floue. Il mélangeait notamment quantité de gaz à effet de serre et fréquentation d'autres liaisons fluviales sans apporter de justificatifs. Aucune formule ne venait étayer cet objectif de 160 passagers par jour. Johanna Rolland ne parlait-elle pas pourtant « [d'une] *évaluation en pleine clarté*, [de] *délai permettant de vraiment favoriser les évolutions de pratiques*, [du fait que] *les chiffres ne disent pas tout* » ?

Par ailleurs, au cours de cette réunion de bilan, les éléments exprimés par le Collectif Franchir l'Erdre et la ville de La Chapelle-sur-Erdre restaient sans écoute : la progression de 30% avant les événements climatiques, l'impact de ces événements sur la fréquentation, les défauts de communication par la SEMITAN lors de ces incidents, l'absence d'information sur l'application Naolib⁵, les aménagements urbains absents ou tardivement mis en place et surtout l'absence de données pour la comparaison de la fréquentation avec une liaison similaire au démarrage.

Visiblement, la messe était dite, mais cette fois, contrairement à 2023, ils y avaient mis les formes, du moins pour la forme.

Suite à cette réunion de bilan (non partagé), le Collectif Franchir l'Erdre a aussitôt sollicité l' élu métropolitain en charge des mobilités⁶ pour qu'il puisse, avant de prendre une décision, entendre nos arguments et pas seulement ceux du service des mobilités. Pas de réponse !

Ou plutôt si, mais sous la forme d'une invitation au 17 juin 2026 pour expliquer les raisons de sa décision d'arrêter la liaison Grimaudière-Gachet. Intéressant de voir la manière dont un élu écologiste prend une telle décision, et ce en début de mandat ! En tous cas, drôle de manière de concevoir la démocratie territoriale !

Ne doutant pas un instant que Johanna Rolland ignorait tout de la décision et de la manière dont elle avait été prise, son Cabinet a été contacté. De plus, plusieurs personnalités (Fabrice Roussel, député de Loire Atlantique, Erwan Bouvais, Maire de La Chapelle-sur-Erdre) et le Collectif Franchir l'Erdre ont écrit à la Présidente de Nantes Métropole pour demander le gel de la décision et d'ouvrir le dialogue. Mais pas de réponse !

Etonnante cette propension des collectivités à ne pas répondre lorsque le sujet dérange.

Et s'il s'agissait vraiment d'un problème de coût comme avancé, on aurait pu envisager d'arrêter le service pendant les 3 mois les moins fréquentés (décembre, janvier et février). Mais non, aucune

⁵ Pour aller de La Chapelle-sur-Erdre à la Chantrerie, la navette n'y figurait pas

⁶ Simon CITEAU

discussion possible. On était loin des propos de Johanna Rolland tenus dans son courrier reçu 3 mois plus tôt.

UNE DÉCISION PRÉPARÉE DE LONGUE DATE...

Trois raisons principales sont sans doute à l'origine de cette décision :

- **Le faible soutien du service des mobilités pour ce projet issu de la société civile.** Depuis son démarrage en 2013, il est clair que le service des mobilités n'a pas facilité l'émergence et le développement du projet, sauf parfois sous pression d'élus.

Les projets issus de la société civile auraient-ils aussi peu de légitimité aux yeux de la collectivité ? Ces projets ne sont-ils pas pourtant le signe d'une démocratie vivante ?

- **La probable humiliation ressentie lors de la décision de la Présidente Johanna Rolland,** en avril 2023, en plein Conseil communautaire, de « *mettre la décision* [d'abandon de la navette] *sur pause* ». L'élus portant cette proposition d'arrêt et le directeur des services des mobilités en ont sans doute gardé à ce moment une certaine rancœur. On peut le comprendre, mais à qui la faute ?



- **Le renouvellement des élus au sein de Nantes Métropole** suite aux élections municipales de 2026. Le nouvel élu aux mobilités venait juste de prendre ses fonctions. Découvrant le projet, sans doute a-t-il fait confiance au service des mobilités, mais en oubliant au passage quelques principes démocratiques de base.

Par ailleurs, Fabrice Roussel, ancien 1^{er} Vice-Président de la Métropole et à l'origine du nouveau départ de la navette, avait été élu en juillet 2024 à l'Assemblée nationale.

Le moment semblait donc idéal pour revenir à la charge et tirer une salve bien ajustée. Bravo, bien visé ! Mais pourquoi tant d'acharnement à contrer ce projet ?

TOUCHÉ MAIS PAS COULÉ...

Au final, la navette ne reprendra pas du service en septembre 2026. Prenons acte !

Mais le chemin parcouru par les acteurs impliqués dans ce projet a été passionnant, jonché d'embûches mais aussi de moments de satisfaction et de plaisir. Nul doute qu'un jour ou l'autre, cette liaison reprendra du service.

Alors tenons-nous prêts et, comme toujours, ne lâchons rien !

En attendant, les passagers vont devoir reprendre leurs anciennes habitudes de mobilité, pour la plupart leur voiture. Il arrive que par moment, l'histoire s'écrit à contre-sens !

Ils se souviendront de cette navette, avec une pointe de nostalgie : c'était pratique, c'était magique !