



jm.ravier@outlook.fr

## Contribution de Jean-Marie Ravier, GAELA (Groupement d'Analyses et d'Études de Loire-Atlantique)



## La desserte de l'aéroport

La solution proposée : un tramway pour desservir l'aéroport et la zone d'activité

Mais pas n'importe quel tramway ! Il est exact que s'il faut faire un ouvrage d'art spécifique pour franchir le périphérique, le budget est dissuasif. Mais comment éviter cet ouvrage d'art, et s'insérer sans problème dans la voirie existante ?

On peut se rapprocher de la proposition de l'Atelier Citoyen, lors de la concertation « aéroport de 2019 », qui consiste à faire une boucle à voie unique, comme la ligne 10 du métro parisien. Le budget est très mesuré : 5 km à voie unique en environnement urbain peu dense, peuvent être estimés à 40 millions d'euros.

Autres côtés positifs

- Drainer la zone AIRBUS et ses 10 000 emplois,
- Desservir un quartier de Bouguenais fort mal irrigué par un bus poussif. Les habitants de Bouguenais font partie des grands oubliés de cette concertation tramway. Et ils le clament haut et fort.

### Descriptif

En arrivant de NANTES, à la station Espace Diderot, la ligne 3 du tramway part en voie unique vers Neustrie, elle dessert l'aéroport avec un premier arrêt devant le nouveau terminal « Billi » (low cost), puis un deuxième arrêt devant l'entrée du hall 1. Ensuite, elle dessert la zone D2A Airbus (deux arrêts) et repart vers Espace Diderot avec un nombre d'arrêts intermédiaires à déterminer, en concertation avec les habitants de Bouguenais. Puis de l'espace Diderot le tramway continue vers NANTES.

La suggestion de tracé Espace Diderot - Neustrie - aéroport - D2A - Espace Diderot (encadré ci-dessus) tourne autour de la boucle dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. L'autre sens est aussi possible, à peu de frais.



La ligne 3 du tramway peut desservir l'aéroport avec une boucle depuis Espace Diderot

Étant à voie unique, cette nouvelle portion s'inscrit aisément dans la voirie existante, y compris pour les deux franchissements de la rocade. (RTE aura éventuellement à surélever légèrement (à ses frais) ses lignes très haute tension (juste au sud de la rocade) si les 5 m d'espace minimum ne sont pas respectés).

## Un budget mesuré

La longueur de la partie neuve de cette boucle est de 5 km environ. Compte tenu de l'environnement urbain peu dense (imposant donc très peu d'aménagements) et étant donné qu'il s'agit d'une voie unique, on peut estimer le coût à 7 millions d'euros par km, soit un budget total inférieur à 40 millions. Beaucoup moins que la fourchette de 50 à 100 millions mentionnée dans le dossier de la concertation aéroport.

Les options d'amélioration des liaisons bus et chemin de fer ne paraissent pas suffisantes

### 1/ Aujourd'hui, quatre solutions bus existent ou sont envisagées pour rejoindre l'aéroport.

Elles sont économiques en investissements et en exploitation, mais très peu attractives (moins de 10% des voyageurs de l'aéroport les utilisent)

A/ Le Chronobus en site propre qui est maintenant envisagé centre-ville, route de Pornic, Bouguenais dessert des zones très peu denses en habitations et en emplois. Ce qui représente une rentabilité insuffisante.

- . Voie de pénétration majeure pour la majorité des automobilistes provenant du Sud Loire,
- . Voie d'accès majeure pour ceux qui voudront accéder au nouveau CHU. Y implanter un nouveau mode de transport en site propre et un couloir de covoiturage laisse peu de place à

la circulation automobile, et nous promet une forte augmentation des bouchons aux heures pendulaires.

B/ La navette de Neustrie à l'aéroport, toutes les 20 minutes, impose un transbordement supplémentaire et une perte de temps par rapport à la solution d'une boucle de tramway.

C/ La navette depuis Commerce ou la gare, toutes les 20 minutes : solution coûteuse pour le passager, sans site propre donc très sensible aux bouchons. Les utilisateurs réguliers constatent la faible attractivité de cette navette.

D/ Le bus classique n°98 depuis le pont de Pirmil au sud de Nantes : il est envisagé de le remplacer par un BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) genre Chronobus. La fréquence sera plus élevée et il roulera en site propre. Cela suffira-t-il à rendre attractive ? La liaison actuelle est largement boudée aussi bien par les travailleurs du D2A (4% utilisent le 98) que par ceux de la plateforme aéroportuaire (automobilistes à 94 %) et par les passagers.

## **2/ L'article OF évoque une halte de train sur la ligne de Pornic**

Le train avec sa fréquence de 30 minutes va vers le même échec retentissant que le tram train (dont la fréquentation n'est même pas le tiers des objectifs) ou la desserte de Lyon Saint Exupéry à partir de Part Dieu. Deux désastres financiers.

L'axe ferroviaire Sainte-Pazanne – Nantes est à voie unique et est opéré avec des TER à moteur thermique à faible cadencement. Ce n'est pas l'idéal. En plus il faut rajouter un petit bus navette pour aller de la halte à l'aérogare ou créer un couloir couvert pour les piétons.

Certains « experts » affirment que le tramway avec son temps de parcours estimé à 45 minutes serait trop lent ? Mais il faut tenir compte du temps d'attente. La fréquence de 30 minutes induit une attente moyenne de 15 minutes contre 3 minutes pour le tramway. Et le petit bus navette doit se remplir de tous les passagers, faire le trajet et se vider, total 10 minutes.

Bilan :

A/ Attente train 15' plus trajet train 25' plus bus navette 10' total 50 minutes

B/ Attente tram 3' plus trajet tram 45' total 48 minutes

On vante les connexions régionales au niveau de la gare de Nantes. Mais concrètement, cela ne fonctionne pas du fait des multiples transbordements :

- . Le voyageur part de chez lui avec ses bagages, pour se rendre à sa gare de départ
- . Il prend un premier train jusqu'à Nantes
- . Il change de train pour prendre celui de Pornic
- . Il se transborde dans le petit bus navette ou se déplace à pied

Et au retour, la même chose ?

Le halte train sur la ligne de Pornic est l'ultime avatar de l'intermodalité Rail /aérien, idée à la mode chez les technocrates qui nous gouvernent

Des échecs retentissants :

. Charles de Gaulle : 15 à 20 voyageurs descendent du TGV double venant de l'ouest...

. Lyon Saint Exupéry : moyenne 2002, 80 voyageurs par jour, moins de 10 par train ont fait honneur à une gare TGV qui a coûté une fortune.

Raisons de ces échecs : fréquences insuffisantes (3 TGV par jour de l'ouest à CDG), horaires pas assez étendus : pour le retour vers l'ouest, le dernier TGV est à 18h47 si votre avion atterrit après 17H, impossible.

La solution ferroviaire est très peu réaliste, si elle est choisie, les taxis ont du pain sur la planche pour des années, et l'exploitant des parkings de l'aéroport peut se frotter les mains.

Le prolongement de la ligne de tramway est envisagé depuis très longtemps c'est la solution logique

L'enquête d'utilité publique de 2006 considérait déjà que la desserte de l'aéroport actuel en tramway était l'hypothèse de référence à laquelle il fallait comparer ce qui était projeté pour NDDL. (voir document encadré ci-dessous).

**■ Les hypothèses prises pour l'évaluation des temps de parcours et des coûts des déplacements**

Outre la localisation des aéroports, les modes utilisés pour les déplacements terrestres influent sur la monétarisation de l'évolution des comportements des usagers.

Dans les calculs, le taux d'utilisation des transports en commun (TC) a été testé à 11 %, à partir de la mise en service projetée du nouvel aéroport sur la base de la réalisation d'un système « lourd » de type tramway vers Nantes-Atlantique (situation Référence) ou tram-train vers Notre-Dame-des-Landes (situation projet).

Dossier d'Enquête publique de 2006, pièce F, p. 92

Ce n'est sans doute pas par hasard que des grands aéroports régionaux (Nice, Lyon, Toulouse) se sont équipés de tramway ces dernières années c'est en cours pour Bordeaux (2022) et à l'étude pour Montpellier et Lille.

Et cela a toujours été mis en place dans des contextes beaucoup plus compliqués que celui de Nantes (Neustrie n'est qu'à 1,5 km de l'aéroport).

Les avantages de l'option tramway sont nombreux :

- Fréquence élevée (5 à 10 minutes contre 20 minutes pour le bus, 30 minutes pour le train)
- Horaires étendus
- Site propre, avec la fiabilité correspondante ;
- Connexions multiples avec les autres transports TAN de la métropole (bus, Chronobus, Busway et tram) ;
- Desserte de la zone D2A et de quartiers de Bouguenais mal desservis jusqu'alors ;
- Coût modeste pour l'utilisateur, tarifs réduits pour les usagers réguliers : travailleurs de la zone Airbus, personnels travaillant à Nantes Atlantique.

L'augmentation de la part de marché du transport en commun causée par la mise en service du tramway diminuerait la saturation du réseau routier et des parkings.