

**ASSOCIATION REGIONALE DES USAGERS
DES TRANSPORTS DES PAYS DE LA LOIRE**

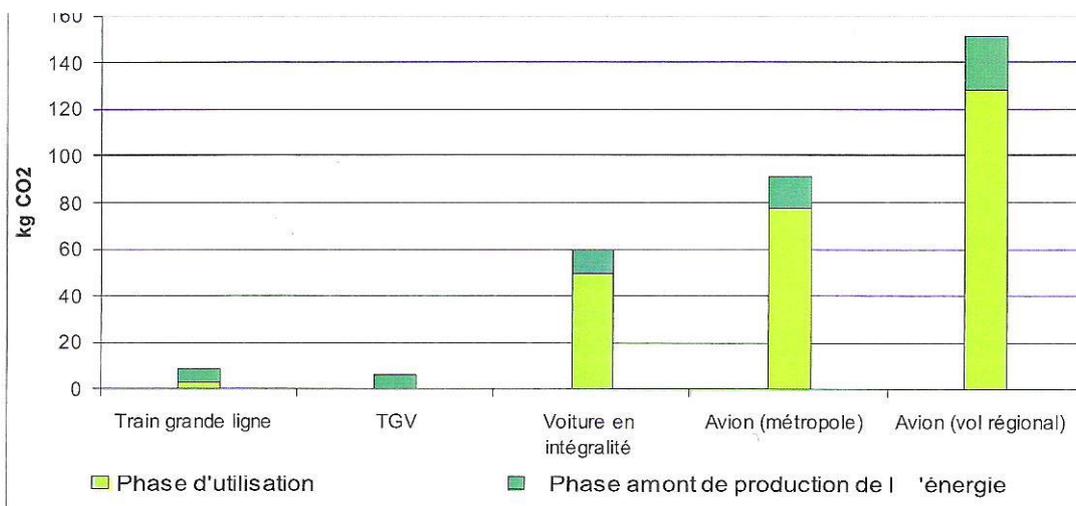
La Fnaut (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) regroupe dans sa structure Pays de la Loire, des usagers des transports publics et d'autres modes de transport « actifs », et des associations de protection de l'environnement et de développement des transports collectifs. Association de Consommateurs agréée, elle peut défendre juridiquement des usagers des transports. La Fnaut est aussi groupe de réflexion et d'action pour des transports accessibles à tous.

A ces titres, elle s'est intéressée au rôle du transport aérien pour relier la Région à d'autres, et aux modes de desserte de proximité de Nantes Atlantique.

Réduire les nuisances locales et mondiales du transport aérien : très inégalement utilisé, c'est d'abord un mode de transport utilisé pour le loisir. Et c'est le plus polluant

En France, selon la dernière enquête des déplacements en 2008, plus de la moitié des voyages en avion étaient réalisés par les 20 % des personnes aux revenus les plus élevés. 10 % des personnes les plus aisées prenaient ainsi en moyenne 7 fois plus l'avion que les 50 % de la population aux revenus les plus faibles. Le développement du low-cost a réduit ces contrastes, sans toutefois gommer les inégalités. L'enquête montre aussi – tout comme la dernière enquête nationale des passagers aériens 2015-2016 que les déplacements en avion répondent pour environ la moitié à des motifs de loisirs et vacances. Un autre quart s'explique par d'autres motifs privés (dont visite aux amis et famille), et un dernier quart par des raisons professionnelles.¹

Le transport aérien est aussi de loin le mode le plus polluant et le moins taxé :



Etude Deloitte pour ADEME en 2008, **pour un trajet Nantes Lyon**, qui est une des principales liaisons de Nantes Atlantique, Emission de CO2 par passager, par différents modes de transport (voiture : avec 2,17 personnes/véhicule)

Du fait de son impact croissant sur la pollution, très insuffisamment corrigé par l'amélioration des

¹ The Conversation . 2019

aéronefs, la réduction des nuisances mondiales et locales de l'aérien passerait d'abord par des mesures générales, et d'abord nationales :

- taxation de l'aérien pour le mettre déjà à égalité avec les autres modes, taxation possible dès maintenant pour des destinations nationales
- soutien plus actif au ferroviaire : augmentation de l'offre, relance des trains de nuit : 47,5% du trafic nantais (en 2016) était à destination nationale vers des villes dont beaucoup peuvent être atteintes en train sans correspondance (Paris, Lyon, Marseille, etc...).

L'avion « pas cher et propre (énergie, production, recyclage, etc...) » est un objectif lointain, dont la survenue est incompatible avec l'urgence de la baisse des émissions polluantes.

La desserte de proximité de l'aéroport : une composante essentielle du projet

Faciliter l'accès à l'aéroport favorise de fait l'aérien. Cependant l'essentiel de l'attractivité de l'aérien est de loin son prix bas, ce qui renvoie aux politiques nationales et internationales.

Les expertises lors de la Médiation pour ou contre Notre Dame des Landes (étude Carbone 4 en 2017) ont indiqué que les trajets terrestres (essentiellement assurés en voiture) représentaient 20 à 25 % du bilan carbone d'un voyageur aérien. Ces déplacements automobiles participent aussi à la saturation du périurbain, à la dégradation de l'environnement et de la santé, et à la croissance des surfaces imperméabilisées, etc...

La desserte des principaux aéroports français par TCSP (Transport en Commun en Site Propre) se généralise. Les aéroports franciliens et Lyon-Satolas éloignés des centre-ville sont déjà desservis par TCSP. Les aéroports français d'importance voisine de celui de Nantes et proches de la ville s'orientent vers ou ont achevé un raccordement au réseau tram (Nice, Bordeaux, Toulouse), avec l'objectif de réduire le recours à la voiture, et d'être plus attractifs. Mulhouse-Bâle s'oriente vers une déviation de voie ferrée qui permettra diverses liaisons (au total un passage à l'aérogare toutes les 10 mn en provenance de Bâle, toutes les 15 mn de Mulhouse).

Une demande de transport importante, satisfaite surtout par la voiture

La demande spécifique à l'aéroport est importante². A Nantes. La grande zone d'activité située à côté de l'aéroport et celui-ci restent desservis par bus, avec des résultats limités, malgré une ligne dédiée pour l'aéroport, à tarification spéciale (apportant de l'ordre d'un millier de passagers/jour ?), assurant un passage toutes les 20 à 30 mn suivant les heures (amplitude 6h à 23h).

Complétée par des lignes de bus classiques, l'offre actuelle ne touche qu'une faible proportion de la demande, malgré les coûts de parking pour ceux majoritaires, qui viennent en voiture.

Moins de voitures demande d'agir sur plusieurs leviers.

Pour passer de quelques % d'employés et de passagers utilisateurs de Transport en Commun à quelques dizaines de %, il faudrait améliorer substantiellement la qualité de l'offre du transport public, et en particulier la fréquence, le confort et la fiabilité. Il faudrait aussi que le nombre et la

² Très approximativement avec le trafic actuel :

*Passagers aériens : 7 000 000 passagers/an = 19 000 passagers / jour deux sens réunis, en forte croissance. 25 000 passagers/j à brève échéance ? La clientèle de l'aéroport se recrute essentiellement dans un rayon de 150 km, dont 40 % en Loire Atlantique).

*Travailleurs : il y aurait 8000 employés sur la zone d'activité (dont les 2000 de Nantes Atlantique), soit 16 000 déplacements /jour pour les employés.

* Si cela est confirmé par des études plus précises, ceci indiquerait un potentiel approximatif total d'environ 45 000 dépl./j, avec les accompagnateurs, les visiteurs.

gestion des parkings concédés soient revus, pour que le concessionnaire n'ait pas un fort intérêt à les multiplier et à écarter les autres modes de transport.

C'est évidemment la **liaison avec le centre-ville et la gare centrale** qui drainera le trafic le plus important, mais il ne faut pas oublier d'autres demandeurs et axes de déplacement :

- **Utilisation de la voie ferrée proche** (cf ci-après) qui assure un lien entre la gare centrale, le pays de Retz et la côte atlantique
- **Liaisons transport en commun vers le Nord-Ouest** de l'agglomération (par le pont de Cheviré) et **vers le Sud** de l'agglomération ; des solutions bus améliorés, type chronobus sont souhaitables et devraient s'intégrer dans une grande liaison périphérique de l'agglomération.
- **Liaisons vélos** pour les employés de l'aéroport et des zones d'emploi proches, avec boxs, abris vélos, etc...

Exigences et solutions envisageables pour une desserte TC améliorée :

Plage horaire depuis 5h jusqu'à 24 h au moins (à adapter en fonction des plages horaires autorisées pour les mouvements aériens), fréquence au quart d'heure, fiabilité, ce qui nécessite un TCSP, à voie protégée. Ces exigences peuvent être théoriquement assurées par le train, le tram, ou un BHNS (Bus à Haut Niveau de Service, Busway, ou chronobus à site largement protégé).

.1 Un **BHNS** serait une amélioration notable par rapport à l'existant. Les embouteillages dans l'île de Nantes et sur la route de Pornic vont croître, ce qui nécessite l'implantation d'une voie protégée. Mais l'attractivité du BHNS reste plus faible que celle d'un tram (cf étude récente TTK/Beauvais sur les capacités et l'attractivité comparée tram/BHNS) et la fiabilité reste moins bonne, à moins d'un tracé intégralement protégé, ce qui ne sera probablement pas le cas.

Les choix de conception du BHNS sont importants : avec une tarification spécifique, et sans arrêts intermédiaires, un BHNS ne desservirait pas les quartiers intermédiaires et zones d'activité proches de l'aéroport, et ne permettrait pas de valoriser les terrains situés le long de son trajet. Ce serait une ligne rapide, mais isolée, mal intégrée dans le réseau urbain. L'investissement risque d'être élevé comparé au nombre d'utilisateurs. Un BHNS « omnibus » serait plus lent.

.2 **Tram** : prolongement de la ligne 3 sur 2,5 km depuis Neustrie vers aérogare. Voie unique ou double ? Intérêt d'un arrêt intermédiaire au passage de la D 85 et de la Voie Ferrée Nantes Ste Pazanne, avec correspondance possible tram/train, stationnement voitures, et organisation d'accès à la zone d'activité (stationnement vélos, lignes de bus). La halte de correspondance avec le train serait en zone C du Plan d'Exposition au Bruit, donc avec des contraintes de constructibilité réduites n'interdisant que l'habitat.

Le prolongement du tram a un coût justifié par toutes ses fonctions :

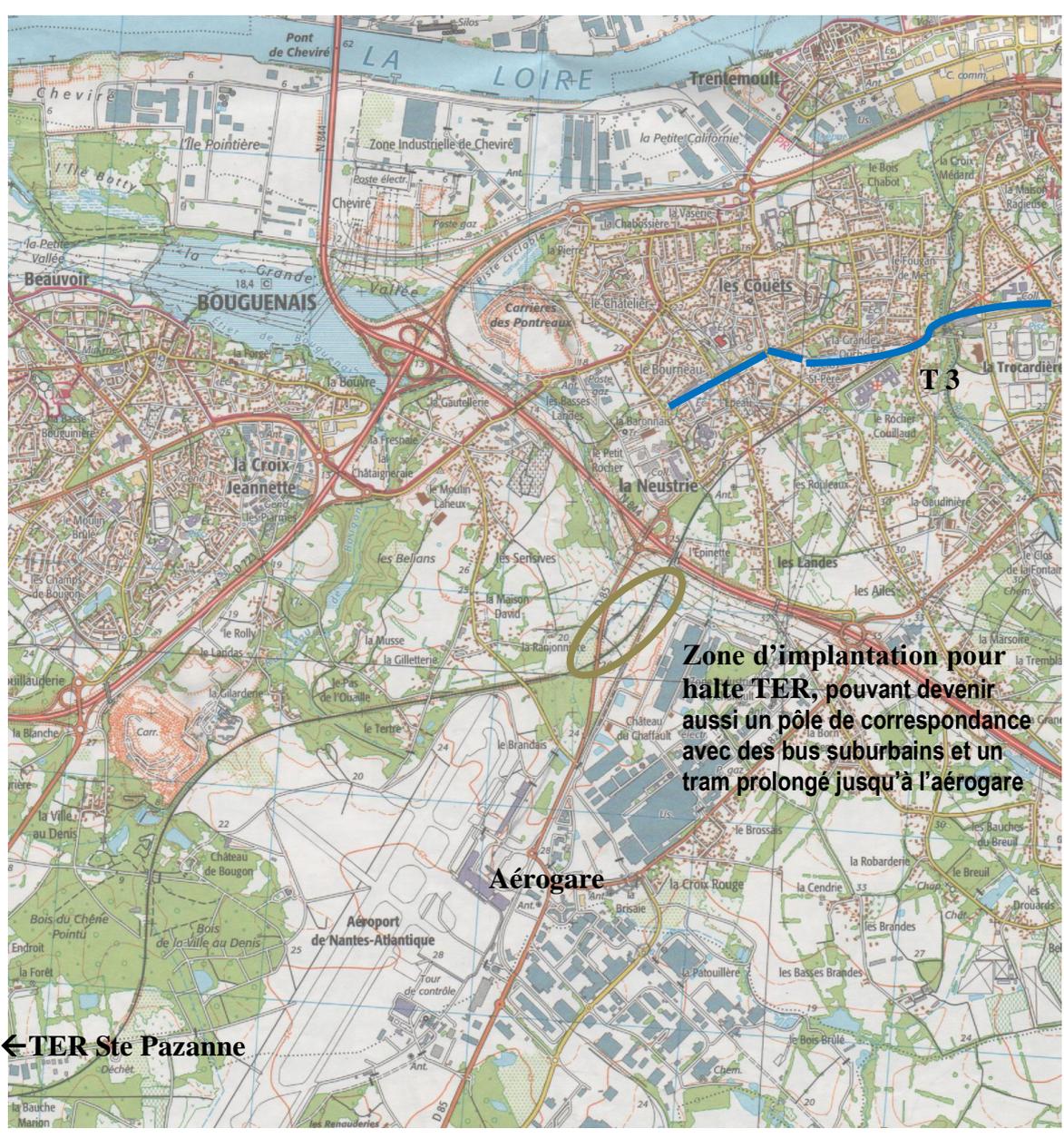
- Accès aéroport pour les voyageurs et les employés, et pour la zone d'activité proche
- Pôle transport intermodal avec parkings relais et nouvelles correspondances avec le réseau bus (amélioration de l'accès en TC vers St Aignan de Grand-Lieu et peut-être Bouaye). Le terminus devient le pôle transport de rabattement de la périphérie Sud-Ouest, à condition de construire des voies routières de raccordement pour améliorer l'intermodalité vélos/voitures/ tram.

Ce serait donc une reconfiguration complète de la desserte de la banlieue Sud-Ouest, soulageant le périphérique, avec report du transfert voiture/tram au-delà du périphérique. Cela confirmerait la volonté de Nantes Métropole de prolonger les axes lourds de transport au-delà du périphérique, pour simplifier la vie de ceux qui y habitent et limiter la croissance du trafic automobile.

.3 **Train** utilisé comme **TCSP principal** depuis la gare centrale et direct **pour l'accès aérogare** ; les fréquences requises nécessiteraient un doublement quasi général de la voie depuis Nantes, et

un quai dédié en gare de Nantes qu'il s'agisse d'un terminus ou d'une voie traversante prolongée au-delà de Nantes (vers Sucé, Carquefou ?, ou plutôt vers Chantenay pour desservir le centre). Le choix d'un tram-train entre Nantes et l'aérogare est possible du fait d'interstations limitées. La nécessité de faire passer un trafic important nécessiterait des investissements coûteux. On peut envisager soit :

.3a – La reprise de l'ancien tracé en passant la VF sous l'aérogare et la piste. Investissement coûteux, mais fonctionnement simplifié et économique, l'aérogare et le pays de Retz étant desservi par les mêmes convois. Solution technique idéale, mais avec de fortes contraintes financières et de réalisation.



Pirmil & Pont Rousseau →

.3b - Création d'un embranchement sur la ligne de Ste Pazanne, avec terminus aérogare. L'exploitation devrait permettre de maintenir une double desserte à partir de l'embranchement : Pays de Retz et aérogare.

Ces solutions faisant du train le moyen de desserte principal et fréquent de l'aéroport nécessitent une modernisation/développement de la voie ferrée actuelle, en milieu urbain, sans que ces circulations pénalisent les liaisons vers Ste Pazanne. Il serait aussi prudent de maintenir la

possibilité d'un accès fret à la zone d'activité, située au-delà de l'aérogare.

.4 Le train, avec une halte sur la voie TER actuelle, desservie actuellement par 18 convois/ jour, à placer au Nord de la piste, + navette bus. Le service TER pourrait être améliorée de l'ordre d'un train toutes les demi-heure au mieux, sans nécessiter d'investissement lourd (comme le doublement de la voie depuis Nantes). La fréquence de desserte par le TER serait à améliorer, ce qui est possible ; la voie unique Nantes Châteaubriant (avec des tronçons à double voie) permet de faire passer un tram-train par demi-heure en heure de pointe, avec au total une cinquantaine de touchées/jour dans chaque gare.

Cette halte ferroviaire serait justifiée principalement par :

- Les besoins propres à la banlieue Sud-Ouest de Nantes : il y a 14 km sans arrêt entre les 2 stations de Bouaye et Pont Rousseau, en zone urbanisée. La voie ferrée est mal utilisée.
- Les besoins d'employés et d'une partie de la clientèle de l'aéroport, venant du Pays de Retz et de la côte, qui rejoindraient l'aérogare depuis la halte par une navette ou des lignes de bus passant par la halte.
- Quelques passagers en correspondance de trains grande ligne à la gare centrale de Nantes, qui auront aussi la possibilité de prendre la ligne BHNS.

Cette halte se justifie donc autant pour des déplacements quotidiens des Nantais que pour l'aéroport. Le coût de la halte serait modique, de l'ordre de 10 millions. (+ ou – selon correspondances, raccordements, ..). Son rôle serait amplifié si elle était en correspondance d'une station du tram prolongé (voir solution tram et plan ci-dessus).

Il est intéressant de comparer les **Conditions actuelles d'exploitation** d'un TER et d'un tram à partir des fonctionnements actuels dans l'agglomération.

	TER / Tram train ou train vers NA	Tram Nantes Métropole vers NA
Intervalles de circulation	30 mn ? Actuellement pour les tram trains, 30 mn en heure de pointe. Une desserte aéroport demande fréquence 15 à 20mn	Actuellement sur la ligne 3 proche de NA : en moyenne 6 à 7 mn , 6 à 10 mn de 20h30 à 22h30, 30 mn après 22h30
Plage horaire de desserte	environ 6h à 21 h , actuellement sur les tram train péri urbains (mieux sur la branche Châteaubriant que sur Clisson)	Actuellement: environ de 5h à 2 h du matin, sauf dimanche (de 6h à 0h15)
Durée trajet	20 mn si trajet direct aérogare 30 mn si rupture de charge	25 mn
Tarif	4,00 € , d'après les tarifs TER pratiqués pour la même distance. Des tarifs plus élevés sont possibles, car une part des passagers aériens est peu sensible à ce coût d'accès au vol.	1,70 € .Possibilité d'une tarification spéciale peu probable car complexe à mettre en œuvre, et du fait de la desserte d'Airbus et de la zone d'activité, qui relèvent de l'activité normale de la TAN

Le réseau urbain a des plages horaires de fonctionnement, des tarifications, des fréquences qui peuvent répondre sans problème aux besoins de la zone aéroportuaire et des zones intermédiaires. Le train apporterait une solution complémentaire pour des besoins spécifiques.

Montage

Pour que le train soit le mode unique et privilégié (donc fréquent) de desserte de l'aérogare, des investissements importants seraient nécessaires (doublement de la voie, du pont sur la Loire ?, embranchement, quai en gare). Plusieurs sources de financements, différents Maîtres d'Ouvrage,

de longues étapes de négociation, de réalisation et de travaux sont à envisager. Qui gèrera cette liaison spécifique et qui compensera le déficit d'exploitation (à partager ?). Dans un contexte où le ferroviaire est sous financé, il sera aussi sans doute difficile de justifier l'investissement au vu du trafic attendu et des autres besoins ferroviaires.

Plus simplement, la création d'une halte nouvelle sur la ligne actuelle par la Région, autorité organisatrice TER, l'amènerait à améliorer le service, mais avec une fréquence qui resterait limitée du fait des contraintes techniques ferroviaires (voie unique). C'est un opération habituelle en zone péri-urbaine. La Région vient d'ouvrir une halte dans la périphérie d'Angers, à Trélazé, et en programme une autre dans celle du Mans (le Mans Hôpital).

Les solutions tram ou BHNS, sous Maîtrise d'Ouvrage Nantes Métropole, avec éventuellement des subventions publiques, une participation de l'aéroport ou des voyageurs aériens, ne posent pas de problème particulier de réalisation, ni d'exploitation (intégrée au fonctionnement du réseau). Pour le tram prolongé, le bilan recettes dépenses du réseau devrait peu varier après allongement de la ligne, d'autant que le tram desservirait aussi la zone d'activité et plusieurs lignes de bus. Pour information, Bordeaux prolonge son tram de 5 km, en voie unique, pour atteindre l'aéroport.

La Fnaut souhaite donc, pour la desserte de la zone aéroportuaire, **un programme cohérent d'accès**, utile à l'aéroport mais aussi aux habitants et aux activités proches :

- **nouveau contrat de concession** de l'aéroport favorisant le développement du TC et limitant le nombre de places de parking.
- **participation des passagers aériens** à l'investissement et au fonctionnement de l'ensemble des TC les desservant ; ils bénéficieraient du tarif urbain subventionné, éviteraient des frais de parking ou de dépose, mais en contrepartie participeraient par exemple par une redevance sur les voyages aériens (ainsi 1 €/voyage permettrait de réunir 7 millions €/an). Si le montant de cette redevance est suffisante, on peut aussi envisager que le billet aérien donne libre accès au réseau TAN et TER avec des contraintes à définir (durée de validité, trajet).
- **desserte en transport** utilisable par les utilisateurs de Nantes Atlantique, mais aussi par les habitants de la périphérie Sud-Ouest de l'agglomération. Les différentes options possibles devraient faire l'objet d'études préalables présentées et discutées publiquement.
 - La création d'une **halte ferroviaire** nouvelle sur la ligne de Ste Pazanne est relativement rapide à mettre en œuvre. A relier à l'aéroport et aux activités par le passage d'une ligne régulière de bus et/ou par navette (1,5 km).
 - La réalisation d'un **TCS** vers le centre-ville : un BHNS serait moins attractif face à la voiture (image, confort, fiabilité) qu'un tram. La Fnaut préfère donc un tram ayant plus d'impact sur le développement urbain, permettant de mieux desservir toute la zone de l'aéroport (y compris activités) et de créer un pôle de transport améliorant le réseau de bus et l'accès vers le centre. Ce pôle situé au Sud du Périphérique y limiterait le trafic.
 - Des **bus reliant l'aérogare aux périphéries** Ouest (franchissant la Loire) et Sud.
 - Un **réseau vélo**, pour les employés de NA et des zones voisines,

Redacteur principal de la note : dominique.romann@wanadoo.fr, secrétaire Fnaut PL

Maison des Associations 1 rue d'Auvours 44000 NANTES
Président : Fabrice Eymon – Laval - 02 43 53 15 54 et 07 68 11 62 48
Secrétaire : Dominique Romann – Saint Herblain - 02 40 38 01 06
Trésorier : Jean Bernard Lugadet – Saint Sebastien - 06 20 54 10 57

<http://www.fnaut-paysdelaloire.org/>
fabrice.eymon@fnaut-paysdelaloire.org
dominique.romann@wanadoo.fr
lugadet-stemler@orange.fr