

TRANSPORTS EN COMMUN

LE TRAM ET LE TRAIN

À travers ses études sur plusieurs sujets clés, l'Atelier Citoyen prouve que l'on peut réaménager l'aéroport international existant Nantes-Atlantique. Mais encore faut-il permettre aux voyageurs d'y accéder dans de bonnes conditions, par des transports en commun modernes et adaptés à son développement futur. C'est ce que le groupe de travail Transports a prouvé, en partenariat avec l'association Nexus qui a partagé ses travaux concernant l'accès ferroviaire à Nantes-Atlantique.

Nantes-Atlantique bénéficie d'un environnement exceptionnel : sa desserte en transports en commun peut se faire aisément, de deux façons possibles. L'Atelier Citoyen a étudié la solution Tramway et la solution Train. Chacune a ses avantages et représente des coûts modestes.

Étude de la solution Tramway

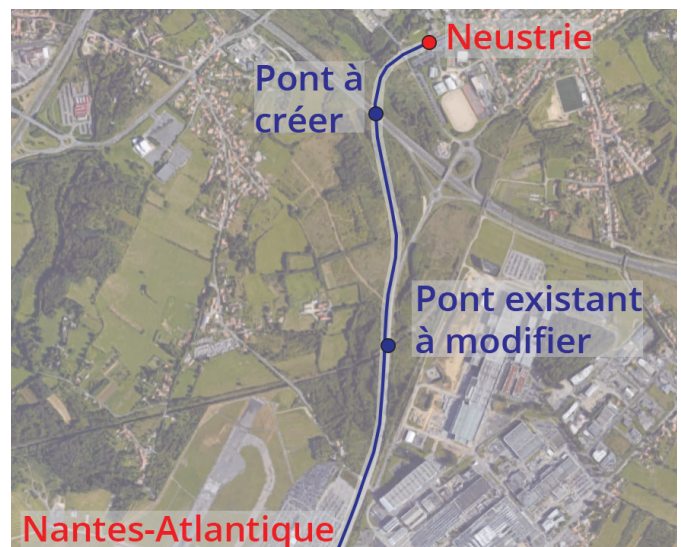
Aujourd'hui, le terminus de la ligne 3 du tramway, la station Neustrie, est situé à seulement 2 km au nord de Nantes-Atlantique, avec un parking automobile à proximité appelé parking relais. La navette dédiée à la desserte de l'aéroport depuis la gare de Nantes (toutes les 20 minutes) passe également par la station Neustrie. Situation peu pratique pour les usagers de Nantes-Atlantique utilisateurs du tramway qui doivent le quitter pour monter dans la navette avec leurs bagages alors qu'ils sont quasiment arrivés à l'aéroport. Pour rationaliser cette desserte on pourrait prolonger la ligne 3 du Tramway jusqu'à l'aérogare, ce qui permettrait aussi de desservir les zones d'activités situées à proximité qui, actuellement, ne sont reliées à aucune ligne de transport en commun. Un seul obstacle : le franchissement du périphérique. C'est pourtant réalisable et chiffrable avec précision puisque le même cas de figure a été rencontré lors du chantier du tramway de Toulouse pour relier la ville à son aéroport. **L'investissement serait de 40 à 50 millions d'euros pour un chantier d'une durée d'environ 30 mois.**

Après avoir traversé le périphérique, la ligne de tramways pourrait se prolonger à travers champs, puis longer la route d'accès à Nantes-Atlantique en passant sur le pont SNCF par **une zone de dégagement généreuse sur le côté de ce pont, sans doute prévue au départ pour le tramway.** Ensuite, la desserte de l'aéroport ne pose pas de problème particulier. **L'espace aujourd'hui utilisé pour les**

parkings automobiles pourrait aisément être repensé afin d'accueillir la ligne de tramway et une station pour ses voyageurs.

L'aéroport serait alors accessible depuis le centre-ville en 25 minutes. Une fréquence d'une rame toutes les 10 min semble envisageable. Un trafic de **plus de 5 000 voyageurs par jour pourrait être attendu.**

Les 8 000 employés de la zone aéroportuaire pourraient alors aisément profiter de ce tramway les amenant sur leur site de travail. De plus, ce tramway offrirait une véritable **porte d'entrée depuis le sud de l'agglomération nantaise.** Il est alors envisageable de prévoir un parking relais en silo.



Tracé possible du prolongement de la ligne de tramway et aménagements à prévoir

Étude de la solution Train (extrapolée des travaux de Nexus)

L'aéroport de Nantes-Atlantique bénéficie d'une situation exceptionnelle. Il est en effet raccordé à **l'étoile ferroviaire nantaise** par des voies de chemin de fer existantes. Actuellement, la ligne Nantes/Sainte-Pazanne contourne l'aéroport, mais **la portion qui dessert l'aéroport existe toujours et conduit directement à proximité immédiate de l'aérogare**. Cette connexion existante permettrait à l'aéroport de pouvoir à la fois **être raccordé au réseau urbain nantais de transports en commun, mais aussi d'être raccordé au réseau ferroviaire régional et national**.

En amont de la ligne, la voie existante reliant la gare de Nantes et l'aéroport NA traverse l'Île de Nantes en croisant successivement la ligne de busway 4 (au niveau de l'arrêt Beaulieu) puis les lignes 2 et 3 de tramway (au niveau de l'arrêt Mangin). Ces croisements pourraient être assez simplement aménagés par **la mise en service de passerelles piétonnes et de stations**. Cette connexion entre réseau ferré et réseau urbain de transport en commun, matérialisée par **de nouveaux pôles d'échanges**, viendrait renforcer la multimodalité au sein de la ville.

L'aménagement de l'environnement de l'aéroport, de l'ensemble de la ligne et des différentes correspondances, avec la création de stations supplémentaires comme à l'IRT Jules Verne, pourra se faire **en étapes successives, permettant ainsi d'échelonner les coûts. Les délais de mise en œuvre peuvent être très brefs (inférieurs à l'année)**. Pour la simple remise à niveau des 7 km entre la gare de Nantes et l'aéroport, dont seulement 2 km ne sont pas opérationnels actuellement, un budget de 25 à 35 millions d'euros serait nécessaire. Ce projet mettrait alors à peu près 1 300 000 habitants de la Région à moins d'une heure de l'aéroport depuis leur propre gare SNCF.



Pôle d'échange possible ter/busway, station Île de Nantes

Cette étude menée par l'Atelier Citoyen permet de valider des possibilités de transports en commun tramway/train complémentaires. Le choix sera défini en fonction des besoins, et chaque option pourra se compléter dans le futur en fonction des nouveaux services commerciaux de l'aéroport et des attentes des habitants du sud Loire.

On peut transformer Nantes-Atlantique de façon vertueuse en limitant l'emploi de l'automobile, consommatrice d'espace et d'énergie fossile, tout en limitant également nos finances !



Jonction des différents et possibles transports en commun pour se rendre à Nantes-Atlantique

Site de l'Atelier Citoyen : www.ateliercitoyen.org

