

L'Atelier Citoyen est une association indépendante et non politique, de dialogue, d'idées et d'expertises citoyennes, créée en 2014 pour travailler sur le réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique. Il a publié un grand nombre de ses travaux (sur www.ateliercitoyen.org) : l'aérogare, la piste, la circulation et les trajectoires aériennes, l'économie et les emplois, la finance, le bruit, les transports en commun, l'urbanisme. En 2018, il devient l'Atelier Citoyen Nantes Atlantique pour laisser la possibilité de créer d'autres ateliers citoyens sur d'autres sujets.

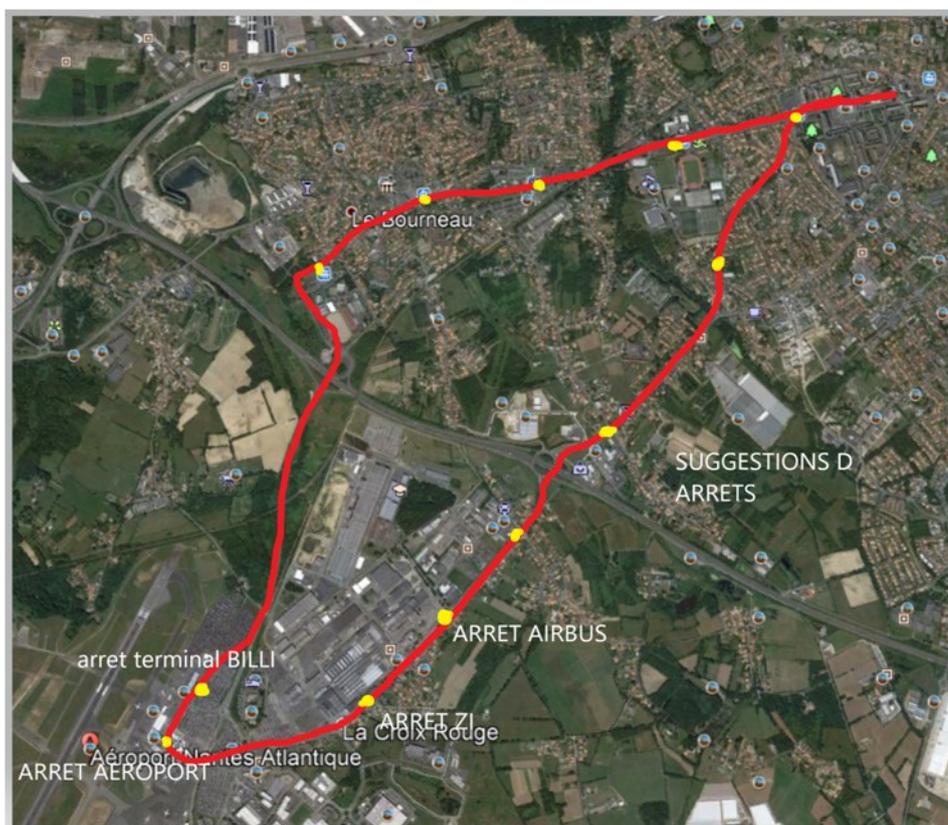
Des dessertes bien plus performantes

Comme pour les autres grands aéroports régionaux, Nantes Atlantique devra être desservi par une liaison de tramway performante. Nous proposons une solution en boucle pour la ligne 3, bien moins coûteuse que celle annoncée. Elle bénéficiera aussi aux personnes qui travaillent sur la plateforme et sur la zone d'activité importante attenante, le D2A. D'autres améliorations sont d'ores et déjà nécessaires : parkings voitures, accès routiers, information des voyageurs.

L'automobile est encore le moyen de transport très majoritaire pour se rendre à Nantes Atlantique, tant pour le personnel que pour les voyageurs.

En effet, jusqu'à présent les transports en commun sur cette zone sont vraiment déficients. La croissance continue du nombre de places de parkings et leur saturation croissante nous le rappelle tous les jours.

Dans ce cahier, l'Atelier citoyen se penche sur les différentes options d'amélioration des transports en commun, puis sur les nécessaires évolutions concernant la desserte automobile.



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

Une solution intéressante : la boucle de tramway

En 2015, l'Atelier Citoyen a fait des propositions sur les transports en commun pouvant desservir Nantes Atlantique*. Aujourd'hui, nous avons affiné notre réflexion uniquement sur l'option du prolongement du tramway, en suggérant une solution moins coûteuse que celle que nous proposons en 2015.

En ce qui concerne l'option train, nous vous renvoyons au cahier d'acteur de ESG-Infra.

Pour prolonger la ligne 3 du tramway, il n'est pas nécessaire de construire un nouveau pont sur la rocade ou d'élargir un pont existant (solutions coûteuses). **La solution que nous préconisons est celle d'une boucle à voie unique.**

(*) <http://www.ateliercitoyen.org/index.php/category/transport/>

Tramway : un tracé en boucle pour desservir l'aéroport et la zone d'activité

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.

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.

Etant 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 (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.

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, le coût se limite à 7 millions d'euros par km, **soit un budget total de 35 millions**. Beaucoup moins que la fourchette de 50 à 100 millions mentionnée dans le dossier de la concertation (page 39).

Les options d'amélioration des liaisons bus et navette ne paraissent pas suffisantes

A l'heure actuelle, trois solutions bus existent 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, cf dossier p.47).

- La navette de Neustrie à l'aéroport, toutes les 20 minutes : elle impose un transbordement supplémentaire et une perte de temps par rapport à la solution d'une boucle de tramway.
- 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 le faible nombre de passagers de cette navette...
- 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 une liaison 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 ?

Le dossier de concertation cite également la possibilité d'une navette autonome : depuis Neustrie vraisemblablement. On peut imaginer que cela améliore la fréquence, par contre, cette option présente des inconvénients : peu capable de faire face à des afflux de voyageurs, sa fiabilité est à démontrer, son coût est élevé. Et surtout, là aussi, cela suffira-t-il à rendre attractive une liaison très peu utilisée ?

Le prolongement de la ligne de tramway est envisagé depuis longtemps

L'enquête d'utilité publique de 2006 considérait 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. Peut-on en déduire que dès cette époque, cette solution paraissait la plus évidente ?

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

■ 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).

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 :

- la fréquence élevée (5 à 10 minutes contre 20 minutes pour le bus, 30 minutes pour le train) ;
- le site propre, avec la fiabilité correspondante ;
- les multiples possibilités de connexion avec les autres transports TAN de la métropole (bus et tram) ;
- la desserte de la zone D2A et de quartiers de Bouguenais mal desservis jusqu'alors ;
- le coût modéré pour l'utilisateur.

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.

Parkings voitures et réseau routier : des travaux nécessaires et urgents

Le prolongement de la ligne de tramway prendra du temps. Avec la forte croissance de l'activité de l'aéroport ces dernières années, plusieurs travaux sont devenus urgents.

Un ou deux parkings silos sont nécessaires, un de toute urgence. La saturation actuelle retarde certains voyageurs mais surtout perturbe fortement le trafic pour les accès.

Des efforts pour informer les voyageurs

Pour les voyageurs, la signalisation est insuffisante, il manque par exemple sur la rocade des indications sur les temps de trajet.

Le site internet de l'aéroport devrait informer les voyageurs de la prévision de saturation des parkings pour les semaines à venir (façon « bison futé ») : de nombreux passagers se font surprendre et ratent leur avion !

Des solutions existent : SMS la veille du départ « attention parkings saturés », cartes lumineuses indiquant la circulation dans l'agglomération à la caisse des parkings (comme à CDG)...

Comme à Nice, le silo le plus proche pourrait héberger les loueurs de voitures, cela libérerait une zone très importante en plein cœur de l'esplanade. Le coût des parkings silos est plus modéré que celui présenté dans le dossier de concertation : celui de Leclerc Atlantis, de très belle facture, a coûté en 2012 moins de 25 millions d'euros pour 3600 places.

Les travaux routiers nécessaires sont les suivants :

- élargissement de la D85 entre la rocade et l'aéroport (notamment pour préparer l'arrivée du tramway), revoir son éclairage nocturne ;
- désenclavement de la zone D2A, très mal reliée au reste de la voirie et de plus en saturée.



Un emplacement idéal pour un parking silo à réaliser d'urgence

La commune de Pont-Saint-Martin est concernée par ce désenclavement et sa voirie doit être améliorée : depuis l'arrivée du MIN, le centre bourg est asphyxié aux heures de pointe (voir aussi ci-après).

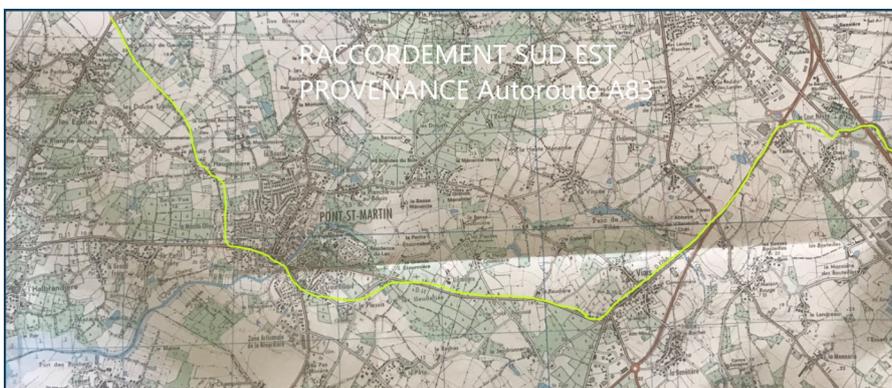
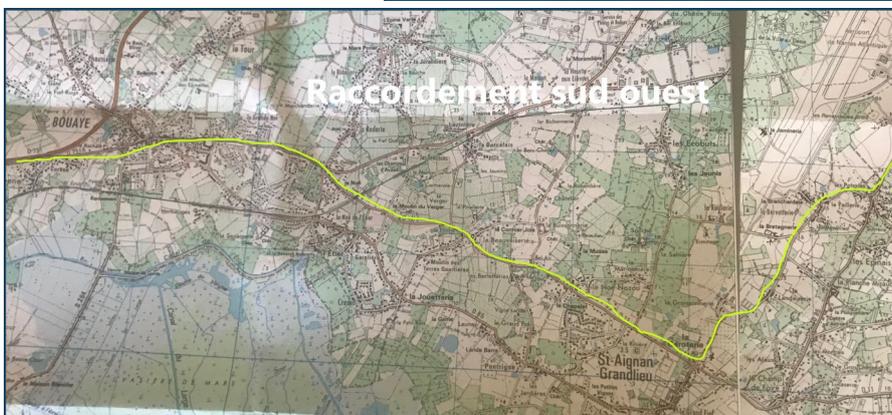
Améliorer les dessertes par le sud

A l'heure actuelle, tous les voyageurs venant du sud doivent aller jusqu'à la rocade (saturée) puis prendre la D85, très chargée. Deux itinéraires doivent être améliorés et balisés :

- venant du sud-ouest par Bouaye, 751A puis D11, rejoignant la D85 (sud de l'aéroport) ;
- venant du sud-est par l'autoroute, sortie après le péage, itinéraire par Viais et Pont St Martin.

Désenclaver le D2A, pratiquement

Prolonger la rue Claire Roman en direction de la D65 ; créer une déviation à hauteur du Bois Brûlé en direction nord-ouest pour rejoindre le rond-point contigu au MIN (tracé rouge) ; prolonger la rue de Saint Exupéry, pour rejoindre le même trajet ; partant de l'extrémité de la rue de Saint Exupéry, aller vers le sud-est, rejoindre la RD65 au « pas Garreau » (tracé vert) ; améliorer le rond-point à la Porte Penchée, éviter le hameau Bel Air de Gauchoux (sur St Aignan) et renforcer le chemin de l'est dit «des douze traits » afin de rejoindre la D11 qui relie le champ de Foire à Pont Saint Martin ; après jonction sur la D11, prolonger vers le sud pour contourner Pont Saint Martin en direction de l'échangeur de Vais, en franchissant la rivière Ognon. (tracé bleu)



Améliorer les dessertes par le sud de Nantes Atlantique

Responsable de cette publication :
Jean-Marie Ravier, président de l'Atelier Citoyen Nantes Atlantique
at.citoyen@gmail.com