

## - Collectif Transport et desserte de l'aéroport de Nantes Atlantique

Le collectif transport de Nantes qui regroupe une dizaine d'associations s'intéressant aux problèmes de déplacement dans l'agglomération s'est penché, à son tour, sur la desserte de l'aéroport de Nantes Atlantique qui doit s'insérer dans une démarche plus vaste concernant le Sud-Ouest de l'agglomération en favorisant transport en commun et modes actifs par rapport à la croissance du trafic routier, particulièrement hégémonique dans la zone aéroportuaire.

Trois hypothèses de desserte en transport collectifs sont sur la table : Le train, le tramway et le bus

### 1/ Utilisation de l'étoile ferroviaire

La branche Nantes-Ste Pazanne pourrait être mise à profit à condition qu'une augmentation de la fréquence des trains - que nous souhaitons par ailleurs pour les navetteurs du quotidien - devienne réalité. D'autre part, la rupture de charge étant un frein à l'utilisation des transports en commun il conviendrait de créer un arrêt au plus près de l'aérogare (à intégrer dans les études de son réaménagement).

Toutefois, au regard des réalisations antérieures, le coût et l'implication de plusieurs acteurs (état, région, métropole, SNCF) laissent augurer de nombreuses années de gestation... alors que les besoins ne peuvent attendre.



### 2/ Prolongement du tramway



A part son coût, le prolongement de la ligne 3 de Neustrie à l'aéroport ne présente pas de défis insurmontables. En revanche, au regard des besoins des usagers du quotidien sur le reste du réseau l'investissement, rapporté au nombre d'usagers concernés, ne nous semble pas à la hauteur de l'enjeu même en intégrant la difficile desserte de la zone d'activité et le maigre potentiel de résidents riverains (qui ne devraient pas augmenter dans un secteur impacté par les contraintes de bruit).

### 3/ Amélioration du réseau bus

Pour rejoindre l'aéroport, le système le plus évolutif, le moins coûteux et le plus rapide, reste celui des navettes bus avec des aménagements garantissant une vitesse commerciale élevée et une priorité d'accès à l'aérogare (utilisation des bandes d'arrêt d'urgence sur périphérique puis couloir réservé pour rejoindre l'aérogare).



Aux deux navettes existantes, dont les capacités peuvent encore être augmentées (centre-ville/aéroport et terminus-tramway-Neustrie/aéroport), déjà avec 20 minutes de fréquence pour chacune d'elle, pourraient s'ajouter d'autres lignes desservant le site aéroportuaire sans passer par le centre ville, en conformité avec l'objectif de la métropole sur le maillage du réseau.

En complément de l'actuelle ligne 98 desservant déjà l'aéroport, sa zone d'activité, et St Aignan de Grand Lieu, on peut imaginer deux autres axes :

- Ligne Bus Nantes Est - Pont de Bellevue - Porte de Rezé - MIN - Aéroport
- Ligne Bus Nantes Ouest - Cheviré - Aéroport - MIN - Porte de Rezé

## - Conclusion



Sans oublier l'adaptation et la performance de la desserte actuelle de l'aéroport en fonction de la montée en puissance du trafic, ni les études à long terme sur des moyens de transport en commun plus lourds, les arbitrages pour allouer des finances aux différents projets de déplacement au cours des prochaines années devront aller prioritairement à la mise en œuvre d'équipements qui amélioreront le quotidien des usagers.

Selon le Collectif Transport, dans les défis à relever, on peut évoquer : la connexion L1/L2, la liaison île de Nantes-Dervallières-Beauséjour, le maillage du réseau, les liaisons périphériques, les franchissements de la Loire en transport en commun, mais aussi la sécurisation des déplacements cyclables par des aménagements de voirie ambitieux ainsi que celle des piétons.