

Nantes, le 12 février 2021

Schéma directeur d'accessibilité du secteur de l'aéroport Nantes Atlantique : le scénario retenu

Afin d'améliorer l'accès à l'aéroport Nantes Atlantique et ses abords, devenu une priorité majeure après la décision de son maintien par le Gouvernement en janvier 2018, Nantes Métropole, la Région des Pays de la Loire et l'État ont lancé en mai 2019 une étude spécifique pour l'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité de l'aéroport.

Elle débouche aujourd'hui sur le choix d'un scénario partagé entre les collectivités et l'État, avec les communes directement concernées, pour mieux relier par les transports en commun l'ensemble du secteur aéroportuaire à Nantes, au centre de la métropole et à la gare SNCF, à court, moyen et long termes.

Ce choix répond à la volonté de se rendre plus facilement à l'aéroport pour prendre l'avion mais aussi, plus globalement, pour mieux desservir les abords de Nantes Atlantique avec ses nombreuses entreprises, en l'inscrivant dans la globalité du réseau de transport en commun de Nantes Métropole.

L'étude a exploré les solutions techniques les mieux adaptées aux besoins de mobilité, en intégrant, au-delà du renforcement pour les piétons et les vélos, une analyse comparative des différents moyens de déplacements complémentaires (bus, tram, train, tram-train, navette autonome, routier...). A cet égard, le schéma directeur d'accessibilité de l'aéroport s'inscrit pleinement, d'une part, dans le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) et, d'autre part, dans les objectifs du Plan de déplacements urbains de Nantes Métropole permettant ainsi d'organiser une desserte performante en transports collectifs.

Le scénario retenu prévoit :

- **la création d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre la gare de Nantes et l'aéroport / le secteur aéroportuaire**, via l'île de Nantes et la route de Pornic entre Rezé et Bouguenais, puis passant soit par le périphérique en site propre, soit par la création d'une nouvelle voirie spécifique pour le BHNS et les modes actifs entre le secteur de la Bouvre et l'aéroport ;
- **la création d'une halte ferroviaire sur la ligne SNCF Nantes – Sainte-Pazanne, qui sera desservie par le BHNS, et dont l'emplacement à hauteur de la VM85 à Bouguenais sera à préciser à l'issue des études de tracé du BHNS ;**
- **la prise en compte des conclusions de la concertation tramway, dès que ses résultats seront connus et de la création de la ligne de transport collectif structurant prévue avant 2026 sur la route de Pornic entre le secteur de La Bouvre et le centre de la métropole.**

Pour Nantes Métropole, « le travail mené avec l'État et la Région des Pays de la Loire pour aboutir à ces premières orientations du schéma d'accessibilité de l'aéroport servira à la desserte de l'infrastructure aéroportuaire mais également à la desserte de l'ensemble du sud Loire. Nantes Métropole se félicite que ces orientations fassent consensus entre les maires de la Métropole, mais aussi avec le Département, la Région et l'État et l'ensemble des autres partenaires ayant participé à l'étude. Ce projet est efficient et réaliste. Il permet de renforcer l'accès du secteur de l'aéroport et sa connexion à l'ensemble du réseau de transport en commun métropolitain grâce au BHNS mais aussi au-delà grâce à la création d'une halte ferroviaire qui facilitera les connexions avec les territoires

avoisinants la métropole et, au-delà, vers Paris via la gare de Nantes. Ce schéma directeur d'accessibilité s'inscrit à cet égard dans notre volonté d'alliance des territoires : Nantes Atlantique est l'aéroport de tout le Grand Ouest ».

Pour la Région des Pays de la Loire, « Avec une fréquence à la 1/2 heure comme cible 2030 entre Nantes et Sainte-Pazanne et un temps de parcours attractif de 13 min depuis la gare de Nantes jusqu'à cette halte, située à proximité de l'aéroport, l'accessibilité Aléop en TER présente également un intérêt certain pour compléter la desserte depuis le Sud-Ouest de l'agglomération nantaise et le Pays de Retz par extension. Par ailleurs, la création de cette halte, est prise en compte dans les réflexions en cours et à venir concernant l'évolution des infrastructures pour la mise en œuvre de la Stratégie Régionale des Mobilités 2030 et 2050. Enfin, une étude complète (exploitation, faisabilité, ...) sur l'ensemble de la ligne Nantes - Pornic/Saint-Gilles-Croix-de-Vie viendra préciser les éléments techniques et fonctionnels pour atteindre les objectifs de service.

Pour l'État, « à la suite de la décision de réaménager l'aéroport Nantes-Atlantique, l'une des priorités inscrites dans le Contrat d'Avenir des Pays de la Loire signé le 8 février 2019 est bien d'améliorer et de fluidifier l'accessibilité à la plate-forme aéroportuaire actuelle depuis l'ensemble de sa zone de chalandise. L'État a donc soutenu la Région et Nantes Métropole dans la réalisation de ce schéma directeur d'accessibilité en transport en commun de Nantes Atlantique et de la zone industrielle et de recherche riveraine, en finançant l'étude à hauteur de 50 % et en validant le scénario de desserte par un BHNS et la création de la halte ferroviaire. Le report modal en faveur des transports collectifs est au cœur de la politique de relance de l'État, à travers le financement de projets de transports en commun en site propre, l'encouragement de la démarche de RER métropolitain et le verdissement des flottes de transports collectifs ».

Objet et objectifs de l'étude

Le renforcement de la qualité d'accès au secteur de l'aéroport Nantes Atlantique constitue un véritable enjeu stratégique, avec pour objectifs :

- améliorer son accessibilité tous modes ;
- privilégier l'accessibilité par des usages alternatifs aux modes motorisés individuels ;
- optimiser le fonctionnement du périmètre de l'aéroport (accessibilité et circulation tous modes, stationnement [hors stationnement lié à l'aéroport mais en lien avec celui-ci], services, ...) ;
- garantir une qualité des aménagements des espaces publics et des continuités à pied et à vélo.

Les partenaires

Co-financeurs : Nantes Métropole, Etat et Région des Pays de la Loire

Comité pilotage élargi : Département de Loire-Atlantique, Carene, Communauté de communes de Grandlieu, Pays de Retz

Autres partenaires ayant participé aux entretiens et/ou atelier : communes de Rezé, Saint-Aignan de Grand Lieu, Bouguenais, associations Sud Loire Avenir et Sud Loire Océan, TAN, SNCF Réseau, SNCF mobilité, AURAN...

L'étude menée en 4 temps :

1. diagnostic validé en novembre 2019 ;
2. proposition et analyse comparative de 9 scénarios d'amélioration de l'accessibilité devant conduire à l'approfondissement de 2 scénarios, validés en comité de pilotage en octobre 2020 ;
3. décision de renforcer l'offre de transport collectif par le choix d'une desserte en Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) combinée à la création d'une halte ferroviaire sur la ligne Nantes Sainte-Pazanne, validée en comité de pilotage en décembre 2020 ;
4. construction du Schéma Directeur sur cette base avec déclinaison court, moyen, long terme : printemps 2021.

Coût de l'étude : 300 000 € HT

Bus à Haut Niveau de Service : gare de Nantes – secteur aéroport (dont aérogare), combiné à une halte ferroviaire sur ligne Nantes / Sainte- Pazanne

