

# Atelier Environnement et insertion paysagère – 27 mai 2025 – Compte-rendu

Projet de Nouvelle halte ferroviaire – Secteur aéroport Nantes-Atlantique

## Informations préalables

- Nombre de participants : 20
- Dispositif d'information : panneaux, dépliants, dossier de concertation, diaporama projeté, cartes imprimées sur les tables.
- Format et déroulé de la rencontre : L'atelier Environnement et insertion paysagère s'est tenu à la salle de la Grande Ouche, aux Couëts, sur la commune de Bouguenais, le mardi 27 mai 2025 de 18h à 20h. Après un temps de présentation des objectifs de la concertation et une première restitution de cette dernière, le projet de halte a été présenté, avant d'évoquer plus en détail les enjeux environnementaux du projet. Les participants ont ensuite travaillé en sous-groupe sur les enjeux environnementaux des différents scénarios présentés pour le projet. Les participants provenaient en majorité de Bouguenais, particulièrement des Couëts. Les autres participants provenaient de Rezé, Nantes, Saint-Sébastien-sur-Loire, Vertou. Des associations sont représentées : LPO 44, France Nature Environnement 44. Un représentant de la Semitan est également présent. Les échanges étaient animés par Emilie WALKER (Agence Eker).

En tribune étaient présents :

- Benoît FORMSTECHE, Responsable du projet de halte, SNCF Gares & Connexions
- Magali TABURET, cheffe de projet environnement, Arcadis

Étaient également présents

- Patrick BOULVAIS, Directeur de projet, SNCF Gares & Connexions
- Guillaume BEDEL, responsable SERM, SNCF Gares & Connexions
- Even PAPIN, chef de projet, SNCF Gares & Connexions

## 1. Accueil et cadre de la réunion

*Se référer aux pages 3 à 13 du support de présentation*

Émilie WALKER, animatrice de la réunion, présente son rôle dans la concertation, le déroulé (page 2) et les objectifs de l'atelier (page 3). Elle évoque ensuite la concertation (page 7) en faisant un retour sur le début de la concertation et les thèmes des contributions collectées à date (pages 8 à 11), avant de présenter les événements à venir (page 12). Elle précise qu'à l'issue de la concertation, un bilan qui regroupera toutes les contributions de la concertation sera publié par SNCF Gares & Connexions, qui y répondra à chaque contribution. Ce bilan sera publié à la rentrée.

## 2. Le projet de halte ferroviaire

*Se référer aux pages 14 à 24 du support de présentation*

Benoît FORMSTECHEER, responsable du projet de halte pour SNCF Gares & Connexions, présente le contexte d'émergence du projet (page 15), consécutif à la décision de maintien de l'aéroport en 2018. La zone d'activité de l'aéroport regroupe 13 000 emplois, ce qui engendre des besoins constants en déplacements. En 2021, l'Etat, la Région et Nantes Métropole ont abouti au Schéma directeur d'accessibilité (SDA) du secteur de l'aéroport Nantes-Atlantique, dont les deux principales actions sont la création d'une halte ferroviaire sur la ligne existante Nantes <> Saint-Gilles-Croix-de-Vie / Pornic et la création d'un bus à haut niveau de service (BHNS), en remplacement de la navette aéroportuaire, pour en faire une ligne structurante de transport urbain qui desservira depuis la gare de Nantes la future halte, l'aérogare et le secteur aéroportuaire. Ce BHNS est conduit en parallèle du projet de halte par Nantes Métropole.

M. FORMSTECHEER évoque ensuite les autres projets du SDA (page 16) parmi lesquels ceux du département (projet de voie réservée sur la route de Pornic) et de l'Etat (projet d'aménagement sur le périphérique). SNCF Réseau porte également un projet de modernisation de la ligne ferroviaire, pour répondre à l'objectif fixé par la Région d'augmenter la desserte jusqu'à 60 passages de trains (30 par sens) sur la branche Nantes <> Sainte-Pazanne.

Le projet de halte est dans sa phase d'études d'émergence, avec une mise en service prévue à l'horizon 2032, en concomitance avec le projet de modernisation. Avant cette échéance, le projet passera par la phase d'études de conception, puis de procédures environnementales avec l'enquête publique, l'autorisation environnementale et la déclaration d'utilité publique (DUP) avant l'engagement des travaux et la mise en service. Toutes ces étapes feront l'objet de plusieurs rendez-vous de concertation, afin d'alimenter les études de plus en plus détaillées et précises.

D'après les premières études, qui seront amenées à être mises à jour, le projet de halte ferroviaire bénéficiera aux salariés de la zone d'activité, aux passagers aériens et aux habitants des communes voisines (page 17). Le nombre estimé de voyageurs quotidiens de la halte, selon cette même étude, est de 700 à 900 voyageurs par jour. M. FORMSTECHEER explique la terminologie « halte » : à la différence d'une gare, une halte ne contient pas de bâtiment voyageur et pas de personnel sur place. La halte accueille notamment un abri, des équipements d'intermodalité, du mobilier d'attente et des dispositifs d'informations aux voyageurs. Il présente ensuite les temps de parcours depuis la halte.

M. FORMSTECHEER précise ensuite les principales caractéristiques du projet de halte (page 18) : création d'une deuxième voie pour que les trains puissent se croiser à cet endroit, indispensable pour permettre l'augmentation du trafic sur la ligne, création d'un ou deux quais de 162 mètres de long.

→ Un participant demande la fréquence actuelle des trains sur la ligne.

M. FORMSTECHEER répond que 32 trains circulent par jour sur la ligne dans les deux sens. Le projet d'augmentation de la fréquence correspond donc à un quasi doublement de la desserte.

→ Une participante demande comment a été établi la prévision de 700 à 900 passagers par jour pour la halte.

M. FORMSTECHEER explique que ce chiffre provient des études menées par l'Etat, la Région et Nantes Métropole dans le cadre du Schéma directeur d'accessibilité de l'aéroport. Dans le cadre du projet de

modernisation, le maître d'ouvrage SNCF Réseau réalise actuellement une étude de trafic, prenant en compte la halte : les prévisions devraient donc être affinées dans cette étude. M. FORMSTECHEER précise que les prévisions de fréquentation pour une nouvelle halte sont toujours particulières du fait de la difficulté d'évaluer le report modal. Les retours des potentiels futurs usagers rencontrés pendant la concertation permettent en partie d'évaluer son potentiel.

- Une personne s'interroge sur la vitesse de circulation des trains. Elle s'inquiète également des risques sur la sécurisation des traversées piétonnes au passage à niveau à proximité du collège Marie Marvingt.

M. FORMSTECHEER répond que la vitesse des trains n'évoluera pas, soit de l'ordre de 100 à 120 km/h. Il rappelle qu'à la réunion publique, SNCF Réseau avait expliqué que dans le cadre de ses études sur la modernisation de la ligne, les impacts sur les 130 passages à niveau de la ligne étaient étudiés, ainsi que les impacts acoustiques.

- Le représentant de FNE (France Nature Environnement) demande si la halte n'est pas plutôt destinée aux usagers de l'aéroport du sud de la ligne, étant donné que les usagers du nord de la métropole, et peut-être même les usagers de plus loin en correspondance en gare de Nantes, préféreront le bus à haut niveau de service qui partira de la gare et desservira directement l'aéroport.

M. FORMSTECHEER répond que ces aspects restent à évaluer dans le cadre des études, afin que la complémentarité de ces deux offres de transport soit optimisée.

- Le représentant de FNE souhaite connaître la provenance type des usagers.

M. FORMSTECHEER explique que l'étude de la zone de chalandise de la halte, soit la provenance des futurs passagers, est l'un des objectifs de l'étude de trafic qui sera finalisée à l'automne.

- Une personne souhaite connaître la distance de la halte aux différents lieux de travail des salariés usagers de la halte. Elle souhaite également connaître le pourcentage estimé de salariés ou de voyageurs aériens parmi les usagers de la halte.

M. FORMSTECHEER répond que les premières études montrent une proportion d'environ 80% de passagers habitants ou salariés de la zone et 20% de voyageurs aériens.

Patrick DUFLOS, directeur général adjoint de la ville de Bouguenais, explique que les usagers actuels de la voiture sur la zone sont plutôt des salariés, mais que l'arrivée d'un nouveau moyen de transport pourrait inciter à adopter de nouvelles stratégies de déplacement (report modal, déménagement).

- Une personne s'interroge sur les fondements de la décision de doubler le trafic sur la ligne alors que les études trafic ne sont pas réalisées.

M. FORMSTECHEER explique que le projet de modernisation de la ligne Nantes <> Saint-Gilles-Croix-de-Vie / Pornic permet de répondre à l'ambition de la Région d'offrir un niveau de desserte sur le tronçon commun jusqu'à Sainte-Pazanne équivalent à celui vers Clisson ou Ancenis. Les projets de halte et de modernisation de la ligne sont distincts : le projet de modernisation peut se réaliser sans la halte.

- La personne demande si le projet de doublement du trafic répond à une volonté de la Région d'augmenter la population sur cet axe.

M. FORMSTECHEER répond que ce projet vise à répondre à une demande et à équilibrer la desserte sur cette ligne par rapport aux autres branches de l'étoile ferroviaire nantaise.

M. FORMSTECHECHER présente les esquisses de chacun des scénarios :

- Le premier scénario d'implantation (page 19) correspond à une halte sur deux niveaux, au point de croisement de la VM85 en pont sur la voie ferrée. Le BHNS circulera sur la VM85, une plateforme intermodalité y sera installée au niveau du pont. La halte sera aménagée en contre-bas. Ce scénario est étudié avec deux variantes : l'une avec un quai central, et un escalier et une rampe d'accès à la plateforme intermodale, l'autre avec des quais latéraux (page 21), et des escaliers et deux rampes d'accès (une de chaque côté) à la plateforme intermodale.
- Le deuxième scénario d'implantation, plus au nord (page 23), implique la construction d'un passage souterrain sous les voies ferrées pour aller d'un quai à l'autre et un cheminement piéton sur environ 200 mètres pour rejoindre la VM85.

→ Une participante s'inquiète, dans le cas du scénario d'implantation 1, de la traversée piétonne de la VM85, notamment pour les PMR.

M. FORMSTECHECHER répond qu'en lien avec le projet d'aménagement de la VM85 pour accueillir le BHNS, le sujet de l'apaisement de cette zone sera étudié par Nantes Métropole, l'objectif étant de permettre une correspondance facilitée entre la halte et le BHNS.

- Une participante souhaite connaître les raisons de la non prise en compte du sujet de la sécurité des traversées piétonnes de la VM85 dans les études réalisées par SNCF.
- Une autre participante demande si des études de vitesse et des comptages ont été réalisés sur la VM85.

Il est précisé que, lors de la réunion publique, Nantes Métropole a expliqué que son projet de BHNS était à l'étude et qu'il fera l'objet d'une concertation. Tous les sujets sur le trafic routier et le bus pourront être traités à ce moment-là. M. FORMSTECHECHER ajoute que l'un des enjeux du projet est de favoriser les transports en commun en leur laissant plus de place sur la voie métropolitaine, ce qui pourra avoir comment effet mécanique de réduire leur présence.

→ Une personne demande s'il est prévu d'installer des rampes et des ascenseurs.

M. FORMSTECHECHER répond que les financeurs du projet ont décidé de prévoir des rampes, et de ne pas installer d'ascenseur, afin de limiter le besoin de maintenance et de garantir l'accessibilité à tout moment.

- Une personne propose l'installation de rampes pour les bagages à côté des escaliers.
- Une personne demande si le BHNS aura vocation à remplacer tous les autres bus desservant l'aéroport, et si d'autres bus s'arrêteront à la halte.

M. FORMSTECHECHER répond que le BHNS a vocation à se substituer à la navette actuelle. SNCF Gares & Connexions note le point sur les autres lignes de bus.

M. DUFLOS ajoute que lors de la mise en service d'un grand projet de ce type, l'offre de transport est revue, mais qu'il ne devrait pas y avoir de disparition de ligne de bus.

→ Une personne demande si un accès direct vers le site Airbus sera possible depuis la halte.

M. FORMSTECHECHER répond que cela est possible si Airbus souhaite le créer. Aujourd'hui, Airbus n'a pas formulé de demande en ce sens. M. FORMSTECHECHER précise que, du point de vue de SNCF Gares & Connexions, cet accès serait opportun.

M. DUFLOS ajoute que ce sont les itinéraires piétons et cyclables vers l'ensemble du pôle Jules-Verne qui seront à travailler par la métropole.

### 3. Les enjeux d'insertion environnementale et paysagère

*Se référer aux pages 25 à 28 du support de présentation de l'atelier*

M. FORMSTECHEP présente les grands principes environnementaux de SNCF Gares & Connexions (page 26). Par sa nature, le projet doit être soumis à une évaluation environnementale, pour déterminer les impacts sur l'environnement et la santé humaine (bruit, pollution atmosphérique...) et les mesures associées. Lorsque le projet aura suffisamment avancé, une étude d'impact environnementale sera réalisée, qui deviendra une pièce importante de l'enquête publique à laquelle le projet sera soumis. Tout au long du projet, la démarche « ERC » (Éviter, Réduire, Compenser) est mise en œuvre pour limiter au maximum les impacts du projet.

Aujourd'hui, le projet dispose d'un premier diagnostic environnemental et peut en tirer des premières analyses et contraintes. Ces études restent à approfondir dans la suite du projet (page 28).

### 4. Analyse environnementale des enjeux biodiversité

*Se référer aux pages 29 à 43 du support de présentation de l'atelier*

**Magali TABURET**, cheffe de projet environnement chez Arcadis, présente le périmètre d'étude du projet (page 30).

Elle précise que les éventuelles nuisances pour les riverains à proximité du périmètre seront étudiées ultérieurement dans le cadre de l'étude d'impact.

Mme TABURET présente ensuite l'étude de biodiversité conduite par la société Artelia, qui consiste en une étude bibliographique ainsi qu'un inventaire réalisé sur le périmètre d'étude du projet sur une année complète, entre octobre 2023 et septembre 2024. Les cartes présentées dans le cadre de l'atelier sont liées à ces inventaires réalisés.

Elle présente d'abord la carte relative aux enjeux de flore et d'habitats pour la faune (page 31), avant d'aborder la carte des enjeux relatifs à la faune (page 32). Certaines espèces repérées sont protégées et représentent donc un enjeu fort. Si leur habitat est détruit, l'impact est jugé important. Ce diagnostic a permis d'identifier des enjeux forts sur les reptiles, retrouvés le long de la voie ferrée désaffectée, notamment la vipère aspic. La présente d'avifaune (oiseaux) et de chiroptères (chauves-souris) représente également des enjeux.

- ➔ Le représentant de FNE avance que le mot « enjeu » n'est pas assez précis puisqu'il existe des interdictions de détruire des espèces protégées et leurs habitats. Si un projet doit détruire ces derniers, cela doit faire l'objet d'une dérogation.

Mme TABURET justifie l'emploi du terme « enjeu » car le projet n'est pas encore dessiné : il s'agit d'une présentation d'un état des lieux et des habitats et espèces protégées présentes dans le périmètre.

- Une participante exprime son inquiétude par rapport à l'implication dans le projet de la société Artelia du fait des missions qu'elle conduit par ailleurs sur de grandes plateformes aéroportuaires.

Mme TABURET précise qu'Artelia est une société de conseil en ingénierie, avec un pôle environnemental qui réalise des études environnementales. Artelia contient également un pôle infrastructures qui a accompagné SNCF Gares & Connexions sur les études préliminaires sur la halte, ainsi qu'un pôle bâtiment. Artelia a été missionnée par SNCF Gares & Connexions pour réaliser un diagnostic environnemental, sur lequel s'appuie Arcadis pour son étude environnementale.

M. FORMSTECHEUR précise que la mission confiée à Artelia pour réaliser ce diagnostic a été conduite par des ingénieurs écologues, habitant et travaillant à Nantes et qui n'ont aucun intérêt dans le développement de l'aérien ou des infrastructures de transport. SNCF ne dicte pas ce qui doit paraître ou non dans leur rapport

Mme TABURET poursuit en présentant la carte des zones humides (page 33), situées de part et d'autre du ruisseau du Chaffault, mais également à des endroits plus éloignés, ce qui représente au total 6,25 hectares de zones humides sur le périmètre.

Enfin, Mme TABURET présente une carte synthétisant l'ensemble des enjeux écologiques et des zones humides (page 34). Les zones identifiées « à enjeu fort » concentrent des enjeux avifaunes, reptiles (particulièrement le long de l'ancienne voie ferrée), amphibiens, mammifères, ou encore de flore.

Mme TABURET présente ensuite les impacts par scénario d'implantation de la halte.

Le scénario 1 avec quai central (page 35) a une emprise un peu plus large que le scénario 1 avec quais latéraux (page 36). Le scénario 2 dispose des emprises les plus réduites. Un tableau synthétise les surfaces impactées par scénario et par secteur à enjeux (ces secteurs à enjeux peuvent se superposer) (page 38).

Mme TABURET évoque ensuite les premières mesures envisagées (page 39), pour éviter, réduire ou compenser les impacts.

- Une personne demande ce qui a permis d'aboutir à ces scénarios présentés.

M. FORMSTECHEUR explique que, sur ce périmètre d'étude, une autre famille de scénarios a été étudiée, au croisement entre la voie ferrée et la rue de la Croix-Rouge. L'étude n'a pas été poursuivie du fait de la difficile connexion avec la VM85 et le BHNS. Plus au sud de la ligne, la connexion avec la VM85 était encore plus complexe. Il est précisé que les longueurs de la double voie expliquent en partie les différences d'emprises entre les scénarios : la double voie est nettement moins longue sur le scénario 2.

Mme TABURET explique que parmi les mesures d'évitement dans la conception du projet figurent aussi des réflexions techniques sur les choix des matériaux utilisés et la réduction de l'empreinte carbone globale des mobilités (panneaux photovoltaïques, stations de recharge de véhicules électriques) (page 42).

Dans les mesures de réduction, il peut s'agir pour le scénario 1 dans sa variante avec un quai central de s'assurer de la continuité hydraulique du ruisseau, ou pour le scénario 2 la mise en place d'un

cheminement en bois surélevé (caillebotis) pour ne pas impacter la zone humide, ou encore privilégier l'infiltration des eaux fluviales pour l'ensemble des scénarios.

Des mesures d'évitement et de réduction des impacts sont également en cours d'étude pour la phase travaux (page 43) : évitement des zones sensibles au maximum, adaptation du calendrier des travaux pour éviter les périodes sensibles pour les espèces, dispositif de lutte contre les espèces exotiques envahissantes, limitation des effets vibratoires et lumineux, etc.

Une fois que les mesures d'évitement et de réduction seront stabilisées, s'il reste des impacts résiduels, des mesures de compensation sont imposées par la réglementation. Elles concernent la biodiversité et les zones humides. Ces besoins et mesures seront étudiées et quantifiées en détail pendant les études d'impact.

- Un participant souligne que la question paysagère n'a pas été abordée dans la présentation et demande ce qui est prévu à ce stade, notamment pour le parking. Il explique que pour lui, les aménagements doivent être réduits au minimum.

M. FORMSTECHEUR répond qu'à ce stade des études, les aménagements paysagers n'ont pas été travaillés. Sur les vues présentées sont dessinées des ombrières photovoltaïques au niveau des parkings mais cela n'a pas encore été chiffré ou évalué : cela fera l'objet de prochaines études. Il y a en effet un enjeu de frugalité et de préservation de l'existant pour les aménagements.

- Un autre participant s'interroge sur les coûts des différents scénarios, qui n'ont pas été présentés. L'impact environnemental n'étant qu'un critère de choix parmi d'autres, le participant estime que le choix que fera SNCF entre les scénarios sera contraint par les fonctionnalités des scénarios ou leur coût.

M. FORMSTECHEUR répond que la thématique environnementale est le sujet de cet atelier mais que les avis sur les usages sont les bienvenus. Les scénarios présentés sont techniquement avancés au même stade dans les études, ils n'ont pas le même impact environnemental et n'auront a priori pas le même coût. Ces scénarios seront discutés selon leurs avantages et inconvénients par les partenaires financeurs du projet, suivant les éléments ressortant des études mais aussi du bilan de la concertation.

## 5. Travail en groupes

Les participants sont invités à travailler en groupe sur les impacts environnementaux de chaque scénario.

Les contributions écrites des participants sur les supports de participation sont retranscrites ci-après.

### Contributions générales

- Le projet pourrait intéresser les personnes occupant des emplois tertiaires à Bouguenais (au nord de la porte de Retz, rue Jules Vallès, rue du Moulin Cassé)
- Pourquoi un scénario de halte au nord du périphérique (Landes) n'a-t-il pas été envisagé ? Ce projet aurait un moindre impact et une meilleure connexion.

- Attention aux cheminements « sauvages » : anticiper les mouvements/déplacements « simplificateurs » non prévus par le projet : créer des haies empêchant les gens de circuler dans tous les sens et favorables à la biodiversité.
- Réaliser une étude sur les passages à niveau de Bouguenais.
- La concertation est trop morcelée, des interlocuteurs sont manquants (Nantes Métropole).
- Besoin d'une vision tout périmètre par tous les maîtres d'ouvrage (BHNS, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions) et du coût global de l'ensemble des projets, en investissement et en fonctionnement
- Créer une navette pendulaire dans la zone aéroportuaire
- Prolonger la ligne de tram 3 jusqu'à l'aéroport
- Ne plus prendre l'avion et taxer le kérosène

## Sur le scénario 1

- Pour un des groupes : le scénario 1, dans sa variante avec des quais latéraux, a pour atouts de nécessiter moins de transformation que la scénario 2 car la VM85 est en surplomb. Pour ce groupe, le scénario 1 a une moins grande emprise que le scénario 2 au niveau des boisements, de la biodiversité et des zones humides. Les habitats des invertébrés sont beaucoup mieux protégés et préservés.
- Ce groupe recommande de s'inspirer de la gare routière Gréneraie avec un ascenseur PMR et des escaliers de part et d'autre de l'arrêt.
- Le parking vélo devra être pensé proche des escaliers pour réduire les emprises.
- Pour un autre groupe, le scénario 1 est à abandonner du fait des impacts trop importants qu'il génère.

## Sur le scénario 2

- Pour 2 groupes sur 4 : le scénario 2 est le moins impactant environnementalement donc à retenir
- Si nécessaire, l'insertion paysagère devrait être humble et permettre la préservation faune-flore du site, compte-tenu de l'augmentation de la fréquentation de l'endroit
- Favoriser la faune et la flore déjà présentes (nichoirs, passages entre mares, préservation des sols, extinction des lumières après 22h
- Intégrer les chemins de randonnée actuels au projet
- Valoriser le cheminement le long d'Airbus
- Permettre la liaison avec Airbus et la zone D2A
- Une vigilance est émise sur le possible cheminement sur 200 mètres pour une personne en fauteuil par mauvais temps, sans abri
- Le déboisement et le fort impact sur les espèces avifaunes protégées est également un point de vigilance
- Un groupe pointe une trop grande proximité entre le projet et les Landes
- Prévoir des toilettes (sèches)
- Couvrir la rampe PMR et l'aménager avec des panneaux photovoltaïques
- Fournir encore un effort pour minimiser les impacts environnementaux
- Faire du tunnel entre les deux voies un site ouvert et gratuit 24h/24, une voirie publique
- Ne pas faire de parking voiture (sauf PMR)