



Bilan de la concertation

du 5 mai au 15 juin 2025

www.concertation-halte-nantes-atlantique.fr



Sommaire

1 •	La préparation de la concertation	6
• A	Le cadre de la concertation	8
• B	Une concertation préparée avec les cofinanceurs du projet et les collectivités locales concernées	8
• C	Des entretiens préparatoires avec les acteurs locaux	9
• D	L'annonce de la concertation	9
• E	Les supports d'information mis à disposition du public	10
2 •	Le déroulement de la concertation	12
• A	Les rencontres de la concertation	14
• B	Les modalités pour participer à distance	16
• C	La participation effective à la concertation	16
• I	Les chiffres de la participation	16
• II	Le ton et le climat de la concertation	17
• III	Les thèmes abordés dans les contributions	18
3 •	La synthèse thématique des contributions et réponses apportées pendant la concertation	20
• A	L'opportunité et la pertinence du projet de halte	22
• I	Une nécessité partagée d'amélioration de desserte de la zone aéroportuaire	22
• II	Un projet attendu ... dont l'utilité a aussi fait débat	23
• III	De nombreux échanges sur les futurs usagers de la halte	26
• IV	Des alternatives proposées au projet de halte	27
• B	Les mobilités sur le secteur aéroportuaire et dans la région	29
• I	Les mobilités douces dans le secteur aéroportuaire	29
• II	Les mobilités automobiles	30
• III	Le projet de BHNS	31
• IV	Les autres liaisons urbaines (Naolib) et interurbaines (cars Aléop) depuis et vers le secteur aéroportuaire	32
• V	Les mobilités ferroviaires	33

• C	Les caractéristiques du projet	34
• I	Des scénarios d'implantation de la halte peu discutés	34
• II	Le parking, un sujet particulièrement abordé pendant la concertation	35
• III	Les services et équipements de la halte	36
• IV	Les enjeux d'accessibilité	36
• V	Les travaux	37
• D	La halte en exploitation	38
• I	Les horaires des trains	38
• II	Le coût du billet	38
• E	Le projet de modernisation de la ligne ferroviaire Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie / Pornic	39
• I	L'opportunité du projet de modernisation	39
• II	Une opposition au projet de halte justifiée par une opposition au projet de modernisation	40
• F	Les enjeux environnementaux	41
• I	Des vigilances apportées par les associations environnementales sur la préservation de la biodiversité	41
• G	Gouvernance, pilotage et coût du projet	42
• I	Des questions et confusions sur le pilotage du projet	42
• II	Un public qui appelle à une bonne coordination entre maîtres d'ouvrage	42
• III	Le coût du projet, objet de suppositions	42
• H	La concertation	43
• I	Une concertation décrite comme « morcelée » par les participants	43
• II	De nombreux doutes exprimés sur la sincérité de la concertation, dans un territoire avec un lourd historique de grands projets	43
4 •	Les enseignements et engagements du maître d'ouvrage	44

Le projet soumis à concertation

SNCF Gares & Connexions porte un projet de création de halte ferroviaire à Bouguenais, à proximité de l'aéroport Nantes-Atlantique. Situé sur la ligne existante Nantes <> Saint-Gilles-Croix-de-Vie / Pornic, ce projet de halte vise à desservir le secteur aéroportuaire dont l'accès connaît des besoins croissants, notamment du fait de la décision de maintien de l'aéroport.

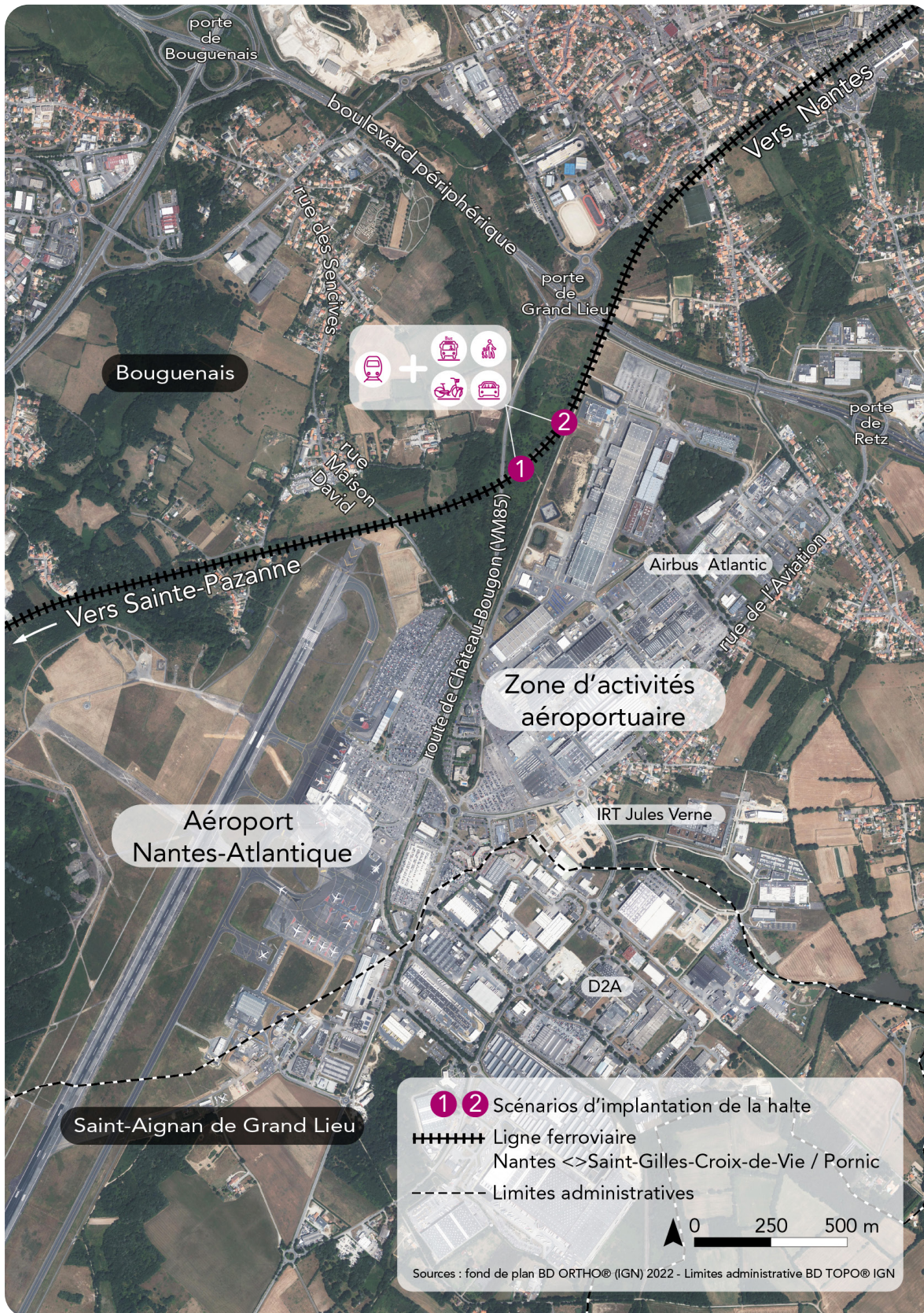
Ce projet s'inscrit dans le cadre du Schéma directeur d'accessibilité du secteur de l'aéroport Nantes-Atlantique adopté en 2021 par l'État, la Région Pays de la Loire et Nantes Métropole.

Ce schéma concrétise un engagement de l'État à l'issue de la concertation publique sur le projet de réaménagement de l'aéroport conduite de mai à juillet 2019. Le scénario retenu pour mieux relier le secteur aéroportuaire de Nantes par les transports en commun repose sur la création d'une halte ferroviaire sur la ligne Nantes <> Saint-Gilles-Croix-de-Vie / Pornic (TER Aléop) et d'un bus à haut niveau de service (BHNS) depuis la gare de Nantes.

Au moment de la concertation, le projet de halte ferroviaire est encore en phase d'élaboration. Des études techniques doivent venir l'affiner et le préciser dans les prochaines années.

La concertation s'est déroulée du 5 mai au 15 juin 2025. Elle a eu pour objectif de présenter le projet à date au public et de recueillir ses questions et contributions.

Elle a été menée au titre de l'article L103-2 du Code de l'urbanisme. Ce document en dresse le bilan.



Deux scénarios d'implantation pour la halte ferroviaire - Secteur aéroport Nantes-Atlantique ont été soumis en concertation.



La préparation de la concertation

La préparation de la concertation

A Le cadre de la concertation

La concertation, menée au titre de l'article L103-2 du Code de l'urbanisme, a visé à présenter le projet de halte aux riverains, aux salariés de la zone et au grand public. La concertation a ainsi permis de travailler collectivement sur les enjeux de connexion de la halte avec le reste du secteur, sur son insertion environnementale et paysagère et sur les services et équipements en halte.

Dans le dossier de concertation, afin de conduire la concertation la plus efficace possible, SNCF Gares & Connexions s'était engagé à :

- Répondre aux interrogations du public, en formulant les réponses les plus précises possibles, en expliquant les raisons et les délais le cas échéant quand les réponses factuelles n'étaient pas encore disponibles.

- Écouter l'ensemble des avis et contributions formulés sur le projet.
- Expliquer au public, suite à la concertation, la manière dont les avis et contributions auront fait évoluer le projet ou non. stationnement, services)

La démarche de dialogue initiée avec les acteurs du territoire et le public se poursuivra au cours des étapes suivantes du projet, au-delà de ce bilan, jusqu'à l'enquête publique.

B Une concertation préparée avec les cofinanceurs du projet et les collectivités locales concernées

La concertation a été étroitement préparée avec les partenaires financeurs du projet, au travers de 3 comités techniques dédiés à la préparation de la concertation. Ces comités ont réuni aux côtés de SNCF Gares & Connexions, maître d'ouvrage du projet de halte, l'État (à travers la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) et la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL)), la Région Pays de la Loire et Nantes Métropole. SNCF Réseau, en sa qualité de maître d'ouvrage du projet de modernisation de la ligne ferroviaire Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie / Pornic, était également associé à cette démarche.

Ces temps de travail ont permis le partage et la validation collective du dispositif de concertation, des supports à destination du public et des supports de travail en atelier.

Les villes de Bouguenais et Saint-Aignan de Grand Lieu ont été associées à la préparation de la concertation, tant sur le dispositif de concertation que sur la manière de mobiliser leurs habitants. Ce travail partenarial a largement participé à faciliter le relai de l'information sur la concertation.



Des entretiens préparatoires avec les acteurs locaux

Afin de préparer au mieux la concertation, SNCF Gares & Connexions a rencontré des acteurs du territoire entre novembre 2024 et mars 2025. Ces entretiens préparatoires ont permis d'identifier les premières questions et attentes à l'égard du projet de halte, et de partager les modalités optimales pour mobiliser le plus grand nombre à la concertation.

A ce titre ont été rencontrés des entreprises et centres de formations de la zone aéroportuaire (Airbus Atlantic, Fab'Academy, Jules Verne Manufacturing Academy, Institut de Recherche Technologique Jules-Verne, Technocampus Composite, Technocampus Océan), des

associations (Atelier citoyen, Agence Nationale de l'Environnement, Association Sud Loire Océan, Collectif des Citoyens Exposés au Trafic Aérien, Collectif Fer-Nantes, Confédération Générale du Travail, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, France Nature Environnement, Ligue de Protection des Oiseaux, Sud-Loire Avenir, Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise) et des acteurs institutionnels (Département Loire-Atlantique).

Ces entretiens ont permis d'affiner au mieux le contenu des rencontres au regard des préoccupations et enjeux identifiés par ces acteurs.



L'annonce de la concertation

À partir du 24 mars 2025, la concertation a été progressivement annoncée, sur la base d'une stratégie multi-médias. Des efforts de communication ont été concentrés sur le territoire de proximité du projet. L'appui sur les relais de communication a été essentiel pour la diffusion de l'information sur l'ensemble du territoire potentiellement concerné par le projet.

- Un tract annonçant la concertation a été diffusé lors des permanences consacrées au projet de réaménagement de l'aéroport le 25 mars à Bouguenais, le 1er avril à Nantes et le 29 avril à La Chevrolière.
- Une affiche a été déployée dans toutes les gares et haltes de la ligne Nantes Saint-Gilles-Croix-de-Vie / Pornic, sur les écrans lumineux en gare de Nantes et dans les commerces et établissements recevant du public de Bouguenais et Saint-Aignan de Grand Lieu.
- Des affiches portant sur les deux rencontres entreprises ont été relayées au Technocampus Océan, sur le site Airbus et au restaurant inter-entreprises de la zone D2A.
- 10 500 dépliants ont été diffusés dans les boîtes aux lettres des communes de Bouguenais et Saint-Aignan de Grand Lieu. Ils ont également été déposés dans des lieux municipaux recevant du public, au Technocampus Océan et sur le site Airbus. Ce dé-

pliant réunissait les éléments d'information clés sur le projet et la concertation. Une cartographie permettait de situer dans le territoire les implantations envisagées pour la halte.

- Un communiqué de presse a été envoyé aux médias locaux. Plusieurs d'entre eux se sont fait le relai de la concertation : Ouest-France, Presse Océan, Télé-Nantes, Nantes ma ville, Ker news.
- SNCF Gares & Connexions a communiqué sur la concertation sur ses réseaux sociaux et sur la page Facebook de la gare de Nantes.
- Un kit de communication a été envoyé aux communes, EPCI, associations et autres acteurs institutionnels concernés par le projet pour relai sur leurs sites internet, leurs réseaux sociaux ou encore par de l'affichage numérique. Plusieurs de ces acteurs ont relayé la concertation sur leurs supports, parmi lesquels les villes de Bouaye, Bouguenais, Brétignolles-sur-Mer, Saint-Aignan de Grand Lieu, Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Sainte-Pazanne ; les agglomérations du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Pornic aggro Pays de Retz, Sud Retz Atlantique Communauté ; le collectif Fer-Retz.
- L'association Odyssée Jules-Verne s'est également fait le relai de la concertation en interne aux entreprises de la zone aéroportuaire.

E

Les supports d'information mis à disposition du public

L'information sur le projet et la concertation a été assurée par quatre supports clés : le dossier de concertation, le dépliant de synthèse, l'exposition et la plateforme participative. Des supports spécifiques ont également été créés et présentés au cours de la concertation lors des travaux en atelier.

- **Le dossier de concertation** est le document le plus complet sur le projet et le processus de concertation. Il décrit le contexte d'émergence et de conception du projet, ses caractéristiques, les études réalisées et en cours et le dispositif de concertation. Il est disponible en ligne et des exemplaires ont été distribués pendant les rencontres de la concertation. Des exemplaires étaient également disponibles en mairies de Bouguenais et Saint-Aignan de Grand Lieu.
- **Un dépliant de synthèse**, reprenant les éléments principaux du dossier de concertation, disponible en ligne et mis à disposition du public à toutes les rencontres de la concertation et dans les établissements recevant du public à Bouguenais et Saint-Aignan de Grand Lieu, ainsi que dans les entreprises de la zone aéroportuaire.
- **La plateforme participative** concertation-halte-nantes-atlantique.fr/, a permis de centraliser l'ensemble des informations relatives à la concertation (agenda, documents d'informations, comptes-rendus des rencontres). Elle a été aussi le lieu de réception de la majorité des contributions écrites pendant la concertation. Dès l'annonce de la concertation, les visiteurs ont pu y trouver toutes les informations sur le projet, consulter l'agenda des rencontres et s'y inscrire, poser une question, ou donner un avis. Entre le 5 mai et le 15 juin, le site a reçu 815 visites uniques et 143 téléchargements de documents ont été recensés.
- **L'exposition**, composée de deux kakémonos présentant le projet et les scénarios d'implantation de la halte, a été présentée lors de chaque rencontre publique. Les mairies de Bouguenais et Saint-Aignan de Grand Lieu ainsi que l'office de tourisme de Pornic l'ont accueillie pendant toute la durée de la concertation. L'office de tourisme de Saint-Gilles-Croix-de-Vie a également mis en place un espace d'information sur le projet tout le long de la concertation.
- **Des supports d'information complémentaires** ont également été diffusés pendant les rencontres : des diaporamas diffusés pendant la réunion publique et les ateliers ont permis de préciser des éléments techniques sur le projet, en fonction des thématiques abordées. Des supports pédagogiques ont permis d'accompagner les échanges lors des travaux en groupes pendant les ateliers (carte du périmètre d'étude, diagnostic environnemental, tableau comparatif des scénarios). L'expertise écologique (inventaire faune-flore) sur l'aire d'étude du projet a par ailleurs été mise en ligne sur la plateforme participative.



Panneau lumineux à Saint-Aignan de Grand Lieu



Affiche en gare de Sainte-Pazanne



Couverture du dossier de concertation



Plateforme de participation



Le déroulement de la concertation

A

Les rencontres de la concertation

La concertation a été rythmée par 9 rencontres. Réunion générale, ateliers thématiques, rencontres sur les lieux de vie du territoire, horaires divers des rencontres, présentiel et distanciel : le dispositif a été conçu de manière à aborder le projet soumis à concertation sur l'ensemble de ses thématiques d'une part, et pour toucher la diversité des publics et territoires concernés par le projet d'autre part.

Les comptes-rendus et supports de présentation de chacune des rencontres ont chaque fois été publiés sur la plateforme participative dans les jours suivants l'événement.

- **Une réunion publique générale** s'est déroulée le 14 mai au Technocampus Océan à Bouguenais, de 18h30 à 21h. Accessible également en direct en ligne, cette rencontre a réuni 71 participants au total. En présence de Sandra Impériale - Maire de Bouguenais, Jean-Claude Lemasson - Maire de Saint-Aignan de Grand Lieu, Julien Bainvel - Conseiller régional des Pays-de la Loire, Pascal Pras - Vice-président de Nantes Métropole, la réunion a permis de présenter le projet et de recueillir les premières réactions et questions du public.
- **Cinq stands** ont été organisés dans des lieux de vie du territoire. Lors de ces rencontres, les participants pouvaient consulter les documents d'information sur le projet, échanger avec l'équipe projet et déposer leur contribution. Près de 380 personnes ont été rencontrées dans ce cadre.
 - Devant l'aérogare Nantes Atlantique, le 7 mai de 5h30 à 8h30 (111 personnes rencontrées)
 - Au restaurant inter-entreprises de la zone D2A, le 12 mai de 11h45 à 13h45 (120 personnes rencontrées)
 - Au marché des Couëts à Bouguenais, le 22 mai de 9h à 12h (environ 50 personnes rencontrées)
 - Au marché du Bourg à Bouguenais, le 23 mai de 9h à 12h (environ 50 personnes rencontrées)
 - Au centre commercial de Saint-Aignan de Grand Lieu, le 27 mai de 10h30 à 13h (environ 50 personnes rencontrées).
- **Deux ateliers thématiques** ont permis d'aborder des sujets précis du projet. Accessibles sur inscription, des travaux de groupe ont permis de faire émerger des contributions et propositions pour le projet.
 - Atelier « Environnement et insertion paysagère » à la salle de la Grande Ouche à Bouguenais, le 27 mai de 18h à 20h (20 participants)
 - Atelier « Accès à la halte et intermodalité » au café La Station en gare de Sainte-Pazanne, le 4 juin de 16h à 18h (11 participants).



Réunion publique



Stand aux Couëts



Atelier Environnement
et insertion paysagère



Atelier Accès à la halte
et intermodalité

B Les modalités pour participer à distance

Trois solutions de participation à distance ont été proposées au public :

- La réunion publique générale du 14 mai était diffusée en direct en ligne. Les internautes pouvaient s'exprimer par écrit, leurs propos étaient retransmis en direct pendant la réunion pour prise en compte et apport de réponse par le maître d'ouvrage.
- La plateforme participative en ligne concertation-halte-nantes-atlantique.fr/ a été actualisée tout au long de la concertation. Un espace d'expression écrite a accueilli plus de 200 avis et contributions.

- Une adresse e-mail était également à disposition des participants : contact@concertation-halte-nantes-atlantique.fr

Ces solutions ont permis la participation et l'expression de nombreuses personnes éloignées des lieux de rencontres de la concertation, notamment au sud-ouest de la ligne Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie / Pornic.

C La participation effective à la concertation

I. Les chiffres de la participation

Les rencontres ont réuni environ 550 personnes au total. 280 contributions orales ont été recensées.

235 contributions écrites ont été répertoriées ainsi réparties :

- 209 sur la plateforme
- 8 mails
- 13 contributions argumentées relevées sur les réseaux sociaux
- 1 courrier
- 4 contributions écrites remises en main propre

Un texte intitulé « Lettre de contestation » a été reçu à 3 reprises par courrier postal et électronique.

Un post Facebook publié le 22 mai par la maire de Saint-Hilaire-de-Riez semble avoir créé un afflux de visites et de contributions sur la plateforme participative (129 visites et 37 contributions ont été comptabilisées ce jour-là).

Quatorze institutions et associations ont déposé des contributions écrites durant la concertation :

- Association Nantes Déplacements Environnement (ANDE)
- Bretagne Vivante
- Collectif Fer-Nantes
- Comité de Coordination des associations de personnes en situation de handicap
- CGT Pays de la Loire
- CESER Pays de la Loire
- Des Ailes pour l'Ouest
- FNAUT Pays de la Loire
- Odyssée Jules-Verne
- Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie Agglomération
- Place au Vélo
- Ville de Pornic
- Ville de Saint-Gilles-Croix-de-Vie
- Vivre ensemble à Saint-Aignan de Grand Lieu 2026

II. Le ton et le climat de la concertation

La concertation a mobilisé des publics différents, en ligne comme en présentiel. Les échanges ont été cordiaux et constructifs. Les avis ont souvent été contradictoires, ce qui a pu générer du débat entre les participants en présentiel et en ligne.

Les rencontres de terrain ont permis une meilleure compréhension du projet. Les participants se sont dits la plupart du temps intéressés par le projet de halte. De nombreux salariés de la zone d'activités ont considéré ne pas être concernés par le projet de halte, souvent au regard de leur lieu d'habitation ou de leurs habitudes de transport.

Les rencontres ont également permis de constater une forme de réticence au principe de concertation voire de colère, liée à l'historique des précédentes concertations sur le territoire concernant le maintien et le réaménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique, suite à l'abandon par l'État du transfert de la plateforme à Notre-Dame-des-Landes.

Des évolutions ont pu être constatées dans les contributions entre le début et la fin de la concertation : le public s'est approprié le projet, les contributions étaient de plus en plus informées au fil de la concertation. Quelques personnes ont contribué à plusieurs reprises.



III. Les thèmes abordés dans les contributions

Les contributions ont essentiellement porté sur la halte et les projets connexes. Les thèmes abordés par les participants l'ont été sous forme de contributions orales (débat et réactions lors des rencontres) et de contributions écrites, dont voici le détail :

Thèmes	Nombre de contributions écrites
Opportunité et pertinence du projet de halte <i>L'intégralité des rencontres a évoqué ce sujet.</i>	179
Les mobilités sur le secteur aéroportuaire et dans la région <i>L'intégralité des rencontres a évoqué ce sujet.</i>	64
Les caractéristiques du projet <i>L'intégralité des rencontres a évoqué ce sujet.</i>	40
La halte en exploitation <i>L'intégralité des rencontres a évoqué ce sujet.</i>	51
Le projet de modernisation de la ligne ferroviaire Nantes - Saint-Gilles-Croix-de-Vie / Pornic <i>L'intégralité des rencontres a évoqué ce sujet.</i>	44
L'environnement <i>Ce sujet a été évoqué lors des stands et des ateliers, particulièrement de l'atelier « Environnement et insertion paysagère ».</i>	34
Gouvernance, pilotage et coût <i>Ce sujet a été évoqué lors des stands et des ateliers.</i>	19
La concertation <i>L'intégralité des rencontres a évoqué ce sujet.</i>	14
Autres sujets	9

NB : les contributions écrites peuvent avoir plusieurs thématiques

Clé de lecture : 179 contributions écrites abordent l'opportunité ou la pertinence du projet de halte.





La synthèse thématique des contributions et réponses apportées pendant la concertation

La synthèse thématique des contributions et réponses apportées pendant la concertation

Cette partie du bilan compile et organise par thématique l'ensemble des contributions recueillies et des éléments de réponses apportés pendant la concertation.

Les contributions sont restituées de manière exhaustive, sans hiérarchisation ni sélection.

Il ne s'agit pas de quantifier des positions, mais de refléter la diversité des opinions exprimées pendant la concertation, que ce soit à l'écrit, à l'oral ou lors de discussions entre participants. Seules les contributions écrites font ici l'objet de statistiques.

A

L'opportunité et la pertinence du projet de halte

Focus sur les observations exprimées :

Sur 179 contributions écrites qui ont abordé l'opportunité et la pertinence du projet, 90 (50%) sont en soutien au projet de halte présenté. 62 contributions (34%) remettent en question la pertinence de ce projet précis en réponse aux enjeux de desserte de la zone aéroportuaire. Seules 3 contributions écrites ont remis en question le principe-même d'une amélioration de la desserte du secteur aéroportuaire, craignant un « effet rebond » sur la fréquentation de l'aéroport.

I. Une nécessité partagée d'amélioration de desserte de la zone aéroportuaire

La quasi-majorité des participants à la concertation a appuyé la nécessité d'améliorer la desserte du secteur, en transports en commun mais aussi par les liaisons douces. Les participants ont avancé plusieurs raisons : congestion automobile, desserte des salariés et surtout des étudiants et alternants vers la zone et donc opportunité

économique pour les entreprises, nouvelle opportunité de desserte pour les usagers de l'aéroport, la desserte actuelle étant vue par certains comme « compliquée », « galère » et le stationnement ou la location d'une voiture étant des solutions décrites comme onéreuses.

II. Un projet attendu ... dont l'utilité a aussi fait débat

1. Un projet perçu comme compliqué

Dans les ateliers et en ligne, les participants ont déploré le fait de ne pas pouvoir avoir une vision globale de l'ensemble des projets de mobilité concernant la desserte de la zone aéroportuaire. La présentation du projet de halte a souvent suscité des questionnements et des remarques de la part de participants qui disaient ne pas pouvoir pleinement saisir le projet puisque les autres projets n'étaient pas présentés, notamment le BHNS.

Les données chiffrées et estimations de flux présentées ont également fait l'objet de remarques. Ainsi, l'estimation du nombre de passagers quotidiens à la halte lors de sa mise en service, entre 700 et 900, ainsi que les études ayant abouti au scénario de desserte de la zone aéroportuaire par une halte ferroviaire et un BHNS ont suscité des réactions de la part de participants. Certains ont souhaité comprendre les procédés réalisés pour aboutir aux conclusions de ces études.

Lors de l'atelier « Accès à la halte et intermodalité » et dans certaines contributions, les participants ont considéré que ce chiffre était faible et ont regretté une ambition « limitée » pour le report modal. Le manque d'information sur la provenance des futurs usagers de la halte a contribué à entretenir une confusion sur les cibles du projet (voir partie « De nombreux échanges sur les futurs usagers de la halte »). La FNAUT a considéré que la fréquentation de la halte était difficile à évaluer sans intégration des modes d'accès à cette dernière.

SNCF Gares & Connexions a répondu pendant la concertation que ces estimations provenaient des études menées par l'État, la Région et Nantes Métropole dans le cadre du Schéma directeur d'accessibilité de l'aéroport. Il a été précisé par ailleurs que, dans le cadre du projet de modernisation de la ligne ferroviaire, 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. SNCF Gares & Connexions a expliqué que les prévisions de fréquentation pour une nouvelle halte sont toujours particulières du fait de la difficulté à évaluer le report modal. Les retours des potentiels futurs usagers rencontrés pendant la concertation permettent aussi en partie d'évaluer son potentiel. La Région a complété en rappelant que le projet de création d'une halte sur la ligne répond à une opportunité de desserte de l'aéroport et de la zone d'activité.

2. Une adhésion majoritaire au projet

La plupart des participants a salué l'arrivée du projet.

Certains participants ont dit « attendre le projet » depuis longtemps ou ont salué **l'arrivée d'une liaison ferroviaire vers l'aéroport, ce qui pour certains participants contribue à élever Nantes au statut de « vraie métropole »** (« Tout aéroport digne de ce nom doit être associé à une ligne le reliant a minima au centre-ville voire la gare principale »). L'association Des Ailes pour l'Ouest et le CESER ont cependant regretté le délai de réalisation du projet.

Certains participants ont dit se réjouir à l'idée de **pouvoir « enfin » se rendre à l'aéroport sans s'y garer** (« Je prends l'avion 2 fois par an à partir de Nantes et j'ai toujours été dans l'obligation de m'y rendre en voiture alors que quand je me rends à Paris en train, je peux laisser cette dernière à la gare à côté de mon domicile »).

Certains habitants des environs, sans se sentir forcément futurs usagers de la halte, se sont dit satisfaits à l'idée de l'arrivée **d'une nouvelle solution de transport près de chez eux** (« plus il y en a, mieux c'est »).

Une halte ferroviaire à Bouguenais pourrait selon certains participants constituer **une nouvelle porte d'entrée à la métropole sans passer par Nantes pour les habitants du sud-ouest de la ligne**, notamment dans le cas où des bus pourraient diffuser les voyageurs dans les communes et quartiers alentours.

Des participants ont qualifié le projet d'**opportunité économique pour les habitants du sud-ouest de la ligne**. Pendant la réunion publique, une salariée de la zone aéroportuaire a expliqué que ce projet constituait pour elle une opportunité de pouvoir habiter plus loin de son lieu de travail et d'éviter ainsi les loyers nantais. D'autres participants ont considéré que la halte, puisqu'elle permet de relier par le train l'aéroport à la côte sans passer par Nantes, pouvait être une opportunité pour le tourisme et le rayonnement de la région.

Les contributions de la CGT, du CESER et de Des Ailes pour l'Ouest ont avancé que le projet de halte est **pertinent au-delà de la desserte de l'aéroport puisqu'il dessert la zone d'emplois** et que les études menées à ce stade du projet ont démontré un usage davantage tourné vers la desserte des salariés de la zone. La contribution de Vivre ensemble à Saint-Aignan de Grand Lieu 2026 a même invité à ne pas intégrer la notion aéroportuaire dans le nom de la halte et à privilégier une appellation du type « Halte ferroviaire de la zone d'activités PIIJV » (Pôle Industriel et d'innovation Jules Verne).

Le CESER a néanmoins considéré le projet de halte comme un « élément de la rénovation de l'aéroport », dont l'aérogare doit être selon lui rénové et pour lequel doit être urgemment nommé un concessionnaire « pour permettre de disposer d'une vision à long terme sur l'infrastructure ».

3. Des oppositions diversement motivées

Les personnes se positionnant en opposition au projet de halte ont affiché différentes motivations.

Pour la majorité des contributions « opposantes », la conviction que d'autres projets seraient meilleurs pour améliorer la desserte du secteur (voir partie « Des alternatives proposées »). L'implantation de la halte à plus d'un kilomètre de l'aérogare, impliquant un transfert en bus (donc rupture de charge) ou 15 à 20 minutes de marche depuis la halte jusqu'à l'aéroport a été particulièrement évoquée comme élément déceptif, « absurde » ou soulignant une mauvaise conception du projet par de nombreux participants, et qui ne permettra pas d'être attractif pour des potentiels usagers qui souhaiteraient se rendre sur la zone en voiture. Les horaires de desserte souvent jugés trop restreints pour les salariés travaillant en horaires décalés comme pour les usagers de l'aéroport ont également été cités. Certains participants se sont appuyés sur ces deux arguments pour dénoncer un projet « au rabais », « qui ne contentera personne », pas assez ambitieux techniquement ou politiquement ; quelques participants ont demandé si ce « manque d'ambition » visait à préserver les intérêts économiques de groupes qui n'auraient pas intérêt à ce que l'aéroport soit mieux desservi en transport en commun, comme les chauffeurs de taxis ou Vinci Aéroports qui gère les parkings de l'aéroport. Deux contributions ont suggéré des liaisons directes depuis la halte ferroviaire vers Saint-Nazaire, Angers, Paris, Rennes, Clisson/Cholet ou encore l'axe sud-ouest La Roche-sur-Yon / La Rochelle / Bordeaux, sans descendre du train à Nantes ; une de ces contributions a proposé l'idée de muter la halte en véritable gare « sur le long terme ». La CGT quant à elle a proposé l'idée d'une gare servant également pour le fret de proximité (logistique urbaine, messagerie).

Plusieurs contributions, en validant néanmoins l'opportunité de la halte, ont suggéré l'étude de nouveaux scénarios d'implantation pour celle-ci :

- 6 contributions ainsi qu'une discussion au cours de l'atelier « Accès à la halte et intermodalité » ont porté sur une implantation au nord du périphérique en connexion avec le PEM de la Neustrie. Les contributions avancent l'argument de l'intermodalité facilitée par la proximité du PEM déjà existant, la possibilité pour les habitants des Couëts de disposer d'une halte à proximité ainsi que la possibilité d'usage du parking de la Neustrie, jugé sous-utilisé.

En atelier, SNCF Gares & Connexions a expliqué que ce scénario n'a pas été étudié car le projet a pour objectif le renforcement de la desserte en transports collectifs de la zone aéroportuaire. Les partenaires du projet examinent le principe de la création d'une halte intra-périphérique à proximité de Neustrie présentée dans le cadre de la concertation.

- Une contribution a suggéré une implantation au niveau de la Ville-au-Denis, en croisement avec le futur busway 8 (Boulevard de Doulon – Ville-au-Denis) et les lignes Aléop 301 (Paimboeuf – Saint-Père-en-Retz), 303 (Pornic – Nantes) et 13 (Nantes – Noirmoutier) ainsi que les lignes métropolitaines E8 (La Cochère – Greneraie) et 88 (Neustrie – Château d'Aux) et à 700 mètres du P+R ce qui en fait une porte d'entrée sur l'ouest de la métropole.
- Aussi, à plusieurs reprises pendant la concertation, des participants ont proposé une implantation au niveau du croisement entre la rue de la Croix-Rouge et la rue Maison-David.

SNCF Gares & Connexions a répondu qu'une étude de ce scénario a été faite en phase préliminaire mais n'a pas été poursuivie du fait de la difficile connexion avec la VM85 et le BHNS.

- Une étude de faisabilité a également été demandée pour une implantation de la halte en-dessous de l'aérogare, en déviant la voie ferroviaire vers celle sous les pistes de l'aéroport. La possibilité de réhabilitation des voies en-dessous de l'aéroport a fait l'objet de plusieurs échanges.
- Enfin, en remplacement ou en complément du projet de halte sur le secteur aéroportuaire, des habitants de Bouguenais ont parfois demandé l'implantation d'une halte dans le secteur des Couëts (au niveau des Landes, du collège Marie-Marvingt ou du passage à niveau n°10), avançant l'impression de vivre sur un territoire où sont réalisés de nombreux grands projets mais de ne jamais être les bénéficiaires de ces projets. Des contributions ont également demandé la création d'une nouvelle halte près de la rue Jean-Mermoz ou en connexion avec La Trocardière à Rezé.

Quelques usagers réguliers de la ligne Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie / Pornic ont exprimé leur crainte d'une dégradation de leurs conditions de voyage à

la mise en service de la halte, notamment à cause du temps supplémentaire sur leur trajet quotidien. Ces usagers ont été nombreux à demander combien de temps de trajet la halte rajouterait sur la ligne. Le CESER a ajouté qu'une halte Mangin-Beaulieu sur l'île de Nantes, dont SNCF Réseau étudie actuellement la faisabilité de son insertion dans la grille horaire et ses impacts sur le temps de parcours et l'exploitation de la ligne, rajouterait également du temps supplémentaire de parcours. La CGT s'est dit favorable à ce projet de halte sur l'île de Nantes mais a encouragé la mise en service de liaisons express en complément des dessertes omnibus.

Quelques contributions ont dénoncé un projet qui accompagnerait l'augmentation de la fréquentation de l'aéroport, ce qui n'est ni environnementalement, ni économiquement supportable selon ces contributeurs.

De nombreuses contributions, en ligne comme lors des rencontres (notamment la réunion publique) ont formulé un rejet du projet de halte, mais en mobilisant principalement des **arguments en opposition au projet de développement des dessertes TER Aléop sur la ligne Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie / Pornic après la livraison du projet porté par SNCF Réseau de modernisation de la ligne** : baisse de la sécurité aux passages à niveau, augmentation des nuisances sonores et environnementales du fait de la non-électrification de la voie.

Les temps de trajet affichés ont souvent été considérés comme n'étant pas assez compétitifs par rapport à la voiture, notamment par les salariés de la zone. À noter le discours de l'association Des Ailes pour l'Ouest qui considère en revanche les temps de parcours affichés « performants ».

Deux contributions ont demandé que soit menée une enquête sur les usagers de la zone aéroportuaire afin de définir la pertinence ou non du projet de halte.

Enfin, quelques participants ont évoqué un manque de fiabilité des trains et pour cette raison ont dit ne pas se projeter dans une utilisation de la halte pour aller prendre l'avion, considérant qu'un tel usage serait « risqué » et « stressant ».

À noter la forte inquiétude et opposition au projet manifestée par quelques chauffeurs de taxis rencontrés lors du stand à l'aérogare, craignant que le projet de halte ne fasse concurrence à leur activité.

III. De nombreux échanges sur les futurs usagers de la halte

Pendant la concertation, de nombreuses contributions ont interrogé la cible de la halte :

Une halte pour les salariés de la zone ou les usagers de l'aéroport ?

Durant toute la concertation, malgré la présentation lors des rencontres des résultats des premières études de trafic montrant que les salariés seront la première cible de la halte, les participants ont dans leur majorité évoqué la halte comme un équipement à destination des usagers de l'aéroport. Certaines contributions écrites ont évoqué leur déception face à un investissement qu'ils estiment destiné aux voyageurs occasionnels au lieu d'investissements dans les « trajets quotidiens ». À l'inverse, plusieurs contributions ont souhaité souligner que la ligne est empruntée par de nombreux salariés, y compris travaillant déjà sur la zone aéroportuaire ou à Nantes. La CGT a demandé à ce que l'usage de cette ligne ferroviaire priorise les voyageurs du quotidien.

Une halte pour les riverains et habitants des communes proches ou pour les habitants des Pays de la Loire et de Bretagne, notamment au sud-ouest de la ligne ferroviaire

Parmi les personnes rencontrées pendant la concertation, les personnes ayant fait le plus part de leur enthousiasme sont celles habitant aux alentours des gares du sud-ouest de la ligne ferroviaire : Sainte-Pazanne, Pornic, Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Machecoul, Challans, Port-Saint-Père, etc. Cet enthousiasme s'est également distingué sur les contributions écrites, avec de nombreux participants évoquant une solution de desserte de l'aéroport et du secteur aéroportuaire facilitée depuis leur lieu de résidence.

L'usage de la halte pour des usagers en provenance de Nantes, du nord de la métropole nantaise ou d'ailleurs dans les régions Pays de la Loire et Bretagne a été davantage remis en cause par les participants. Pour les usagers en provenance de Nantes, le BHNS est souvent vu comme plus efficace. Certaines remarques entendues lors des échanges avec des salariés de la zone aéroportuaire habitant plus loin (nord de la métropole, région de Saint-Nazaire) ont souligné la nécessité d'horaires concordants entre le train depuis leur domicile jusqu'à la gare de Nantes et celui entre la gare de Nantes et la halte. Pour d'autres salariés, le train ne pourra pas être

compétitif par rapport à la voiture. Certains participants, salariés ou riverains, ont déploré un projet qui ne sera utile que pour les habitants du sud-ouest de la ligne et ont parfois avancé qu'un projet avec un public aussi restreint n'était pas pertinent (« ça fait cher pour quelques utilisateurs »).

D'autres contributions ont affirmé qu'il n'était pas nécessaire de créer une nouvelle solution de desserte pour les habitants de Nantes vers la zone aéroportuaire puisqu'ils ne sont pas majoritaires parmi les automobilistes. Un participant ajoute que pour créer du report modal, il fallait envisager des solutions de desserte pour les usagers bretons de l'aéroport et depuis les communes du périphérique pour les salariés.

Certains habitants à proximité de la halte, rencontrés au bourg de Bouguenais et aux Couëts, se sont projetés dans l'utilisation de la halte pour se rendre sur la côte, à condition qu'il puisse être possible de s'y rendre depuis leur domicile (bus, liaisons douces, aire de covoiturage, dépose-minute, parking).

IV. Des alternatives proposées au projet de halte

Le prolongement du tramway a été l'alternative la plus proposée : elle a été mentionnée dans 33 contributions écrites et a été évoquée dans toutes les rencontres, à l'exception de l'atelier « Accès à la halte et intermodalité ». Constatant la proximité de la halte par rapport à la ligne 3 du tramway ayant pour terminus la Neustrie, les participants ont été nombreux à demander les raisons du non-prolongement du tramway. Ils ont également été nombreux à communiquer une préférence pour un prolongement du tramway par rapport au projet de halte, avançant plusieurs catégories d'arguments :

- La desserte en tramway a souvent été considérée plus fiable et plus adaptée qu'une desserte en TER (horaires, fréquence).
- Plusieurs participants ont comparé la desserte de l'aéroport Nantes-Atlantique à ceux de Nice et de Bordeaux, raccordés au centre-ville par le tramway.
- Le prolongement du tramway a parfois été évoqué comme une solution plus frugale et moins onéreuse que le projet de création de halte ferroviaire.

Les participants ont demandé si des études avaient été menées sur cette hypothèse. Un contributeur a demandé plus de renseignements sur les contraintes

techniques et environnementales et le coût de la réalisation et du fonctionnement sur le long terme du prolongement du tramway par rapport à la solution halte et BHNS retenue. D'autres contributions ont néanmoins souligné le temps de parcours plus avantageux en TER entre Nantes et la halte que dans le cas d'un prolongement du tramway.

Certaines contributions ont proposé le prolongement de la ligne en complément de la réalisation de la halte et non en remplacement.

Sur le prolongement du tramway, Nantes Métropole a expliqué lors de la réunion publique que l'option avait été étudiée mais non retenue en raison notamment du rapport entre le nombre de personnes transportées et de son efficacité. La prolongation des voies depuis la Neustrie, qui consisterait en la pose de quelques kilomètres de voies et d'aménagements sur des voiries compliquées à réaménager, en particulier sur le virage vers l'avenue qui rejoint le pont et passe au-dessus du périphérique, était une solution complexe et coûteuse.

L'association Des Ailes pour l'Ouest a cité un rapport publié à l'issue de l'abandon du transfert de l'aéroport en 2018, rédigé par des médiateurs indiquant que « la prolongation de la ligne 3 du tramway semble logique » et que « la réhabilitation de la voie ferrée Nantes-Pornic permettrait de rejoindre directement l'aérogare et d'intégrer l'aéroport actuel au réseau TER (moins de 10mn de la gare de Nantes et accessibilité depuis une partie du sud-Loire) ». L'association a ainsi appelé l'Etat à tenir ce qu'elle considère être un engagement pris à l'issue de l'annonce de l'abandon du transfert de l'aéroport.

L'utilisation de l'ancienne voie ferrée a fait l'objet de 21 contributions écrites et de discussions dans l'ensemble des rencontres de la concertation. Plusieurs participants ont souligné l'existence de cette ancienne voie ferrée longeant Airbus et se prolongeant autrefois jusqu'au site actuel de l'aéroport. Ces participants se sont interrogés sur les raisons pour laquelle il n'avait pas été envisagé de réhabiliter cette voie et de l'électrifier pour y faire passer des trains ou tram-trains pour permettre une desserte au plus près de l'aéroport.

Pendant la concertation, SNCF Gares & Connexions a répondu que l'exploitation de cette voie ferrée non utilisée correspondrait à la création d'une nouvelle branche sur la ligne Nantes – Pornic/Saint-Gilles-Croix-de-Vie, avec des trains qui auraient leur terminus à l'aéroport et l'impossibilité d'opérer des mouvements entre le sud de la ligne et l'aéroport via cette branche. Cette solution aurait pour conséquence de créer plusieurs origines-destinations : Nantes-Aéroport, Nantes-Pornic / St Gilles Croix de Vie a minima ce qui limiterait la desserte pour la majorité des gares de la ligne. La Région et les partenaires ont fait le choix d'un régime de desserte unique omnibus dans le cadre de modernisation de la ligne. Ainsi, tous les trains desservent la halte de Nantes-Atlantique ainsi que toutes les autres gares.

Plusieurs participants ont proposé la mise en service de trains ayant pour terminus l'aérogare, en empruntant cette voie. Un participant a demandé si cette hypothèse avait fait l'objet d'études et d'estimation sur le coût d'un tel usage, jugeant qu'une étude serait nécessaire pour écarter définitivement ce scénario.

D'autres participants ont proposé de renforcer ou de **créer des liaisons bus fréquentes (navettes) vers l'aéroport et la zone aéroportuaire depuis les haltes existantes** : Bouaye (4 contributions écrites et objet d'une discussion lors de l'atelier « Accès à la halte et intermodalité ») ou Rezé Pont-Rousseau (discutée lors de l'atelier avec les salariés de la zone aéroportuaire). Selon les contributeurs, le rabattement en bus depuis Bouaye suffit à créer une solution de desserte vers la zone aéroportuaire pour les voyageurs en provenance du quadrant sud-ouest de la ligne.

La proposition d'un **BHNS seul sans réalisation de la halte ferroviaire** a été l'objet de 6 contributions écrites et de plusieurs discussions lors des stands et ateliers. De nombreuses personnes ont dit ne pas comprendre le « doublon » entre le TER au départ de la gare de Nantes vers la future halte ferroviaire et le BHNS également au départ de la gare de Nantes. A leurs yeux, le BHNS est une solution suffisante et plus adaptée pour desservir la zone depuis ou vers le cœur de Nantes, puisque plus fréquent et moins onéreux que le projet de halte. Cette remarque a principalement été émise par des personnes habitant à Nantes ou étant intéressées par l'amélioration de la desserte entre Bouguenais et Nantes.

D'autres participants, à l'inverse, apprécient la complémentarité entre les deux projets, le BHNS pouvait faire figure d'alternative au TER en cas de désordres sur la ligne ferroviaire.

Pendant la réunion publique, Nantes Métropole a expliqué que le BHNS viendra compléter le déplacement vers l'aérogare et la zone aéroportuaire depuis la halte. L'intérêt du BHNS repose dans sa capacité à rabattre d'autres voyageurs dans la métropole vers la halte et de diffuser les voyageurs depuis la halte sur l'ensemble de la zone. SNCF Gares & Connexions a ajouté que le BHNS serait plus fréquent.

Les discussions sur les alternatives ont été très liées à celles sur le profil des usagers qui ont besoin de se rendre sur la zone aéroportuaire : les propositions de BHNS seul ou de rabattement depuis d'autres gares de la ligne ont été peu citées chez les voyageurs résidant dans le quadrant sud-ouest de la métropole. Les propositions allant dans le sens d'une desserte plus fine du secteur (navette, bus) émergent des salariés et habitants de la zone et moins des usagers de l'aéroport.

B

Les mobilités sur le secteur aéroportuaire et dans la région

Les contributions écrites et les discussions lors des rencontres témoignent d'une forte récurrence de la question du dernier kilomètre, entre la halte et les lieux de travail et la halte et l'aéroport. De nombreuses contributions ont interrogé cette problématique, sans forcément formuler de solution concrète mais appuyant le fait que le projet de halte ne pourra pas être réussi sans réflexion sur les liaisons entre la halte et le reste du secteur.

Ces sujets ne relèvent pas du périmètre de SNCF Gares & Connexions, maître d'ouvrage de la halte, mais de ses partenaires, dans le cadre de l'aménagement de la VM85 et du pôle d'échange multimodal de l'aéroport.

I. Les mobilités douces dans le secteur aéroportuaire

Le sujet des mobilités douces dans le secteur aéroportuaire a fait l'objet de 17 contributions écrites mais a été très discuté lors des rencontres, particulièrement durant celles à destination des salariés de la zone aéroportuaire. Les participants ont unanimement constaté que les **cheminements piétons et vélo** sont aujourd'hui peu sécurisés sur la zone aéroportuaire. Les salariés de la zone ont demandé que ces cheminements soient améliorés, au sein de la zone comme sur ces voies d'accès (VM85). Une contribution demande un schéma global des mobilités douces sur toute la zone (aéroport, zone d'activités et Neustrie). Le collectif Fer-Nantes a souligné que la reconstitution des cheminements après la mise en service de la halte et la création d'itinéraires cyclables n'étaient pas évoquées dans le dossier de concertation. Le collectif a également demandé le maintien ou l'adaptation des **cheminements relatifs au passage à niveau n°12** si ce dernier venait à être supprimé. Plusieurs personnes ont également demandé la création d'**une entrée directe depuis la halte vers le site Airbus**.

Les **déplacements piétons entre la future halte et l'aéroport** ont fait l'objet de nombreuses contributions et discussions. Les opinions ont divergé entre des participants qui trouvaient la distance trop grande pour être parcourue à pied et ceux qui ont considéré qu'il était normal de marcher 15 minutes pour rejoindre un aéroport, en comparaison à d'autres aéroports notamment ceux parisiens ou marseillais. Ces derniers ont cependant établi comme condition de réussite de la liaison piétonne entre la halte et l'aéroport que le chemin soit clairement délimité, sécurisé (avec pour une contributrice un soin particulier à apporter au sentiment de sécurité des femmes dans cet espace), éclairé (l'éclairage au sol « état de l'art » est demandé dans une contribution) et à l'abri des intempéries. Un tunnel entre la halte et l'aéroport a également été proposé. Quelques contributions ont demandé un cheminement

piéton entre Bouguenais ou Rezé, la halte et l'aérogare. La FNAUT a souhaité que les cheminements piétons et cyclables soient également balisés.

Une contribution demande également une **liaison piétonne au plus court entre la halte et le pôle d'échange multimodal de la Neustrie**.

Deux participants ont appelé à **réutiliser la voie ferrée le long d'Airbus et d'en faire une voie verte**. Une autre contribution a proposé la **requalification de la route de Château-Bougon** avec une « végétalisation intense » afin de « créer une canopée » et en profiter pour créer des cheminements piétons, ainsi qu'un « axe magistral cycle connecté vers la Loire à vélo de Bouguenais bourg, vers les Couëts et Rezé et la centralité [métropolitaine], vers [Saint-Aignan de Grand Lieu] et le lac ». La FNAUT a quant à elle demandé des **liaisons sécurisées et directes avec l'ensemble des communes situées à 10 km de la halte**, soit Saint-Aignan de Grand Lieu, Pont-Saint-Martin, Les Sorinières, Rezé, Bouguenais, La Montagne, Bouaye, Saint-Herblain et Indre (par le bac). Elle pointe le manque d'une liaison Est-Ouest dans le schéma directeur des infrastructures cyclables (SDIC) de Nantes Métropole. Enfin, un participant a proposé le raccordement de la halte à la grande voie vélo E via la rue Belouga.

Le sujet de **l'intermodalité vélo/train** est également revenu plusieurs fois lors des différentes rencontres de la concertation. De nombreuses questions et demandes ont été formulées sur la possibilité d'embarquer son vélo personnel à bord des trains depuis ou vers la halte. Une contribution a souhaité que soit initiée une réflexion plus large à l'échelle de la Région pour l'embarquement des vélos à bord de TER mieux adaptés à cet usage, avec un système de réservation d'emplacement vélo au moment de l'achat du billet de train*. Les participants ont également demandé des emplacements de stationnement vélo à proximité des quais afin de faciliter l'intermodalité avec le train. Un participant a également demandé que le parking sécurisé pour vélos soit accessible à la fois pour les abonnés TER Aléop et pour les abonnés du réseau Naolib. La FNAUT a souhaité que ce parking sécurisé soit accessible aussi aux voyageurs occasionnels. L'association Odyssée Jules-Verne a demandé à ce que ce parking vélo soit de taille suffisante, Place au Vélo a estimé que plusieurs centaines de place seraient nécessaires si certains usagers laissaient leur vélo pendant la journée et d'autres la nuit. Une contribution a suggéré la transformation de quelques places de stationnement extérieur au P+R Neustrie en nouveau vélo-parc afin de moins artificialiser sur la zone d'implantation potentielle de la halte, un service minimum de stationnement à la halte devant tout de même être mis à disposition des usagers.

La Région a répondu lors de la réunion publique que l'embarquement des vélos dans le train n'était pas un objectif et qu'elle souhaitait plutôt offrir une solution aux gares de départ et d'arrivée de stationnement vélos.

La possibilité d'installation d'une station de vélo en libre-service a fait l'objet de quelques questions et échanges, certains participants pensant qu'elle serait opportune, à l'inverse une participante à la réunion publique a expliqué qu'il s'agirait d'une mauvaise idée car la location de vélos en courte durée ne serait pas adaptée à des trajets quotidiens.

II. Les mobilités automobiles

10 contributions écrites ont abordé le sujet des mobilités en voiture sur le secteur aéroportuaire. Le sujet a également été abordé lors des stands à la rencontre des riverains ou des salariés. Les participants partagent

le besoin de désengorgement automobile de la zone. Le sujet du stationnement sauvage a été abordé par plusieurs habitants des Couëts, évoquant du stationnement jusqu'à leur quartier par des personnes se rendant ensuite à l'aéroport et espérant que le projet de halte pourra contribuer à réduire ces formes de stationnement. Enfin, certains habitants de Bouguenais et des Couëts ont évoqué des particuliers qui louent des places de parking à destination des voyageurs de l'aéroport et se sont interrogés sur l'impact du projet de halte sur ces usages.

La ville de Saint-Aignan de Grand Lieu a fait part de son souhait de voir l'aménagement retenu pour la halte prendre en compte l'accessibilité viaire à sa commune.

Un ancien élu de Saint-Aignan de Grand Lieu, rencontré sur le stand de sa ville, s'est inquiété de la possibilité de résurgence d'un vieux projet consistant à couper la route depuis Saint-Aignan de Grand Lieu au niveau de l'entreprise Tipiak, incitant les automobilistes à contourner la zone mais coupant le chemin direct entre Saint-Aignan de Grand Lieu et la zone d'activité. Il a appelé la ville de Saint-Aignan de Grand Lieu à être vigilante sur cet aspect.

L'association Des Ailes pour l'Ouest a demandé davantage de lisibilité sur le volet du Schéma directeur d'accessibilité de l'aéroport concernant les accès en voiture individuelle pour l'aéroport, avançant que l'accès à l'aéroport par la route (pont de Cheviré et périphérique sud) devrait en principe rester le mode d'accès principal à l'aéroport.

Face à l'augmentation du trafic ferroviaire à venir sur la ligne Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie / Pornic, une contribution a suggéré la création ou l'augmentation de la taille des parkings près des gares de la ligne et des lignes connexes. Deux contributions ont demandé la création de parkings relais au niveau de la porte de Grand-Lieu.

* Depuis mai 2025, un système de réservation obligatoire d'un emplacement vélo à bord des trains, y compris pour les abonnés, est mis en place sur le réseau TER Aléop.

III. Le projet de BHNS

Le projet de BHNS, porté par Nantes Métropole, a été évoqué dans 18 contributions écrites et a été au cœur des discussions de chaque rencontre. Les participants se sont beaucoup interrogés sur ses caractéristiques : trajet, arrêts, fréquence, coût du billet, coût du projet, aménagements nécessaires sur la voirie, flux piétons et cyclables sur le VM85 et entre la halte et l'arrêt du BHNS, calendrier de mise en œuvre. Les participants ont souvent demandé quand allaient être communiquées les informations sur le projet et s'il allait également faire l'objet d'une concertation.

Une personne a demandé si la Chambre de commerce continuerait à subventionner le BHNS comme elle subventionne actuellement la navette.

Les participants ont parfois **suggéré des lieux de passage ou d'arrêt pour le BHNS** : zone Atout sud, la Neustrie, nouveau CHU, Pirmil et/ou Greneraie, futur pôle ZAC des Isles « Basses Isles », arrêt « Pierre » en connexion avec le busway 8 (Boulevard de Doulon – Ville-au-Denis) et le 303 (Pornic-Nantes), Gare de Bouaye. Un déplacement du terminus a été suggéré au centre de Nantes ou en périphérie de l'agglomération (la gare de Chantenay est proposée) plutôt qu'à la gare de Nantes. Une contribution de l'association Odyssée Jules Verne a demandé la mise en service du BHNS avant la mise en service de la halte afin d'améliorer rapidement la desserte. La CGT a demandé une desserte du BHNS entre 5h et 00h30 afin d'offrir une plage de desserte supérieure à celle du TER. La FNAUT a également exprimé le souhait d'une plage de desserte « très large », une tarification urbaine et une fréquence fiable au quart d'heure.

Quelques contributions ont souligné que le matériel utilisé pour le BHNS devra prendre en compte l'enjeu du transport des bagages.

Un contributeur a dit craindre que le BHNS soit soumis aux contraintes des aléas de la route, sur ce secteur souvent congestionné.

Lors de la réunion publique, Nantes Métropole a expliqué que les lignes de bus vers la zone aéroportuaire se développeront et seront complémentaires entre elles. Le BHNS est un projet au début de sa vie, il est comme la halte au stade des études d'émergence. L'offre proposée pour le BHNS repose sur une fréquence de 15 à 20 minutes et un temps de parcours fiabilisé grâce aux aménagements de voiries sur la route de Pornic et sur le boulevard périphérique. Le BHNS fera l'objet d'un temps de concertation avec le public. Nantes Métropole a également dit espérer que la Chambre de commerce poursuive son engagement lorsque le BHNS sera mis en service, d'autant plus que le tarif baissera par rapport au tarif actuel de la navette. Enfin, Nantes Métropole a expliqué que le tracé à l'étude empruntait le périphérique.

Un participant a exprimé le souhait que Nantes Métropole présente lors de sa concertation sur le BHNS l'aménagement complet du pôle intermodal de la halte, avec les autres lignes de bus et le raccordement cyclable de la halte avec le reste du réseau.

IV. Les autres liaisons urbaines (Naolib) et interurbaines (cars Aléop) depuis et vers le secteur aéroportuaire

Le projet de halte a aussi engendré de nombreuses discussions sur le réseau de desserte urbaine (bus et tramway) et interurbaine (cars Aléop), lors de toutes les rencontres et dans 18 contributions écrites. Les participants ont été nombreux à contribuer sur la desserte actuelle de l'aéroport et du secteur aéroportuaire, jugé peu suffisante, notamment par les salariés de la zone. Certains salariés de la zone d'activité ont cependant souligné une meilleure desserte depuis quelques mois par le bus n°98 (Neustrie – Brains/Saint-Léger-les-Vignes). D'autres salariés ont demandé si des projets d'amélioration de la desserte sont prévus avant la mise en service de la halte. Enfin, quelques salariés résidant au nord de la métropole (Saint-Herblain notamment) ont demandé à ce que soit mise en place une liaison directe en transport en commun depuis leur résidence vers leur lieu de travail. Le collectif Fer-Nantes a également demandé des liaisons avec des temps de trajets attractifs entre Bouguenais et La-Chapelle-sur-Erdre ou Carquefou. La FNAUT a également exprimé le souhait d'un prolongement de la ligne de bus 40 (Neustrie – Mendès-France-Bellevue (Nantes)) jusqu'à la halte et l'aérogare afin de raccorder les habitants et actifs du Nord-Loire à la zone aéroportuaire.

Dans le souci d'une desserte fine du secteur depuis la halte, les salariés ont souvent demandé que **des navettes autonomes électriques, le BHNS ou d'autres bus desservent plusieurs points de la zone aéroportuaire depuis la halte** afin que tous les salariés de la zone puissent être à proximité d'un arrêt : plusieurs salariés rencontrés au Technocampus Océan trouvent leur arrêt de bus actuel trop éloigné de leur lieu de travail. Ces navettes ou bus devront être fréquents (selon les contributions, une desserte « fréquente » a pu vouloir désigner une desserte continue ou toutes les 15 minutes en heure de pointe) et ses horaires coordonnés avec les arrivées des trains à la halte.

Le collectif Fer-Nantes a également demandé « une organisation de la complémentarité des différents modes de transports » avec la **mise en place de bus vers les communes environnantes** (l'association cite Bouguenais, Indret, Pont-Saint-Martin, Saint-Aignan de Grand Lieu), ce qui permettrait de positionner la halte comme « porte d'entrée de la métropole ».

Le collectif ainsi que d'autres contributions ont demandé **le passage par la halte et le renforcement dès à présent de la ligne de bus 98** (Neustrie – Brains/Saint-Léger-les-Vignes). La FNAUT a également demandé le maintien de la ligne 38 (Aéroport – Greneraie) **et son éventuelle modification de parcours pour passer au**

plus près de la halte, ainsi que la création d'une ligne de bus reliant Bouguenais, la halte ferroviaire, Galheur, Les Sorinières et la porte de Rezé en correspondance avec la ligne C4 (Greneraie – Les Sorinières).

Une autre contribution a suggéré une nouvelle liaison connectée avec la halte, le C9 (Pirmil – Basse-Goulaine / Chalonges) à Saint-Sébastien, le busway à Porte de Vertou, le C4 aux Sorinières ou la porte de Rezé, le bus 98 à Porte de Retz et Neustrie et la ligne n°3 du tramway (Neustrie – Marcel Paul (Saint-Herblain)), dans une liaison circulaire.

Une contribution de l'ANDE a quant à elle demandé « une restructuration de la desserte du sud-ouest de l'agglomération pour établir (...) une liaison Bac de la Montagne – aéroport – D2A ».

Un participant a proposé la reprise de l'ancienne voie ferrée le long d'Atout Sud pour y réaliser a minima un chronobus jusqu'à l'aéroport.

Plus généralement, de nombreuses questions ont été posées sur le maintien des lignes de bus, y compris de la navette aéroport, après la mise en service de la halte ferroviaire.

Nantes Métropole a répondu pendant la concertation que le prolongement de la ligne de bus 40 (Neustrie – Mendès-France-Bellevue (Nantes)) jusqu'à l'aéroport pourra être réfléchi. Les lignes 38 (Aéroport – Greneraie) et 98 (Neustrie – Brains/Saint-Léger-les-Vignes) seront maintenues et la navette aéroport remplacée par le BHNS.

En anticipation de l'arrivée de la halte, les habitants des communes de Bouguenais ou Saint-Aignan de Grand Lieu ont souvent demandé des liaisons bus vers la halte. Un habitant de Saint-Aignan de Grand Lieu a également demandé une meilleure solution de liaison vers Nantes depuis le bourg de la commune.

Un participant a également souhaité que les cars Aléop soient intégrés à la réflexion sur la desserte du secteur. Il suggère une desserte du secteur par les lignes 13 (Nantes – Noirmoutier), 301 (Paimboeuf – Saint-Père-en-Retz), 303 (Pornic – Nantes), 312 (Saint-Philbert-de-Grand-Lieu – Nantes), 320 (Savenay – Nantes), 350 (Savenay – Nantes / Saint-Etienne-de-Montluc) ou éventuellement les lignes 12 (Saint-Jean-de-Monts – Challans – Nantes), 362 (Vieilleville – Nantes) ou 380 (Rocheservière – Nantes).

Enfin, plusieurs habitants de Bouguenais ou de Saint-Aignan de Grand Lieu se sont dit satisfaits du projet de busway 8 (Boulevard de Doulon – Ville-au-Denis) dont la mise en service est prévue pour fin 2027.

V. Les mobilités ferroviaires

Certains participants, par écrit (à 15 reprises) et sur les stands, ont abordé le sujet du transport ferroviaire plus largement.

Plusieurs participants ont exprimé sur les stands leur refus de prendre le train de façon générale, avançant les arguments de coût des billets ou de manque de fiabilité. D'autres participants ont évoqué la « mission des services publics » de SNCF à laquelle cette dernière faillirait en ne mettant pas à disposition de tarifs accessibles ou en fermant des lignes de train. Un participant a dit regretter que SNCF ne se préoccupe pas plus de la mobilité des seniors. Une contribution a demandé une tarification

plus attractive pour le réseau TER Aléop, y compris pour les habitants hors Nantes Métropole.

Certaines contributions ont évoqué le projet de Service express régional métropolitain (SERM) Nantes - Saint-Nazaire, dans lequel s'inscrit le projet de halte, et ont ainsi demandé que ce dernier soit pensé en cohérence avec le projet de SERM. L'ANDE a demandé dans ce cadre l'étude d'une liaison en tram-train électrique entre l'aéroport et La Chapelle-sur-Erdre, en se raccordant à la ligne Châteaubriant-Nantes, prolongeable au-delà de la zone D2A.

Enfin, des demandes de trajets directs ou sans passer par Paris ont été formulés par quelques participants : itinéraire entre Brem-sur-Mer et Beaune, sans passer par Paris, réouverture de la ligne Nantes-Marseille, réactivation de la ligne vers Saint-Aignan de Grand Lieu, réouverture de la ligne Doulon – Carquefou – Sainte-Luce-sur-Loire. Trois contributions ont demandé la réouverture de la ligne Saint-Hilaire-de-Chaléons – Paimboeuf.



C Les caractéristiques du projet

Le sujet des caractéristiques du projet a fait l'objet de 40 contributions écrites et a été traité dans l'ensemble des rencontres.

Il a cependant particulièrement été au cœur des discussions lors de l'atelier « Accès à la halte et intermodalité » (11 participants).

I. Des scénarios d'implantation de la halte peu discutés

Les participants à la concertation n'ont dans leur majorité pas exprimé de préférence pour l'un ou l'autre des deux scénarios d'implantation présentés, considérant que les implantations étaient proches géographiquement et que les différences relevaient de détails techniques. À plusieurs reprises, par écrit et dans les rencontres, les participants ont demandé quels seraient les critères utilisés par les décideurs au moment du choix du scénario.

SNCF Gares & Connexions a répondu que les scénarios présentés 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. Ils sont techniquement avancés au même stade mais n'ont pas le même impact environnemental ni le même coût. Enfin, la connexion entre train et BHNS est assurée de manières différentes entre les deux scénarios.

Certains participants, lors des ateliers notamment, ont cependant exprimé des arguments en faveur de l'un ou l'autre des deux scénarios :

- **Le scénario 1 a été apprécié pour son aspect compact et propice à l'intermodalité**, notamment en opposition au scénario 2 et son cheminement entre la halte et l'arrêt de bus, souvent perçu comme long et potentiellement difficile pour les personnes à mobilité réduite. L'implantation d'un quai central ou de deux quais latéraux a suscité très peu de réactions : certains participants de l'atelier « Environnement et insertion paysagère » ont dit préférer le scénario

avec deux quais latéraux pour son impact environnemental réduit. Ce scénario a également été préféré par certains participants qui ont considéré que la halte serait plus « visible » et donc connue, attractive et encourageant le report modal, en comparaison avec une implantation 2 jugée moins visible et plus « confidentielle ».

- **Le scénario 2 a été davantage apprécié du fait de son impact réduit sur l'environnement** et notamment sur les zones humides, et de sa simplicité de réalisation du fait de sa voie d'évitement plus courte. Sa proximité avec le pôle d'échanges de la Neustrie a été perçue comme un atout par certains participants à l'atelier « Accès à la halte et intermodalité ». Le passage souterrain entre les deux voies devra selon des participants à l'atelier « Environnement et insertion paysagère » être une voirie publique, ouverte et accessible gratuitement 24h/24. En revanche, certains participants se sont émus de la condamnation de l'ancienne voie ferrée dans le cas d'une réalisation du scénario 2 et ont demandé que la voie soit conservée dans le cas d'un projet de retour du fret sur cette voie. À ce sujet, la FNAUT a souhaité que la longueur des voies permette le croisement d'un train de fret classique.

Plusieurs participants ont demandé à connaître les scénarios « évacués » par le maître d'ouvrage en amont de ceux présentés dans le dossier de concertation et ont souhaité savoir pourquoi et comment ces deux scénarios avaient été choisis pour être présentés en concertation. Un participant a interrogé le maître d'ouvrage sur la possibilité de positionner les quais de la halte sous la ligne à haute tension située au nord des implantations présentées.

Pendant la concertation, SNCF Gares & Connexions a répondu qu'il a reçu la commande de création de halte dans le secteur de l'aéroport à l'issue du Schéma directeur d'accessibilité mené par les partenaires. Dans le cadre des études de programmation menées en plus des scénarios présentés, une troisième implantation avait été étudiée. Cette implantation au croisement entre la voie ferrée et la rue de la Croix-Rouge, plus au sud de la ligne, présentait une connexion avec la VM85 complexe et lointaine ainsi que des impacts environnementaux sur les milieux humides très importants. Ce scénario n'a pas été retenu dans la phase d'études techniques suivante dont les résultats sont portés à la concertation. Sur l'implantation au nord du périphérique, ce site était en dehors de l'aire d'étude définie et n'a donc pas été étudié. Le maître d'ouvrage a répondu que ce positionnement pourrait impliquer de doubler le pont ferroviaire du périphérique du fait de l'insertion de la voie d'évitement.



II. Le parking, un sujet particulièrement abordé pendant la concertation

La question de l'implantation ou non d'un parking a fait l'objet de questions et de débats, notamment lors des ateliers. Les participants ont souvent souhaité connaître le dimensionnement du parking ainsi que les solutions envisagées par SNCF Gares & Connexions pour prévenir le stationnement sauvage. Le coût du parking a fait l'objet de questions également.

SNCF Gares & Connexions a expliqué durant la concertation que le sujet du parking a été identifié par tous les acteurs. Son dimensionnement n'est pas figé : le projet a été étudié avec l'hypothèse d'une réserve pour un parking de 50 places mais ce dimensionnement pourra être revu en fonction des études de trafic et de fréquentation et de la concertation. Les modalités de gestion font également l'objet de réflexions : l'objectif est de ne pas avoir un parking saturé par des voitures stationnant sur une longue durée par des usagers de l'aéroport. Des dispositifs de vidéosurveillance, de barriérage ou de tarification au-delà d'une certaine durée existent et pourront être étudiées dans le cadre du projet, en lien avec l'aéroport.

Plusieurs participants ont suggéré de ne pas implanter de parking automobile et d'implanter un dépose-minute uniquement. Les arguments avancés par les participants étaient la crainte du stationnement sauvage et dans le cas d'une implantation au niveau du site Airbus, la proximité du parking de la Neustrie, peu utilisé. Un participant a suggéré une liaison piétonne entre ce parking et la halte. La mutualisation du dépose-minute de la halte avec celui de la Neustrie a également été proposée.

A l'inverse, d'autres participants, dont l'association Des Ailes pour l'Ouest, ont estimé que le dimensionnement étudié de 50 places était trop petit. Quelques participants ont basé leur argument sur d'autres parkings de gares ou halte de la ligne, notamment celui de Bouaye, qu'ils ont qualifié de « surchargé ».

III. Les services et équipements de la halte

L'atelier « Accès à la halte et intermodalité » a été l'occasion d'échanger avec les participants sur les services souhaités en halte. Outre les services et équipements présentés (abris, distributeur de titres de transports, système d'information voyageur, escaliers, rampes, éclairage), les participants ont souhaité de l'information voyageur multilingue (ou du moins en anglais) affichée et sonore, des sanitaires, des bornes d'appel, des détecteurs de mouvement pour l'éclairage. Les participants ont également suggéré une information sur la halte dès le hall de l'aéroport, avec les horaires des prochains trains. Les cheminements depuis et vers la halte devront être clairement balisés.

Une contribution écrite a insisté sur la nécessité d'entretien de la halte (poubelles, système d'information voyageurs), évoquant le manque d'entretien de la halte de Saint-Hilaire-de-Riez.

Pour le scénario d'implantation 1, des participants ont proposé l'intégration aux escaliers d'une rampe pour le transport des valises.

Un participant a demandé ce qui avait été envisagé en termes d'insertion paysagère.

SNCF Gares & Connexions a répondu qu'à ce stade des études, les aménagements paysagers n'avaient 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 un enjeu de frugalité et de préservation de l'existant pour les aménagements.

IV. Les enjeux d'accessibilité

Plusieurs contributions avaient pour thème les enjeux d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Deux contributions, une par le Comité de coordination des Associations de personnes en situation de handicap (CCAPH) sur la plateforme en ligne, et une par une personne non-voyante rencontrée sur le marché du bourg à Bouguenais, ont particulièrement détaillé ces enjeux, et formulé le souhait de :

- une halte accessible de bout en bout, de l'arrêt de bus jusqu'au quai, grâce aux bandes podotactiles au niveau des passages piétons, des quais et des escaliers, une attention particulière portée sur les obstacles et les pentes, des rails en relief pour guider jusqu'au quai et jusqu'à l'arrêt de bus,
- une attention particulière aux personnes ayant un périmètre de marche limité (200 mètres),
- une signalétique adaptée à tous les handicaps (déficiences intellectuelles, visuelles (balises sonores), auditives),
- une connexion entre l'accompagnement proposé par Accès plus (service SNCF) et le service d'accessibilité de l'aéroport,
- une plaquette d'information en FALC (Facile à lire et à comprendre).

Quelques participants se sont inquiétés du parcours pour les personnes à mobilité réduite entre le quai du train et l'arrêt de bus dans le cas du scénario 2. Des participants ont ajouté que l'absence de personnel pouvait être un élément aggravant pour la bonne circulation de ces personnes dans la halte et sur le pôle d'échange multimodal.

SNCF Gares & Connexions a expliqué pendant la concertation qu'il sera possible pour une personne en fauteuil roulant de passer du quai au train en autonomie. Les rampes inclinées à 4% sont pensées pour permettre la circulation des fauteuils. Les rampes ont été préférées aux ascenseurs, afin de permettre un accès permanent.

Il a été rappelé que les bornes tactiles n'étaient pas utilisables pour les personnes mal voyantes pour faire l'achat d'un billet de train.

La CGT a ajouté qu'au-delà des personnes à mobilité réduite, l'absence d'agent pouvait être excluante pour les passagers précaires (sans smartphone et/ou carte bleue).

Le collectif Fer-Nantes a demandé l'installation de bornes d'appel sur la halte afin de pouvoir échanger avec un agent SNCF en cas de besoin.

Enfin, l'équipe projet a été invitée à solliciter également des personnes malentendantes dans la conception de la halte.

V. Les travaux

Seules 2 contributions ont évoqué les travaux relatifs à la réalisation de la halte. Une personne a souhaité connaître les impacts des travaux sur le secteur aéroportuaire. Une autre personne, habitante des Couëts, s'est inquiétée des vibrations potentielles liées au chantier.



D La halte en exploitation

Si la concertation porte sur la halte en elle-même, le sujet de l'utilisation future de la halte a souvent été abordé par les participants.

I. Les horaires des trains

L'amplitude horaire annoncée pour la circulation des trains sur l'ensemble de la ligne Nantes - Saint-Gilles-Croix-de-Vie / Pornic (entre 6h et 21h) a souvent été considérée comme déceptive par les participants, en ligne comme lors des rencontres, en ce qu'ils ne permettent pas de constituer une réelle alternative à la voiture. Pour les usagers de l'aéroport, où beaucoup d'avions décollent entre 6h et 7h du matin, une première arrivée à 6h est considérée comme trop tardive. Les salariés de la zone sont également nombreux à considérer que « 6h – 21h c'est soit trop tôt, soit trop tard » : les horaires ne sont pas adaptés aux horaires décalés des salariés de l'aéroport ou au rythme des 2x8 chez Airbus. Une participante a suggéré de demander à Airbus de modifier les horaires de ses salariés afin qu'ils puissent se rendre sur leur lieu de travail en train. Les participants ont dans l'ensemble demandé une plage de desserte allant de 05h00 à 00h00 ou 00h30. Une question a été posée par une salariée de la zone aéroportuaire sur une éventuelle modification de la desserte en période de vacances scolaires.

De nombreuses contributions soulignent également la nécessité de synchroniser les horaires des trains allant à la halte avec les autres trains arrivant en gare de Nantes, afin de faciliter les correspondances.

La Région a répondu pendant la concertation qu'élargir l'amplitude horaire et augmenter la fréquence des trains, notamment en heures creuses, reste une solution très compétitive pour les usagers.

II. Le coût du billet

Le coût du billet a fait l'objet de nombreuses contributions, appelant à un tarif « attractif » et « raisonné » pour le billet de TER vers ou depuis la halte.

Nantes Métropole a expliqué que pour les voyageurs de la métropole, le BHNS sera accessible avec un titre de transport métropolitain normal, et de ce fait inclus dans les abonnements Mobilités.

Afin de faciliter l'interconnexion entre le BHNS et la halte, les participants à l'atelier « Accès à la halte et intermodalité » ont insisté sur la nécessité d'un « ticket combiné » entre la halte et le BHNS, soit pouvoir prendre le BHNS entre l'aéroport et la halte avec son billet de TER, tous les jours et quelle que soit la direction dans laquelle l'utilisateur souhaitera prendre le train.

La CGT a regretté que la région Pays de la Loire n'applique pas le « versement mobilité régional », qui aurait selon elle permis de contribuer au financement des transports et limité les hausses de tarifs.

E

Le projet de modernisation de la ligne ferroviaire Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie / Pornic

Le projet de modernisation de la ligne Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie / Pornic, porté par SNCF Réseau, a été évoqué dans 44 contributions écrites, ainsi que lors de toutes les rencontres.

I. L'opportunité du projet de modernisation

Dans les contributions écrites, le sujet de l'état actuel de la ligne et du besoin de modernisation a parfois été identifié sans que les contributeurs semblent avoir connaissance du projet de modernisation. Ces contributions ont semblé cependant valider la nécessité d'améliorer les infrastructures de cette ligne. De nombreux participants, usagers actuels de la ligne, ont pointé un service fréquemment dégradé sur la ligne et se sont inquiétés des effets de la halte sur la qualité de service et sur la fréquentation des trains, déjà considérée élevée par certains, notamment entre Bouaye et Rezé Pont-Rousseau, en semaine comme le week-end. Certains ont appelé à une modernisation des infrastructures de cette ligne et à l'accroissement des passages de train. La CGT a cependant regretté l'ambition d'une desserte à la demi-heure, la considérant caractéristique d'un « manque d'ambition ».

D'autres contributeurs ont salué le projet de création d'une voie de croisement pour fluidifier le trafic. Deux contributions ont suggéré la création de voies d'évitement supplémentaires entre Rezé et Sainte-Pazanne.

À l'encontre de ces contributions, une riveraine de la ligne ferroviaire, rencontrée au stand du marché des Couëts à Bouguenais a dit ne pas comprendre le besoin d'accroissement du trafic, affirmant que les trains qu'elle voyait passer sont peu fréquentés. Deux participants ont demandé si le projet de doublement du trafic répondait à une volonté de la Région d'augmenter la population sur cet axe.

Sur ce dernier point, SNCF Gares & Connexions a répondu que ce projet visait à répondre à une demande et à équilibrer la desserte sur cette ligne par rapport aux autres branches de l'étoile ferroviaire nantaise.

Une contribution a souhaité également l'amélioration du confort de voyage, citant les assises et la propreté. Le matériel roulant sur cette ligne, sa longueur et sa possibilité d'accueillir des voyageurs avec des bagages ont fait l'objet de questions à la réunion publique et l'atelier « Accès à la halte et intermodalité ». Pendant ce dernier, un participant a demandé que soit rendu possible l'allongement des quais si les trains venaient à s'agrandir.

La Région a répondu que le lot avait été ouvert à la concurrence et que le sujet du matériel fait partie des discussions avec le nouvel opérateur, dans le cadre de la modernisation de la ligne, du renfort de l'offre et de l'augmentation des trains en circulation.

Le collectif Fer-Nantes a demandé que les rames soient doublées systématiquement afin de répondre à la saturation des trains en heure de pointe entre Bouaye et Nantes. Il a également demandé l'étude des accès aux voies d'évitement à une vitesse de 60 km/h.

Une question a été posée sur la possibilité de nouvelles gares dans le cadre du projet de modernisation de la ligne.

À ce sujet, SNCF Réseau a répondu que dans le cadre du projet de modernisation, la création de voies de croisement supplémentaires est prévue, permettant d'accompagner l'accroissement du trafic. Ces créations de voies sont situées sur le site de la nouvelle halte du secteur Nantes-Atlantique, au niveau de Saint-Hilaire-de-Chaléons et à Soullans. Ces voies de croisement s'ajoutent à celles déjà existantes sur la ligne (Rezé Pont-Rousseau, Bouaye, Sainte-Pazanne, etc.). La desserte sera renforcée mais la nécessité de garantir des temps performants sur des gares éloignées empêche d'ajouter de nombreux nouveaux arrêts, d'autant plus que les trains doivent s'arrêter à toutes les gares.

II. Une opposition au projet de halte justifiée par une opposition au projet de modernisation

Plusieurs habitants, riverains de la ligne ferroviaire, habitants des Couëts ou de la Trocardière à Rezé, se sont mobilisés sur la plateforme de concertation, par courrier et par mail contre le projet, par la rédaction de contributions individuelles ou d'une lettre collective, reçue à 3 reprises. Ces habitants ont également pu être rencontrés à plusieurs reprises lors de la réunion publique, de l'atelier « Environnement et insertion paysagère » et du stand aux Couëts. Les contributions soumises par ces habitants ont mis en évidence une confusion entre les projets de nouvelle halte ferroviaire et de modernisation de la ligne, les arguments avancés mettant principalement en cause des enjeux liés à la modernisation de la ligne et à l'augmentation envisagée du trafic ferroviaire.

Plusieurs contributions ont évoqué une **crainte de l'augmentation des nuisances sonores** engendrées par les passages supplémentaires des trains, les klaxons et la signalisation sonore aux passages à niveau. Les habitants ont souligné l'effet cumulatif de ces nuisances avec celles de l'aéroport à proximité. Des habitants de la Giletterie ont quant à eux indiqué que le bruit des trains se cumulait avec le bruit de la carrière à proximité. Un participant s'est dit inquiet de l'augmentation du trafic ferroviaire le week-end et a demandé des précisions à ce sujet. Une contribution a cependant supposé que le projet de halte pourrait diminuer le bruit sur le secteur, en faisant diminuer la circulation automobile. Quelques contributions ont souhaité qu'un mur anti-bruit soit érigé. Un contributeur a demandé s'il était envisageable de renforcer la végétation à la place d'un tel mur pour limiter les bruits relatifs au train. Un participant a proposé une couverture intégrale de la ligne ferroviaire entre Pont-Rousseau et la halte avec un grand jardin et une piste cyclable au-dessus.

La non-électrification de la ligne dans le cadre du projet de modernisation a été dénoncée dans plusieurs contributions, au-delà des riverains de la ligne ferroviaire, pointant une contradiction avec l'objectif porté par le maître d'ouvrage et les diverses politiques menées par les partenaires du projet et la ville de Bouguenais en matière de décarbonation des mobilités et de transition écologique. Plusieurs participants ont regretté l'omission de cette information dans les documents de la concertation. Une contribution a demandé que **l'électrification de la ligne** soit une condition préalable à tout projet d'augmentation du trafic, afin de réduire les nuisances et de respecter les enjeux environnementaux. Un participant a regretté l'absence du coût estimé de cette électrification.

Plusieurs contributions et discussions ont pointé des

craintes de dégradation de la sécurité aux passages à niveau. Celui situé près du collège Marie-Marvingt à Bouguenais a notamment suscité plusieurs réactions de la part des habitants. Le passage à niveau de la rue Jean-Mermoz a également été évoqué comme dangereux du fait de la diversité des usagers (véhicules, piétons adultes et enfants, chiens et leurs promeneurs, cyclistes, personnes y compris à mobilité réduite se rendant à la station de tramway). Des habitants des Couëts et du sud de Rezé ont appelé à ce que soit prise en compte la spécificité de leur situation : de nombreux passages à niveau se situent sur cette portion de la ligne ferroviaire. Une contribution a appelé à supprimer les passages à niveau. Enfin, la vitesse des trains a fait l'objet d'inquiétudes de la part des riverains.

Deux habitants ont demandé si les habitations à proximité de la ligne ferroviaire bénéficieront d'un dédommagement au titre de la dégradation de la valeur de leur bien.

Enfin, ces habitants ont regretté un projet réfléchi et conçu sans les riverains de la ligne ferroviaire. Une contribution a demandé un moratoire pour que des solutions en matière de sécurité, de santé et de bien-être des habitants soient prises en compte dans les projets de halte et de modernisation de la ligne. Des études d'impacts sont demandées par plusieurs contributions.

SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet de modernisation de la ligne Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie / Pornic, a précisé pendant la réunion publique que ce projet est distinct, bien que complémentaire, de celui de la halte. Les études de modernisation en sont au stade préliminaire, soit à un niveau d'avancement légèrement inférieur à celui du projet de halte. SNCF Réseau a rappelé que les enjeux acoustiques soulevés durant la réunion relèvent principalement du projet de modernisation. En effet, ce dernier vise un doublement de l'offre ferroviaire, conformément aux objectifs posés par la Région. C'est bien cette augmentation du nombre de trains qui peut générer une élévation des nuisances sonores. Un autre point majeur concerne les passages à niveau : la ligne en compte environ 130, ce qui constitue une contrainte significative. L'objectif fixé est de ne pas dégrader la sécurité, malgré l'intensification du trafic ferroviaire. Cela implique d'examiner chaque passage à niveau pour envisager des améliorations de sécurité, qu'elles soient sur la voirie ou ferroviaire. Dans le cadre de ses études sur le projet de modernisation, SNCF Réseau a annoncé qu'il reviendra échanger avec le public dans un temps de dialogue consacré au projet de modernisation de la ligne.

F Les enjeux environnementaux

Les enjeux environnementaux ont été évoqués à 34 reprises dans les contributions écrites. Ils ont été peu abordés dans les rencontres, bien qu'ils aient été au cœur de l'atelier « Environnement et insertion paysagère ».

Les participants ont régulièrement demandé que soient étudiés en parallèle les effets directs du projet sur l'environnement mais aussi les effets vertueux de l'augmentation de l'accès à la zone en transports en commun engendrés par la création de la halte.

Cet argument n'a pas empêché les participants en ligne et lors de l'atelier « Environnement et insertion paysagère » à appeler à un projet le plus sobre possible : prise en compte de la pollution lumineuse, réduction au maximum des emprises, positionnement des parkings voiture et vélos afin de limiter les impacts, favorisation de la faune et de la flore déjà existante, intégration et valorisation des chemins de randonnées existants, vigilance sur le déboisement, toilettes sèches, couverture de la rampe PMR avec des panneaux photovoltaïques.

SNCF Gares & Connexions a expliqué pendant la concertation que la possibilité d'implantation du parking en dehors de la zone humide était en cours d'étude.

Une contribution a demandé l'arrêt du projet tel que présenté en raison de son impact sur les zones humides et a demandé l'ouverture d'une concertation pour élaborer une alternative.

I. Des vigilances apportées par les associations environnementales sur la préservation de la biodiversité

Durant l'atelier « Environnement et insertion paysagère », un représentant de France Nature Environnement et Bretagne Vivante dans sa contribution écrite ont regretté l'imprécision de la classification des enjeux environnementaux telle que présentée dans le dossier de concertation.

Bretagne Vivante, dans sa contribution, a exprimé des réserves « quant aux impacts environnementaux, directs et indirects, sur des écosystèmes relictuels d'une haute valeur écologique » et appelle à ne pas minorer les enjeux écologiques sur la zone d'implantation du projet. L'association a appelé SNCF Gares & Connexions à une « relecture attentive et élargie du projet » afin de protéger l'ensemble des espèces vivantes. Elle appelle également le maître d'ouvrage à bien prendre en compte les réglementations locales et nationale : liste rouge régionale, arrêté du 8 janvier 2021 qui liste l'ensemble des reptiles et amphibiens protégés ainsi que leurs habitats, et la liste rouge des oiseaux nicheurs des Pays de la Loire, dont la version révisée à paraître en 2025 devra être prise en compte. Enfin, Bretagne Vivante a rappelé les principes de la Charte de l'Arbre, portée par Nantes Métropole, et appelle le maître d'ouvrage à s'inscrire dans sa continuité.

Sur les enjeux hydrauliques, la contribution a suggéré de faire du projet de halte une opportunité de restauration hydraulique du ruisseau du Bougon.

Bretagne Vivante a demandé l'accès à la pré-étude par inventaire faune/flore/habitats/zones humides pendant la concertation et a encouragé SNCF Gares & Connexions à continuer à transmettre aux associations environnementales les études à venir.

Pendant la concertation, SNCF Gares & Connexions a mis en ligne l'inventaire faune/flore/habitats/zones humides sur le site de la concertation.

Après la publication de cette étude, une contribution a reproché le manque de lisibilité des cartographies et des omissions dans la liste des espèces protégées. Un participant a estimé que seule une contre-expertise associative indépendante permettrait de vérifier la qualité de l'étude.

Plusieurs contributions ont appelé à la création d'un groupe de travail « environnement », regroupant des associations environnementales, afin de suivre le projet au-delà de la concertation.

I. Des questions et confusions sur le pilotage du projet

Le portage et le pilotage du projet ont fait l'objet de questions dans la majorité des rencontres, en particulier les stands. Quelques contributions écrites ont témoigné d'une confusion sur les acteurs impliqués dans le projet (« Ce projet est typiquement une opération d'ordre national (...) et l'Etat est absent. » « [un] projet porté par SNCF Réseau – et non la Région associée à la Métropole nantaise »).

II. Un public qui appelle à une bonne coordination entre maîtres d'ouvrage

Le public a souvent appelé à une bonne coordination entre les maîtres d'ouvrage de tous les projets sur cette zone aéroportuaire. Ainsi, pendant l'atelier « Accès à la halte et intermodalité », un participant a invité les maîtres d'ouvrage des trois pôles d'échanges multimodaux (aérogare, halte et Neustrie) à coordonner leurs projets pour éviter les doublons. La FNAUT a demandé dans sa contribution que Nantes Métropole « se [saisisse] du projet » de halte dans la restructuration du réseau de transport et de voies cyclables du secteur. Un participant à l'atelier « Accès à la halte et intermodalité » a suggéré la désignation d'un opérateur centralisé pour l'organisation de la desserte du secteur, soit la Région, soit Nantes Métropole, soit un groupement d'intérêt public.

Les participants ont souhaité disposer d'informations sur l'ensemble des projets connexes à celui de la halte (réaménagement de l'aéroport, nouveau quartier métropolitain, transports en communs, mobilités douces, SERM, modernisation de la ligne ferroviaire, aménagement des voiries). Certains participants ont également demandé des études ou des communications communes thématiques, sur l'impact environnemental global des projets ou leurs coûts.

III. Le coût du projet, objet de suppositions

Bien que la seule somme mentionnée dans le dossier de concertation était le financement des études d'urgence à hauteur de 450 000 euros, certaines contributions ont dénoncé « un gâchis financier ». Dans un contexte national d'appel à la modération de la dépense publique, quelques arguments en faveur d'un projet frugal ou d'un arrêt du projet en raison du contexte budgétaire ont été entendus.

Le coût du projet a fait l'objet de quelques questions pendant la concertation. Le montant de 15 millions d'euros, chiffre indiqué dans le Contrat de plan État-Région 2023-2027 pour le projet de halte, a été repris comme coût du projet par plusieurs contributions.

H La concertation

I. Une concertation décrite comme « morcelée » par les participants

Les participants ont souvent critiqué une concertation « morcelée », où le manque d'information sur les autres projets, notamment le BHNS, ne permettait pas de pouvoir se représenter les mobilités sur le secteur et donc de pouvoir donner un avis juste. L'absence de Nantes Métropole aux deux ateliers a été regrettée par les participants.

II. De nombreux doutes exprimés sur la sincérité de la concertation, dans un territoire avec un lourd historique de grands projets

Du fait de l'historique du territoire, certains participants ont exprimé en ligne comme sur les stands des doutes sur la sincérité de la démarche de concertation. Certains éléments non précisés dans le dossier de concertation sont perçus comme des « omissions » volontaires, comme la non-électrification de la ligne. La contribution du cabinet Artelia au projet, auteur de l'inventaire faune/flore/habitats/zones humides, a fait l'objet de vives critiques au sein de l'atelier « Environnement et

insertion paysagère » de la part d'une participante, pointant l'implication du cabinet dans des projets aéroportuaires.

SNCF Gares & Connexions a précisé pendant l'atelier 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 Gares & Connexions ne dicte pas ce qui doit paraître ou non dans leur rapport.

Les cibles de la concertation ont été interrogées dans quelques contributions : un participant a regretté une concertation trop tournée vers « les personnes venant de Vendée » et a ajouté qu'il aurait été intéressant d'entendre davantage les habitants de Nantes Métropole et de la région Bretagne. Pendant la réunion publique, une habitante a dénoncé une non-prise en compte des habitants du sud de Rezé dans la concertation, soulignant l'absence d'élus rezéens dans cette même réunion.

Une contribution a appelé la Région des Pays de la Loire à organiser une enquête sur ce que souhaitent les usagers de « l'aire d'influence de l'aéroport » en termes de mobilité sur et vers la zone aéroportuaire.



Les enseignements et engagements du maître d'ouvrage

Les enseignements et engagements du maître d'ouvrage

Suite aux rencontres organisées et aux contributions reçues dans le cadre de cette concertation, SNCF Gares & Connexions tire les enseignements suivants et s'engage ainsi dans la poursuite du projet :

L'opportunité du projet de halte

La nécessaire amélioration de la desserte du secteur aéroportuaire en transports en commun et modes actifs est confirmée par la concertation. La concertation assoit l'apport du projet de halte aux déplacements depuis et vers le quart sud-ouest de l'agglomération. Elle révèle aussi que la condition de réussite majeure de la halte réside dans « l'aménagement du dernier kilomètre », c'est-à-dire les conditions d'accès multimodales depuis ou vers les pôles à desservir : entreprises et établissements de formation de la zone d'activité, plateforme aéroportuaire, habitants à proximité. Le maître d'ouvrage décide de poursuivre les études de conception du projet, en lien étroit avec les maîtres d'ouvrage des solutions de mobilités complémentaires permettant d'irriguer le territoire pour accéder au transport ferroviaire.

Les scénarios d'implantation

La concertation a permis d'identifier les atouts de chacun des scénarios proches géographiquement (le scénario 1 favorisant une rupture de charge minimale entre le train et le bus à haut niveau de service, le scénario 2 réduisant l'impact sur l'environnement).

Le maître d'ouvrage décide de poursuivre les études dans la recherche d'un scénario et d'une configuration réduisant les impacts environnementaux et optimisant le parcours voyageur.

Le scénario intra-périphérique soulevé lors de la concertation sera étudié.

L'aménagement du dernier kilomètre

Des attentes fortes ont été formulées en faveur d'un développement rapide des mobilités sur le secteur et notamment depuis et vers la halte, et ce notamment pour les liaisons bus et les mobilités douces. Le maître d'ouvrage s'engage à transmettre aux collectivités compétentes les contributions et propositions concrètes formulées au cours de la concertation sur ces sujets et à les appuyer sur leurs réflexions sur l'aménagement du dernier kilomètre, condition de réussite de la halte.

Il confirme son engagement à, d'une part, continuer le travail partenarial engagé, et d'autre part, revenir devant les habitants pour évoquer le sujet des mobilités dans le secteur aéroportuaire en lien avec les autres maîtres d'ouvrage.

L'accessibilité

Des propositions concrètes ont été formulées pour rendre la halte et ses abords vraiment accessibles à tous avec des aménagements et des services pour les personnes en situation de handicap et les personnes âgées. SNCF Gares & Connexions s'engage à construire un projet permettant d'assurer une accessibilité optimale pour tous dans le parcours des voyageurs à la halte et en particulier sur la mise en œuvre du P+R.

La circulation ferroviaire

La concertation a mis en avant une forte inquiétude des riverains de la ligne habitant à Bouguenais dans le secteur des Couëts à l'égard du projet de développement des dessertes ferroviaires, qui sera permis par la modernisation de la ligne portée par SNCF Réseau mais qui reste décorrélée du projet de halte. SNCF Gares & Connexions s'engage à transmettre l'ensemble des contributions sur ce sujet à SNCF Réseau ainsi qu'aux financeurs du projet (État, Région Pays de la Loire, Nantes Métropole).

L'environnement

La concertation a révélé une vigilance à l'égard d'un projet frugal et le moins impactant possible sur l'environnement. Les associations environnementales ont exprimé le souhait d'être étroitement associées aux études d'impact. SNCF Gares & Connexions s'engage à affiner le projet dans le sens d'un moindre impact sur l'environnement et à garantir le suivi des études par les parties prenantes (financeurs, collectivités, associations environnementales).

La concertation continue

SNCF Gares & Connexions retient l'implication des acteurs locaux, des riverains du projet et des usagers de la ligne ferroviaire, et le souhait général de continuer à être informés et associés au projet. En parallèle de la poursuite des études, dans la continuité de cette concertation, le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre le dialogue avec les habitants et acteurs locaux jusqu'à l'enquête publique du projet, et de le faire au maximum en lien avec les maîtres d'ouvrage des projets connexes. Il s'engage à participer activement aux concertations sur le BHNS, porté par Nantes Métropole, et sur la modernisation de la ligne Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie/Pornic, portée par SNCF Réseau.

Projet de Nouvelle Halte Ferroviaire

www.concertation-halte-nantes-atlantique.fr

