

Atelier Accès à la halte et intermodalité – 4 juin 2025 – Compte-rendu

Projet de Nouvelle halte ferroviaire – Secteur aéroport Nantes-Atlantique

Informations préalables

- Nombre de participants : 11
- Dispositif d'information : panneaux, dépliants, dossier de concertation, diaporama projeté, cartes imprimées sur les tables.
- Format et déroulé de la rencontre : L'atelier Accès à la halte et intermodalité s'est tenu au café La Station en gare de Sainte-Pazanne, mercredi 4 juin 2025 de 16h à 18h. Après un temps de présentation des objectifs de la concertation et une restitution de cette dernière, le projet de halte a été présenté, avant d'évoquer plus en détail les enjeux en termes d'intermodalités. Une séquence d'échanges avec les participants ont permis d'échanger sur les besoins en service en halte et en interconnexion avec le reste du territoire.

Plusieurs associations étaient représentées : FNAUT Pays de la Loire, Sud-Loire Avenir, Collectif Fer-Nantes, Bretagne Vivante, ARBRES Bouguenais, ainsi que des institutions : Université Gustave-Eiffel, Pornic Agglo.

Les échanges étaient animés par Emilie WALKER (Agence Eker).

En tribune était présent :

- Benoît FORMSTECHE, Responsable du projet de halte, SNCF Gares & Connexions

Était également présent :

- Patrick BOULVAIS, Directeur de projet, SNCF Gares & Connexions

1. Accueil et cadre de la réunion

Se référer aux pages 3 à 13 du support de présentation

Émilie WALKER, animatrice de la réunion, présente son rôle dans la concertation, le déroulé (page 2) et les objectifs de l'atelier (page 3). Elle présente ensuite la concertation (page 7) en faisant un retour sur le début de la concertation et les thèmes des contributions collectées à date (pages 8 à 12), avant de présenter les événements à venir (page 13). Elle précise qu'à l'issue de la concertation, un bilan qui regroupera toutes les contributions de la concertation sera publié par SNCF Gares & Connexions, qui y répondra à chaque contribution. Ce bilan sera publié à la rentrée.

2. Le projet de halte ferroviaire

Se référer aux pages 15 à 20 du support de présentation de l'atelier

Benoît FORMSTECHER, responsable du projet de halte pour SNCF Gares & Connexions, présente le contexte d'émergence du projet (page 16), consécutif à la décision de maintien de l'aéroport en 2018. La zone d'activité de l'aéroport regroupe 13 000 emplois, ce qui engendre des besoins croissants en déplacements. En 2021, l'Etat, la Région et Nantes Métropole ont abouti au Schéma directeur d'accessibilité (SDA) du secteur de l'aéroport Nantes Atlantique, dont les deux principales actions prévues sont la création d'une halte ferroviaire sur la ligne existante Nant Nantes <> Saint-Gilles-Croix-de-Vie / Pornic et la création d'un bus à haut niveau de service (BHNS), sur le modèle des chronobus actuels, en remplacement de la navette aéroportuaire et qui desservira depuis le centre-ville de Nantes la future halte, l'aérogare et le secteur aéroportuaire.

→ Une question est posée sur la fréquence du BHNS.

M. FORMSTECHE R répond que lors de la réunion publique de présentation du projet de halte, Nantes Métropole a évoqué un bus toutes les 15 minutes. La fréquence des trains à la halte sera elle de 30 minutes. SNCF Gares & Connexions est maître d'ouvrage sur le projet de halte, Nantes Métropole est maître d'ouvrage sur le projet de BHNS.

M. FORMSTECHE R présente ensuite les différents projets du SDA (page 17) : le BHNS bénéficiera des aménagements sur la route de Pornic et sur le périphérique entre la porte de Bouguenais et la porte de Retz. Aujourd'hui, la ligne ferroviaire se divise en deux tronçons à Sainte-Pazanne, vers Pornic et Saint-Gilles-Croix-de-Vie. 32 trains passent quotidiennement sur les deux branches. Un projet de modernisation de la ligne prévoit de doubler la fréquence des trains, avec desserte de toutes les gares entre Nantes et Sainte-Pazanne, à horizon 2032.

→ Une question est posée sur la possibilité d'autres nouvelles gares dans le cadre du projet de modernisation.

M. FORMSTECHE R répond 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.

M. FORMSTECHE R présente ensuite l'horizon de réalisation du projet de halte, 2032, en concomitance avec la modernisation de la ligne. Le projet de halte est actuellement dans ses premières phases d'études (page 18). Le projet devra passer par toutes les étapes des projets de ce type, soit les études environnementales et réglementaire, l'enquête publique, puis la déclaration d'utilité publique avant le début des travaux.

→ Un participant avance que l'électrification de la ligne a été évoquée dans le cadre des études de modernisation mais regrette l'absence du coût estimé de cette électrification. Il demande si un tram-train pourrait desservir le tronçon entre Nantes et Sainte-Pazanne dans le cas d'une électrification.

M. FORMSTECHE R répond que l'électrification de la ligne n'a pas été étudiée, comme évoqué par Julien BAINVEL, Vice-Président de la région Pays de la Loire, lors de la réunion publique. Il évoque le

coût de l'électrification de la ligne Nantes – La Roche-sur-Yon – Les Sables d'Olonne estimé il y a une quinzaine d'années : une centaine de millions d'euros pour une centaine de kilomètres de ligne.

→ Le participant affirme qu'une élue du territoire avait évoqué une étude sur le sujet.

M. FORMSTECHECHER poursuit la présentation : d'après les premières études, qui seront amenées à être mises à jour, le projet de halte ferroviaire sera à destination des salariés de la zone d'activité, des passagers aériens et des habitants du secteur (page 17). Selon cette même étude, la halte pourra accueillir entre 700 à 900 voyageurs par jour. Ces chiffres seront mis à jour dans l'étude de trafic en cours de réalisation par SNCF Réseau dans le cadre du projet de modernisation de la ligne, qui comprendra des estimations de fréquentation pour toutes les gares de la ligne dont la halte.

M. FORMSTECHECHER explique la terminologie « halte » : à la différence d'une gare, une halte ne contient pas de bâtiment voyageur, ni de personnel sur site. La halte offre néanmoins un abri, des dispositifs d'informations voyageurs, ainsi qu'une plateforme intermodale.

→ Un participant souligne qu'un pôle d'échange multimodal (PEM) est prévu au niveau de l'aéroport, dans le cadre du projet de réaménagement de l'aérogare. Il demande s'il y a une coordination dans la conduite des projets de PEM de l'aéroport et de la halte et ajoute qu'il serait intéressant de connaître le contenu de ce projet pour pouvoir formuler des propositions de services à la halte.

M. FORMSTECHECHER précise qu'à date, les aménagements prévus sur le PEM de l'aéroport, situé à 1 km de la halte, ne sont pas connus. Celui-ci devrait au moins accueillir le BHNS, d'autres lignes de bus et des autocars. Il sera de la responsabilité du futur concessionnaire de l'aéroport, lorsqu'il sera désigné, de travailler à ce PEM.

→ Une personne s'étonne de la « mise en concurrence » entre le BHNS et le train pour les voyageurs de la métropole, étant donné le terminus à la gare de Nantes des deux projets. Il estime que pour un voyageur souhaitant rejoindre l'aéroport depuis Nantes, le BHNS sera plus pratique grâce à l'arrêt de bus directement à l'aérogare, au détriment du rail.

M. FORMSTECHECHER souligne que cet élément a déjà été pointé lors de la concertation. Les deux solutions peuvent être complémentaires : le ferroviaire est plus rapide (17 minutes au plus) mais moins fréquent, le BHNS sera plus fréquent et ira jusqu'à l'aérogare et la zone d'activité.

→ Une personne évoque un cheminement de 300 mètres entre la halte et l'arrêt de BHNS.

M. FORMSTECHECHER précise que le cheminement entre la halte et le BHNS sur le scénario 2 fait entre 200 et 250 mètres.

Il précise que les premières études ont conclu que 80% des usagers projetés de la halte sont des étudiants et des salariés de la zone et 20% des voyageurs aériens. Ces données pourront être affinées dans la suite des études.

Il explique que la grande problématique de la halte réside dans sa position, systématiquement entre 800 et 2000 mètres de la destination finale de l'utilisateur. La diffusion des voyageurs vers leur lieu de destination finale est donc un enjeu du projet. La solution qui sera envisagée doit être performante au risque d'avoir une moins bonne fréquentation de la halte.

M. FORMSTECHECHER présente les implantations étudiées à ce stade (page 20). Les deux implantations sont proches l'une de l'autre mais n'ont pas le même niveau d'intermodalité.

3. Les enjeux d'accès à la halte et d'intermodalité

Se référer aux pages 21 à 29 du support de présentation de l'atelier

La halte n'aura pas de bâtiment voyageur, ce qui est assez fréquent dans les haltes périurbaines des alentours de Nantes. Il n'y aura pas non plus d'agent sur place. Dans les principes retenus par les financeurs du projet, l'État, la Région et Nantes Métropole, figure la volonté d'une halte 100% accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR), conformément à la loi. Cette accessibilité sera permise par l'installation de rampes à 4% conformes aux situations de handicap, et confortables également pour les voyageurs aériens équipés de valises roulantes.

Par principe, la gare est rarement le lieu final de destination mais est un lieu d'échanges. SNCF Gares & Connexions est gestionnaire et aménageur de la gare et responsable du ou des quais, du franchissement, du parvis, des stationnements et de la connexion avec le reste du territoire (page 22). SNCF Gares & Connexions est en interface avec SNCF Réseau, gestionnaire de la voie de chemin de fer.

- Une personne demande quelle gestion du parking voiture est envisagée et quelles mesures sont prévues pour limiter les usages du parking qui n'auraient pas de lien avec l'usage de la halte.

M. FORMSTECHECHER explique qu'a été étudiée l'hypothèse d'un besoin d'un parking de 50 places. L'étude de trafic et les retours de la concertation vont servir à estimer le réel besoin de ce parking et son dimensionnement. La halte est pour le moment identifiée comme une gare de destination, le besoin en rabattement reste à préciser. Quant à la gestion du parking, il précise qu'elle est identifiée comme un enjeu : dans les prochaines phases d'études seront travaillées les solutions de gestion afin d'éviter le squat ou le stationnement sauvage (par exemple par la tarification) en lien avec l'aéroport.

- Un participant demande si d'autres bus s'arrêteront à la halte, en complément du BHNS.

M. FORMSTECHECHER répond que le bus 98, qui passe actuellement par la VM85, pourrait s'arrêter à la halte. Il rappelle que des participants ont également suggéré en réunion publique la prolongation du bus 40 vers le secteur aéroportuaire. Il explique que la restructuration du réseau de bus en lien avec l'arrivée de la halte et du BHNS sera affinée lorsque l'environnement technique (notamment le choix du scénario) sera stabilisé.

M. FORMSTECHECHER décrit les services prévus pour la halte : information voyageurs sur les services intermodaux, achat de billet, assises, stationnement vélo, etc.

- Une personne demande si des sanitaires sont prévus.

M. FORMSTECHECHER répond que cela n'est pas prévu à ce stade du projet mais que c'est une proposition que SNCF Gares & Connexions pourrait étudier.

- Une personne demande si une station de vélo en libre-service est prévue.

M. FORMSTECHECHER répond qu'elle pourrait être envisagée.

- Une personne propose la mutualisation du parking de la Neustrie, aujourd'hui sous-utilisé, avec celui de la halte, l'implantation prévue pour le parking de la halte à ce stade étant sur une zone humide. Il ajoute que le BHNS pourrait desservir la Neustrie. Il déplore l'absence d'alternatives au projet dans le dossier de concertation, comme par exemple une liaison entre la gare de Bouaye et la zone aéroportuaire. Il souhaite connaître les scénarios éliminés au cours des précédentes phases d'études.

M. FORMSTECHECHER répond que les solutions de desserte comme le rabattement depuis Bouaye ou le prolongement du tramway ont été étudiés et comparés dans le cadre du Schéma directeur d'accessibilité, piloté par l'Etat, la Région et Nantes Métropole. A l'issue de ce schéma, SNCF Gares & Connexions a reçu la commande de création de halte dans le secteur de l'aéroport et n'a pas étudié de scénarios autres que ceux présentés dans le dossier de concertation. M. FORMSTECHECHER ajoute que la possibilité d'implanter le parking hors de la zone humide sera étudiée.

- Une personne souligne que la longueur prévue pour les quais est de 162 mètres, mais que cette longueur ne correspond pas aux rames les plus capacitaires.

M. FORMSTECHECHER répond que cette longueur correspond au matériel circulant sur la ligne (rames de 148 mètres). S'il fallait changer de matériel pour des rames plus longues, il faudrait allonger tous les quais de la ligne.

- Une autre personne demande de quelle longueur pourraient s'allonger les quais, si dans quelques années le matériel venait à évoluer et propose de prévoir la possibilité d'allongement des quais dans le projet.

M. FORMSTECHECHER note ce point.

Il décrit ensuite la répartition des compétences en matière d'intermodalité (page 23) : SNCF Réseau est responsable de l'infrastructure ferroviaire. La région Pays de la Loire est l'autorité organisatrice des transports et fixe le niveau de service avec l'opérateur de la ligne, sélectionné lors de l'ouverture à la concurrence de la ligne. L'Etat intervient à plusieurs niveaux : la Direction interdépartementale des routes Ouest (DIRO) gère les routes nationales 4 voies et le boulevard périphérique, la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) confie à un concessionnaire la gestion et la modernisation de la plateforme aéroportuaire et du PEM au droit de l'aérogare. Nantes Métropole a sous sa tutelle la route de l'accès à l'aéroport, le schéma des lignes de transport urbain et les liaisons cyclables. Le département gère la route de Pornic.

- Un participant exprime son regret de l'absence de Nantes Métropole à l'atelier, constatant son rôle important dans l'accès à la halte. Il souligne l'absence d'informations sur la modification des lignes de bus sur les projets de voies cyclables.
- Un autre participant indique que le schéma directeur des itinéraires cyclables est consultable en ligne.

M. FORMSTECHECHER évoque les éléments présentés par Nantes Métropole à ce stade : pas de disparition de lignes de bus, à l'exception de la navette. Une concertation devrait se tenir vraisemblablement l'année prochaine sur le BHNS. M. FORMSTECHECHER invite les participants à exprimer leurs idées en

matière d'intermodalité, y compris sur les domaines relevant de Nantes Métropole, afin que les contributions leurs soient transmises.

- Un participant souligne l'importance de la halte ferroviaire, qui crée une zone de croisement et contribue à l'amélioration du trafic sur la ligne. Cependant, il s'interroge sur les chiffres présentés dans le dossier de concertation de fréquentation de la halte : il considère que 1 000 usagers par jour sur les 16 000 de l'aéroport représente une trop faible performance. Pour améliorer la fréquentation de la halte, il suggère un opérateur centralisé pour l'organisation de la desserte du secteur, soit la Région, soit Nantes Métropole, soit un groupement d'intérêt public. Il demande à ce que cette idée soit remontée à la Région et à Nantes Métropole afin de centraliser une vision globale, optimiser la capacité de l'offre de transport collectif et contribuer à diminuer le trafic routier.

M. FORMSTECHECHER présente ensuite les schémas des différentes implantations. Le scénario 1 implique d'élargir le pont routier de la VM85 afin d'y créer une plateforme d'échange sécurisée. Ce scénario est implanté au milieu d'une zone naturelle, dans un environnement qui correspond à des délaissés d'infrastructure, des zones agricoles non exploitées depuis des années. Dans le cas du scénario 1 avec un seul quai central (pages 24 et 25), une rampe centrale et des escaliers relient le quai à la plateforme intermodale située au-dessus sur la VM85. Dans ce scénario, davantage de foncier est consommé du fait de l'éloignement entre elles des deux voies ferrées. Dans le scénario 1 avec quais latéraux (pages 26 et 27), deux rampes et deux escaliers sont nécessaires pour atteindre la plateforme intermodale sur la VM85.

- Une personne demande si un bas-côté piéton est prévu sur la route.

M. FORMSTECHECHER répond que le projet d'aménagement de la VM85 est sous la responsabilité de Nantes Métropole. Son programme intègre des itinéraires modes doux.

M. FORMSTECHECHER présente ensuite le scénario d'implantation 2 (pages 28 et 29), qui comprend une plus grande distance entre le quai de la halte et le BHNS. La zone d'échange avec le BHNS est reliée à la halte par un cheminement mode doux d'environ 200 mètres puis un passage souterrain pour rejoindre le quai. Une possibilité étudiée est de créer un cheminement modes doux sur l'ancienne voie ferrée et le chemin qui longe Airbus pour rejoindre l'aérogare à pied de manière sécurisée. Le parking, pensé à ce stade au nord de la zone, est moins contraint environnementalement que sur le scénario 1. Le scénario 2 est globalement moins consommateur de surface et moins consommateur de surface à enjeux environnementaux que le scénario 1.

- Une personne demande si une voie de raccordement ferroviaire est créée dans le cadre du scénario 2.

M. FORMSTECHECHER répond que la voie de raccordement est créée dans tous les scénarios. Sur le scénario 2, la voie est plus courte que pour le scénario 1, particulièrement dans le cas du quai central.

- Une personne demande si de l'éclairage est prévu.

M. FORMSTECHECHER répond que les cheminements seront éclairés depuis le BHNS et les équipements d'intermodalité jusqu'à la halte ferroviaire.

- Un participant demande des précisions sur le cheminement entre la halte et la plateforme de bus.

M. FORMSTECHECHER répond que les cheminements devront être conformes aux normes PMR donc avec des liants, sans gravillons. Sur la zone humide, ces cheminements pourront être en bois.

- Un participant s'interroge sur la possibilité d'utiliser la zone déjà bitumée le long d'Airbus pour y créer un cheminement piéton.

M. FORMSTECHECHER répond que dans le scénario 2, le chemin existant est en effet aménagé.

4. Réflexion collective

Se référer aux pages 31 à 36 du support de présentation de l'atelier

L'animatrice présente les contributions déjà émises pendant la concertation sur les équipements et services à la halte, ainsi que sur les conditions de voyage à bord des trains (page 32). Elle présente ensuite une première liste d'usages en halte (page 33), liste que les participants complètent avec les éléments suivants :

- Mise à disposition de sanitaires
- Transporter son bagage jusqu'à l'aérogare
- Mise à disposition d'un défibrillateur.

- Une personne s'interroge sur la manière de guider les voyageurs non-francophones afin qu'ils puissent acheter un billet.
- Un participant propose la mise en place d'une information dès le hall de l'aéroport sur l'offre de transports en commun.
- Il demande également si les usagers du train devront payer un billet de BHNS pour le trajet entre l'aéroport et la halte.

M. FORMSTECHECHER répond que toutes les haltes métropolitaines disposent du système de tarification urbaine de Nantes Métropole. En semaine, il est possible d'emprunter le BHNS et le TER dans Nantes Métropole avec un seul billet.

Patrick BOULVAIS, directeur de projet chez SNCF Gares & Connexions, ajoute que la tarification SNCF entre en vigueur dès la sortie de Nantes Métropole.

- Un participant exprime le souhait que le trajet de l'aérogare à la halte soit gratuit avec un billet de train. Il ajoute que les panneaux d'informations ne suffiront pas et qu'il faut du personnel pour guider les voyageurs au PEM de l'aéroport. Il demande s'il sera possible d'acheter un billet de TGV en halte.
- Un autre participant propose d'éclairer le parcours avec des détecteurs de mouvements. Il suggère également d'indiquer à l'aérogare que le moyen le plus simple de rejoindre Nantes est le BHNS.
- Un autre participant demande comment s'assurer que le parking de la halte ne soit pas occupé par les voyageurs aériens.

M. FORMSTECHECHER répond que des solutions existent pour empêcher ce genre d'usage : dès lors que le nombre d'utilisateurs et leur durée d'utilisation est estimé, il est possible de penser une tarification au-delà d'une certaine durée d'occupation par exemple.

- Sur les trajets à pied depuis la halte vers l'aérogare, les participants estiment qu'il sera acceptable si le cheminement est de qualité.
- Une participante appelle à prendre en compte le sentiment de sécurité différent en fonction du genre.
- Depuis la halte, le chemin piéton/vélo vers l'aérogare devra être clair.
- Un participant propose de ne pas réaliser de parking à la halte, d'y créer uniquement un dépose-minute et d'utiliser le parking relais de la Neustrie, en créant un cheminement entre le parking et la halte. Cela aurait un impact environnemental moindre et permettrait de « rendre utile » le parking de la Neustrie, peu utilisé.
- Un autre participant estime que la plage horaire ne correspond ni aux besoins en desserte des voyageurs aériens (de nombreux vols partent à 6 heures), ni aux salariés en 2x8. Il considère également que la fréquence des trains est faible. Il faudrait selon lui une bonne information à l'aérogare sur les horaires du train.

L'animatrice propose de travailler sur les conditions de réussite des trajets depuis et vers la halte pour des **profils types d'utilisateurs**. Des images de références d'éléments composant d'autres haltes (quais, parkings vélos, services) sont distribuées aux participants.

Une salariée de la zone d'activité qui rentre chez elle en train

- D'après les participants, le parcours sera réussi si :
 - La desserte de la halte depuis la zone d'activité est bonne en navette, bus et vélo, avec une fréquence récurrente des bus avec des horaires correspondants à ceux des trains.
 - Des solutions de secours existent s'il y a un problème sur la ligne de train.
 - Les déplacements quotidiens sont fiables.
 - Un parking vélo sécurisé, grand et à l'abri de la pluie est installé à la halte, avec deux systèmes d'accès : pour les abonnés TER et les voyageurs occasionnels. Un participant évoque le « système hollandais », soit le stockage d'un vélo qui sert uniquement à effectuer le trajet entre la halte et le lieu de travail. Un autre participant suggère la possibilité de charger son vélo électrique en halte.
- Un salarié d'Airbus, habitant à Saint-Hilaire-de-Riez, demande un accès au site Airbus depuis la halte

M. FORMSTECHECHER répond que quel que soit le scénario, il est possible d'aménager un accès vers le site Airbus. Cet accès sera néanmoins sous la responsabilité d'Airbus.

- Une personne demande qui sera l'acteur en charge de l'abri vélo de la halte. Et exprime la nécessité que celui-ci soit accessible aux abonnés Naolib et Aléop.

M. BOULVAIS répond que les abris vélo sont habituellement sous la responsabilité de la Région.

- Une personne suggère une connexion entre le BHNS et le bus 303 entre Pirmil et Pornic, au niveau d'Atout Sud ou avant.

Une cycliste de Bouguenais qui va se promener sur la côte.

- D'après les participants, le parcours sera réussi si :

- Des cheminements cyclables permettent de rejoindre la halte.
- Un système de réservation d'emplacement vélo dans le train est inclus dans le billet initial.

Un automobiliste qui dépose un voyageur

→ D'après les participants, le parcours sera réussi si :

- Un dépose minute est installé à la halte.
- Le cheminement entre la halte et le parking à Neustrie est sécurisé.

Un usager qui viendrait en bus à la halte

Pour les participants, les lignes 98, 38 et 40 pourraient être modifiées et desservir la halte.

Un participant indique également le manque d'une liaison au sud du périphérique par les Sorinières. Il ajoute que des habitants du territoire pourraient être intéressés pour rejoindre la côte via la halte mais qu'il faut une solution de desserte de la halte en transports en commun.

M. FORMSTECHEER répond qu'une réflexion devra sûrement être menée sur la coordination entre les PEM de l'aérogare, de la Neustrie et de la halte, sur la façon dont ils structureront le territoire et sur la façon dont ils seront reliés entre eux.

L'animatrice demande si des préférences se dégagent pour l'un ou l'autre scénario d'implantation.

- Un participant dit préférer la solution 1 car bien meilleure pour les correspondances. Il concède que son impact environnemental est moins bon mais qu'elle aura un impact bien meilleur sur l'utilisation des transports en commun et donc sur la réduction de l'usage de la voiture sur le secteur. Il invite le maître d'ouvrage à réaliser un bilan environnemental sur l'ensemble du projet. Un autre participant évoque sa préférence pour le scénario 1 car la halte serait « plus visible », comparée à une implantation 2 « plus confidentielle ».
- Un autre participant dit préférer le scénario 2 car l'accès est plus simple vers la Neustrie et l'utilisation de son parking, ce qui la rend plus intéressante en termes d'accessibilité. De plus, son impact environnemental est meilleur.

- Un participant se demande où implanter le dépose-minute au plus près de la halte.

M. FORMSTECHEER répond que le dépose-minute est aujourd'hui envisagé au niveau des parkings projetés.

- Un autre participant dit ne pas comprendre l'utilité du dépose-minute et propose de le créer à la Neustrie, pour ne pas créer d'embouteillage supplémentaire.
- Un participant invite à créer une bonne connexion entre la Neustrie et la halte.
- Une personne exprime 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.

- Un participant s'interroge sur la possibilité de positionner les quais de la halte sous la ligne à haute tension située au nord des implantations présentées.

M. FORMSTECHEER explique que ce positionnement impliquerait de doubler le pont ferroviaire du périphérique du fait de l'insertion de la voie d'évitement.

- Un participant demande si tous les éléments du projet, y compris ceux relatifs au réseau de Nantes Métropole, seront présentés à l'enquête publique.

M. FORMSTECHECHER répond que si les études sur le projet se poursuivent dans une phase complémentaire, SNCF Gares & Connexions souhaitera être associé à la concertation sur le BHNS par Nantes Métropole, afin de présenter le projet à date et les nouvelles études.

- Un participant, cheminot syndiqué CGT, dit que le projet de halte questionne les agents SNCF. Il évoque son expérience avec le projet Nantes-État et la découverte d'un projet au moment de l'enquête publique très différent de ce qui leur avait été présenté auparavant. Il souligne le besoin d'une vision globale du projet d'amélioration de l'accessibilité de l'aéroport.
- Des participants proposent l'implantation de la halte à proximité du parking et du PEM de la Neustrie, au nord du périphérique, avec en complément une desserte en bus du secteur aéroportuaire. Ils demandent s'il est possible d'étudier cette implantation.

M. FORMSTECHECHER explique que ce scénario n'a pas été étudié car la commande initiale des acteurs du Schéma directeur d'accessibilité de l'aéroport concernait une halte au plus proche de la zone aéroportuaire. Il affirme que le principe de cette étude doit être validé par le comité de pilotage du projet, où siègent les financeurs. Cette option d'implantation pourrait être regardée pour en évaluer la faisabilité. Les décisions prises quant à la poursuite du projet et des études seront annoncées dans le bilan de la concertation.

- Un participant propose l'utilisation de l'ancienne voie ferrée pour créer une navette autonome sur rail vers l'aérogare.
- Un participant évoque le chiffre de 700 passagers par jour à la halte comme « vraiment dérisoire » et considère que le projet devrait viser le triple de voyageurs. Un autre participant regrette un chiffre proposé sans aucune information sur les possibilités de rabattement vers ou depuis la halte. Un autre participant craint un projet onéreux qui ne bénéficiera qu'à peu de personnes et invite à étudier d'autres implantations qui pourraient toucher plus de monde.
- Un autre participant demande si l'aiguillage vers la voie désaffectée sera conservé et pourra être amené à fonctionner de nouveau.

M. FORMSTECHECHER explique que le scénario 2 impliquerait de déposer l'aiguillage car le quai est actuellement implanté sur la bifurcation. Le scénario 1 est éloigné de cette voie, la dépose ou non de la voie désaffectée dépendra du projet de modernisation.

- Le participant considère qu'il ne faudrait pas écarter la relance de la desserte fret et que la voie doit être préservée.

L'animatrice clôture l'atelier et remercie la Station pour leur accueil.

- Une participante, arrivée en fin de réunion, dit venir de Machecoul et exprime la crainte que la halte allonge les temps de parcours sur la ligne.