

Réunion publique – 14 mai 2025 – Compte-rendu

Projet de Nouvelle halte ferroviaire – Secteur aéroport Nantes-Atlantique

Informations préalables

- Nombre de participants : 55 en présentiel et 16 en ligne
- Dispositif d'information : panneaux, dépliants, dossier de concertation, diaporama vidéoprojeté
- Format et déroulé de la rencontre : Cette réunion s'est déroulée de 18h30 à 21h à l'amphithéâtre du Technocampus Océan à Bouguenais. Les participants étaient installés face à l'écran et à la tribune. Les échanges étaient animés par Emilie Walker (Agence Eker). Après un temps d'accueil, le projet a été présenté, puis un temps d'échanges a permis au public de poser ses questions et de réagir au projet.

Les participants étaient en majorité habitants de Bouguenais, certains de Nantes, Rezé, Saint-Aignan de Grand Lieu. Quelques participants dans la salle ou en ligne habitaient plus loin : Sainte-Pazanne, Pornic. De nombreux riverains se sont qualifiés de riverains de la zone aéroportuaire. Une dizaine de participants s'est estimée informée sur le projet de halte avant la réunion publique. Des représentants des associations Odysée Jules-Verne, de la LPO, du COCETA et de Fer-Retz étaient présents.

- En tribune étaient présents :
 - **Sandra IMPERIALE**, Maire de Bouguenais
 - **Julien BAINVEL**, Conseiller régional des Pays de la Loire, élu référent Mobilités pour la Loire-Atlantique
 - **Pascal PRAS**, Vice-président de Nantes Métropole, délégué à l'habitat et aux projets urbains
 - **Benoît FORMSTECHE**R, Responsable du projet de halte ferroviaire, SNCF Gares & Connexions
- Étaient également présents :
 - **Jean-Claude LEMASSON**, Maire de Saint-Aignan de Grand Lieu
 - **Meven BOUVET**, Directeur de projets, SNCF Réseau



1. Accueil et présentation de la concertation

Sandra IMPERIALE, maire de Bouguenais, remercie les participants pour leur présence à cette première réunion de concertation sur le projet de nouvelle halte ferroviaire près de l'aéroport Nantes-Atlantique. Elle souligne l'importance de ce projet structurant pour la ligne Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie/Pornic dans le cadre de sa modernisation menée en parallèle. Elle rappelle le rôle de la municipalité comme relais, garant de la transparence et porte-voix des habitants. Elle insiste sur la nécessité d'obtenir des garanties en matière de sécurité, notamment aux abords des passages à niveau, et sur la prise en compte des nuisances sonores, dans un contexte de multi-nuisances relatives à l'aéroport pour Bouguenais. Enfin, elle invite les participants à s'exprimer activement et salue les associations, les élus et les agents de la ville de Bouguenais présents.

Émilie WALKER, animatrice de la réunion, précise ensuite le déroulé de la soirée, le cadre et les objectifs de la concertation.

Elle indique que la concertation, engagée le 5 mai et ouverte jusqu'au 15 juin, permettra de recueillir les contributions du public, sans tri, classées thématiquement dans un bilan rendu public par SNCF Gares & Connexions en septembre.

Elle présente ensuite une première synthèse des contributions recueillies en début de concertation. Plus de 230 personnes ont été rencontrées lors des rencontres sur site, et une centaine d'avis ont déjà été enregistrés. Les participants se montrent majoritairement favorables à l'idée d'une halte ferroviaire. Toutefois, de nombreuses interrogations concernent son insertion dans le territoire, les liaisons avec l'aéroport et les zones d'emploi, les impacts acoustiques, et le niveau de service attendu (tarifs, fréquences, intermodalité).

Enfin, elle rappelle les prochains événements de la concertation et les modalités de contributions en ligne.

2. L'émergence du projet

Se référer aux pages 16 à 22 du support de la réunion

Julien BAINVEL, conseiller régional des Pays de la Loire et référent Mobilité pour la Loire-Atlantique, replace le contexte d'émergence du projet en commençant par la décision de l'État en 2018 de ne pas transférer l'aéroport Nantes-Atlantique à Notre-Dame-des-Landes (page 16). M. BAINVEL rappelle que cette décision a été prise sans le soutien de la Région et d'un certain nombre de collectivités. Cette décision a entraîné le maintien de l'aéroport sur son site actuel et la nécessité de le réaménager et d'améliorer son accessibilité. Ces éléments ont été inscrits dans le Contrat d'avenir conclu entre l'État et la Région en février 2019, dans lequel figure des mesures de compensations relatives à l'abandon du transfert de l'aéroport avec deux grands objectifs : une meilleure accessibilité régionale pour l'aéroport en matière de transports et le financement de plusieurs projets relatifs à la transition environnementale, de recherche ou sur le numérique.

Pascal PRAS, vice-président de Nantes Métropole en charge de l'urbanisme et de l'habitat, souligne le dynamisme du secteur de l'aéroport (page 17), qui est une zone d'activité métropolitaine importante avec 13 000 emplois (dont 8 000 liés directement à l'aéroport et 3 000 à Airbus). Ce quartier en développement constitue une porte d'entrée de l'agglomération, en voiture, en transports en commun comme en avion. Les besoins en mobilité sont croissants (page 18). Actuellement, le secteur est desservi par trois lignes de bus (38, 98, navette aéroport) et des voies routières (VM85, périphérique, ancienne route de l'aviation). L'amélioration de cette desserte et l'exploitation de la ligne ferroviaire existante sont nécessaires pour accompagner la projection d'augmentation de déplacement de plus de 30% sur ce territoire.

M. BAINVEL présente ensuite la démarche menée avec l'État, Nantes Métropole, la Région et les communes concernées qui a abouti au Schéma directeur d'accessibilité de l'aéroport (page 19). Ce schéma contient un double scénario pour améliorer l'accessibilité de l'aéroport : une halte ferroviaire au droit de l'aéroport sur la ligne Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie – Pornic et un bus à haut niveau de service (BHNS).

M. PRAS présente le BHNS qui permettra une liaison directe entre la gare de Nantes et l'aéroport. Ce BHNS nécessitera une évolution des voies routières : amélioration du périphérique et de la route de Pornic (travail actuellement mené avec la Direction interdépartementale des routes Ouest (DIRO)) et réaménagement de la VM85. M. PRAS évoque aussi le travail actuellement mené par la métropole sur l'accompagnement des mobilités douces, notamment via le Schéma directeur des itinéraires cyclables (SDIC). Dans le cadre du projet de halte, une réflexion devra être menée sur l'accès à la halte et à l'ensemble du secteur d'activité, à commencer par le pôle d'échange multimodal en halte qui permettra sa desserte pour l'ensemble des usagers du secteur. M. PRAS explique en quoi consiste le mode BHNS : un bus qui roule sur des voies qui lui sont réservées, avec un cadencement élevé. Le BHNS empruntera la voie qui sera créée sur la route de Pornic dans le cadre du développement de la ligne 8 (busway).

M. BAINVEL présente les compétences régionales en matière de mobilités : le transport scolaire, le transport régulier de voyageurs (les lignes Aléop), le TER et l'accompagnement des Établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) sur des politiques de mobilités douces. La Stratégie régionale des mobilités (page 20) contient un objectif d'augmentation du nombre de transports régionaux chaque jour (cars, trains). Sur la ligne Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie / Pornic, la Région souhaite profiter du projet de halte ferroviaire et de la modernisation de la ligne pour créer des zones

d'évitement (à Saint-Hilaire-de-Chaléons et à Soullans), permettant ainsi des zones de croisement supplémentaires des trains sur cette ligne à voie unique. L'objectif est de créer les conditions pour parvenir à 60 trajets quotidiens, soit 30 allers-retours, avec à terme un train toutes les 30 minutes dans chaque sens entre Nantes et Sainte-Pazanne. Ce projet s'inscrit dans une ambition plus large : le développement du Service Express Régional Métropolitain (SERM) sur l'ensemble de l'étoile ferroviaire nantaise (Saint-Nazaire, Nort-sur-Erdre, Niort, Clisson, Sainte-Pazanne). L'objectif régional est l'augmentation de 67 % de l'offre de trains et vise une fréquence à la demi-heure en heure de pointe sur tous les axes périurbains de l'étoile ferroviaire nantaise.

M. PRAS précise que l'amélioration de l'accessibilité constitue l'un des objectifs principaux pour la zone aéroportuaire (page 21), incluant l'aéroport lui-même et la zone d'activité environnante. La priorité est donnée aux modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, avec une volonté forte de favoriser les transports collectifs et les mobilités actives, c'est-à-dire la marche et le vélo. Le projet de halte ferroviaire s'inscrit dans une stratégie plus large de transformation des déplacements sur ce territoire, combinant le développement du bus à haut niveau de service (BHNS), connecté à la gare de Nantes et à la future halte, la requalification des espaces publics pour favoriser les mobilités douces et le renforcement du schéma directeur des itinéraires cyclables, pour relier les communes du sud-ouest de la métropole. Cette approche s'inscrit dans une logique de report modal vers des mobilités décarbonées, pour réduire l'autosolisme et lutter contre le changement climatique. M. PRAS présente les projets d'amélioration de l'accès à ce secteur aéroportuaire (page 22) : la ligne 8 de busway jusqu'à Bouguenais et la création de voies dédiées sur la route de Pornic, le BHNS avec l'adaptation à venir d'une partie du périphérique pour le faire circuler en site propre, la halte ferroviaire, et le réaménagement de la RD723 par le département Loire-Atlantique afin d'y créer des voies réservées à la circulation de transports en commun et de véhicules de covoiturage.

3. Le projet de halte ferroviaire

Se référer aux pages 24 à 40 du support de la réunion

Benoît FORMSTECHEER, responsable du projet de nouvelle halte chez SNCF Gares & Connexions, présente l'état d'avancement du projet (page 24). Celui-ci est actuellement en phase d'émergence, le premier temps d'études techniques. L'objectif est une mise en service vers 2032, après une phase de conception, d'études environnementales et de travaux. Il souligne que le processus est long, mais que la démarche actuelle permet d'intégrer les avis du public dès le départ.

M. FORMSTECHEER présente le secteur d'étude de la halte (page 25) : l'implantation du projet est tributaire de sa géographie, la halte devant se situer sur la ligne ferroviaire et être reliée au BHNS qui circulera sur la VM85. Les usagers de la halte pourront être les salariés, les passagers aériens et également les habitants du secteur (page 26). 700 à 900 voyageurs par jour, soit 250 000 à 300 000 voyageurs par an sont estimés pour cette halte selon les premières études menées dans le cadre du schéma directeur d'accessibilité de Nantes Atlantique (2021). M. FORMSTECHEER explique ensuite les spécificités d'une halte : il s'agit d'une infrastructure avec des quais et des abris voyageurs mais à la différence d'une gare, il n'y a pas de bâtiment voyageur, ni de personnel sur place. Il évoque ensuite les temps de parcours, à ce stade estimatifs, vers la halte : 17 minutes depuis la gare de Nantes, 16 minutes depuis celle de Sainte-Pazanne, 47 minutes depuis Pornic, 1h04 depuis Saint-Gilles-Croix-de-Vie. Tous les trains de la ligne s'arrêteront à la halte. Quelques cas d'usage sont également présentés : 1h10 entre

Saint-Gilles-Croix-de-Vie et l'aérogare, 35 minutes de Sainte-Pazanne à l'IRT Jules Verne, 40 minutes entre la gare de Nantes et l'entrée actuelle du site Airbus.

M. FORMSTECHEP présente ensuite les éléments composant la halte (page 27) : une voie d'évitement sur 500 à 800 mètres selon les scénarios, afin de permettre aux trains de s'y croiser, un quai central ou des quais latéraux d'une longueur de 162 mètres, un franchissement soit souterrain, soit en passerelle, des solutions d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite avec la création soit d'ascenseurs, soit de rampes, des escaliers, et une plateforme intermodale qui connecte la gare avec le reste du territoire : stationnement vélo et automobile, bus.

M. FORMSTECHEP revient sur l'aire d'étude pour soulever les premiers enjeux environnementaux (page 28). La zone d'étude est caractérisée par la présence d'une ancienne zone agricole redevenue une zone naturelle et de prairie, et présence de nombreuses zones caractérisées comme humides, ainsi que par le ruisseau du Chaffault qui traverse la zone. Il explique la démarche éviter-réduire-compenser (ERC) dans l'élaboration d'un projet d'infrastructure de transport. Celle-ci consiste en premier lieu à éviter au maximum les impacts sur l'environnement, à les réduire en cas d'impossibilité de les éviter, et en dernière solution à les compenser, avec généralement un facteur multiplicatif (ainsi, si un projet engendre la destruction de 500 m² de zone humide, l'obligation réglementaire est de recréer a minima 1000 m² à proximité).

Il évoque également les études environnementales menées à ce stade : un inventaire faune-flore a été dressé sur l'ensemble de la zone d'étude et les premières conséquences des différents scénarios d'implantation ont été évaluées. Les scénarios d'implantation aujourd'hui à l'étude (page 29) sont :

- Le scénario 1 (pages 31 à 34) : au plus proche de la VM85, près du pont routier existant franchissant la voie ferrée. Deux variantes ont été étudiées, la première avec un quai central et la seconde avec des quais latéraux. La zone de quai sera reliée par des accès au niveau du pont, avec un parvis aménagé en élargissement de l'ouvrage existant. Suivant la configuration de la zone de quai, une rampe centrale sur passerelle ou des rampes latérales intégrées au talus de la VM85 sont aménagées (rampes accessibles aux personnes à mobilité réduite) pour accéder au(x) quai(s). Des escaliers sont également intégrés pour permettre des liaisons plus directes depuis la zone de quai au parvis. Ce scénario se caractérise par sa compacité (proximité du BHNS) mais il est cependant plus impactant pour la zone humide présente dans le périmètre d'étude.
- Le scénario 2 (page 35 et 36) : un peu plus au nord, avec une topographie plus à plat par rapport à la VM85. Ce scénario prévoit la création de quais latéraux et d'un passage souterrain pour relier les quais latéraux et un cheminement en pente douce (conforme PMR) vers la VM85. Il impacte moins les zones humides.
- Pour chacun des scénarios un parking relais P+R de cinquante places a été intégré le long de la VM85 avec des cheminements permettant d'accéder au parvis. Il est également prévu à chaque fois un abri vélo sécurisé sur le parvis.

Un troisième scénario à l'ouest de la VM85 a été étudié puis abandonné car éloigné de la VM85 et situé dans un secteur de zone humide.

M. FORMSTECHEP présente également les premières observations issues de l'inventaire faune-flore : les deux scénarios à l'étude présentent des impacts limités sur la faune et la flore mais pourraient avoir des impacts forts sur certaines espèces protégées, notamment la vipère aspic.

L'atelier environnement prévu le 27 mai sera l'occasion d'échanger sur ces sujets (page 38) et l'atelier « Accès à la halte et intermodalité » permettra de travailler sur les équipements à retrouver en halte et sur sa connexion avec les autres modes de transport. M. FORMSTECHEP conclut en rappelant l'importance des contributions du public à ce stade amont du projet.

4. Échanges avec le public

- Une habitante de la rue Jean Mermoz à Bouguenais, proche de la voie ferrée, s'inquiète des conséquences de l'augmentation du trafic : sécurité relative à la fermeture plus fréquente du passage à niveau, nuisances sonores, pollution relative au diesel des trains. Elle évoque la mise en sens unique de la rue Jean Mermoz qu'elle qualifie de « dangereuse ». Elle reproche aux porteurs du projet d'avoir conçu un projet pour les salariés de la zone aéroportuaire sans avoir pris en compte l'avis des riverains. Elle s'interroge également sur le caractère acté ou non du projet présenté.
- Une habitante de Rezé s'étonne de ne pas voir d'élus rezéens en tribune. Elle habite également près de la voie ferrée et reprend les mêmes inquiétudes que la participante précédente : augmentation des nuisances sonores, de la pollution et de l'insécurité relative aux passages à niveau. Elle dénonce une non-prise en compte des habitants du sud de Rezé dans les discussions.
- Une participante, habitante des Couëts, s'interroge à son tour sur le caractère acté du projet, tout en restant sceptique sur la possibilité pour les habitants de refuser le projet. Elle dit comprendre que le BHNS ne passera pas par les Couëts et qu'il faudra pour ses habitants aller jusqu'à la route de Pornic ou remonter les rues Georges Clemenceau et de l'Aviation pour prendre le bus à la halte. Elle demande si la faisabilité du prolongement du tramway vers l'aéroport a été étudiée et demande la part des personnes qui se rendent aujourd'hui à l'aéroport en tramway, en navette ou en voiture individuelle.
- Une participante demande des précisions sur le nombre de trains par jour à terme et les arrêts effectués par ces trains.

M. BAINVEL explique le fonctionnement actuel de la ligne : tous les trains partant de Nantes sur la ligne vont jusqu'à Sainte-Pazanne, puis certains trains poursuivent leur route jusqu'à Saint-Gilles-Croix-de-Vie, d'autres vers Pornic. Demain, le fonctionnement de la ligne reste le même mais avec plus de trains et un arrêt en plus : 60 trains par jour dans les deux sens, soit 30 trains allers-retours par jour entre Nantes et Sainte-Pazanne, 15 vers Pornic et 15 vers Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

M. FORMSTECHEUR répond que le projet est actuellement au stade des études de faisabilité et que s'il se poursuit, il franchira les étapes classiques des projets jusqu'à l'enquête publique et ensuite la déclaration d'utilité publique.

M. BAINVEL réaffirme l'ambition politique de la Région : la création de la halte poursuit l'objectif d'offrir une solution de report modal depuis la voiture vers les transports en commun pour les usagers de la zone aéroportuaire. C'est faute de solution compétitive que ces usagers se rendent en grande partie en voiture sur le secteur de l'aéroport. Pour lutter contre l'usage de la voiture individuelle, la Région souhaite augmenter l'offre de transport, ici plus de trains. La création de la halte est nécessaire car l'état actuel des infrastructures entre Pornic, Saint-Gilles-Croix-de-Vie et Nantes ne permet pas de faire circuler plus de trains. La Région a demandé, dans le cadre de l'étude sur la modernisation de la ligne Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie / Pornic de traiter l'enjeu de sécurité lié aux 130 passages à niveau sur la ligne et l'amélioration de la fiabilité de la ligne.

Mme IMPERIALE souligne que cette réunion publique est la toute première, très en amont du projet. Elle explique aussi que la mise en sens unique de la rue Jean-Mermoz est une expérimentation à

l'initiative du collectif d'habitants de la rue, qu'une évaluation avait été demandée à Nantes Métropole et qu'il était possible de revenir dessus. Sur le projet de halte, elle réaffirme le rôle proactif de la ville de Bouguenais dans le but d'avoir des garanties pour les riverains sur les nuisances, particulièrement sur le bruit : des échanges ont déjà eu lieu à ce sujet avec la Région.

M. FORMSTECHEER souligne la complexité de l'environnement dans lequel s'inscrit le projet de halte. La mise en service de la halte devrait être concomitante avec la modernisation de la ligne ferroviaire, à l'horizon 2032.

Meven BOUVET, responsable du projet de modernisation de la ligne Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie / Pornic pour SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet, précise 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. Il rappelle 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 approfondit ces deux points et reviendra échanger avec le public dans un temps de dialogue consacré au projet de modernisation de la ligne et à ses conséquences.

- Un participant demande pourquoi le tramway n'est pas prolongé jusqu'à l'aéroport. Un autre participant souligne que le terminus de la Neustrie n'est pas très éloigné de l'aéroport.

M. PRAS rappelle que le territoire subit la décision du maintien de l'aéroport, voulue par l'État, est une décision avec laquelle les collectivités composent désormais. Dès son annonce, la métropole s'est mise à étudier l'amélioration de l'accessibilité de l'aéroport mais aussi de la zone d'activité. L'option du tramway a été regardée ; d'autres options, notamment bus, ont également été étudiées. M. PRAS explique que le tramway n'a pas été retenu en raison 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, notamment sur le virage vers l'avenue qui rejoint le pont et passe au-dessus du périphérique, était une solution complexe et coûteuse. L'utilisation de la voie ferrée qui rentre sur la zone aéroportuaire vers l'aérogare depuis la ligne Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie / Pornic a également fait l'objet d'échanges avec SNCF. La décision de la création d'une halte et du maintien d'un système de bus depuis la gare de Nantes jusqu'à la plateforme aéroportuaire a été prise car ce choix semblait le plus pertinent. Cette solution est également plus rapide qu'un tramway qui aurait eu un nombre d'arrêts important, sur un trajet relativement long. M. PRAS précise que les projets de halte et de BHNS se conjuguent avec le développement de la ligne 8 de busway sur le territoire de Bouguenais et que le réaménagement de la route de Pornic bénéficiera aux projets de busway et de BHNS.

- Un participant estime qu'en termes de fiabilité, le tramway est une meilleure solution que le train, en raison du coût qu'il juge important pour moderniser la ligne ferroviaire.
- Un participant trouve que le projet de BHNS fait doublon avec le train.

M. PRAS explique que les lignes bus vers la zone aéroportuaire se développeront et seront complémentaires entre elles. 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. Le BHNS est un projet au début de sa vie, il est lui aussi 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.

- Un participant, habitant de Sainte-Pazanne, précise que la solution tramway ne permet pas de créer une solution de desserte efficace depuis Bouaye ou Sainte-Pazanne vers la zone aéroportuaire. Il dit espérer que la modernisation de la ligne permettra de réduire les nuisances relatives au passage de la ligne. Il demande si à la place de la desserte en BHNS de la zone aéroportuaire, une navette interne ne pourrait pas desservir les entreprises et l'aérogare.

M. PRAS répond que le sujet des mobilités (bus, mobilités douces) à l'intérieur de la zone d'emplois a été étudié mais qu'il s'agit d'un autre sujet, sur lequel il faudra se pencher.

- Un participant de Saint-Aignan de Grand Lieu demande pourquoi il n'a pas été envisagé d'implanter la halte sur la voie ferrée non utilisée qui va jusqu'au niveau de l'aérogare, avec un système de navette électrique, plus écologique par rapport au diesel des trains.

M. FORMSTECHEUR répond 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.

M. BAINVEL explique qu'il n'y a pas de projet d'électrification de cette ligne. Il complète la réponse précédente : le choix fait à date est l'emplacement d'une halte sur la ligne existante avec un BHNS qui ne traite pas seulement la liaison halte-gare, mais opère aussi la liaison entre la gare de Nantes, d'autres secteurs de la métropole jusqu'à l'aéroport en passant la halte ferroviaire.

- Des personnes s'interrogent sur l'objectif présenté de décarbonation de l'accès au secteur de l'aéroport.

M. PRAS explique que la décarbonation s'engage en orientant les habitants vers les transports collectifs plutôt que vers la voiture individuelle. L'objectif n'est pas de supprimer la voiture mais d'en réduire l'usage et de favoriser un report vers les modes alternatifs, notamment les transports en commun.

- Un participant demande si la Chambre de commerce, qui subventionne actuellement la navette vers l'aéroport, continuera à subventionner le BHNS. Il considère que le scénario 1 de halte est plus adapté car la rupture de charge est moins longue pour les personnes valides et égale aux autres options pour les PMR. Il demande également si le bus 40, qui relie le Nord-Loire au Sud-Loire via le pont de Cheviré, pourrait être prolongé jusqu'à l'aéroport. Il suggère enfin de prolonger la voie d'évitement afin de préparer l'augmentation du trafic, qu'il estime nécessaire pour répondre aux demandes des usagers.

- Un participant se demande comment se fera l'interconnexion entre la halte et le BHNS.

M. PRAS répond que le BHNS sera accessible avec un titre de transport métropolitain normal, et de ce fait inclus dans les abonnements Mobilités. Il 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. M. PRAS répond également que la prolongation de la ligne de bus 40 jusqu'à l'aéroport pourra être réfléchi.

Sur les voies d'évitement, M. FORMSTECHECHER précise que les voies mesureront entre 500 et 800 mètres de long, selon les scénarios. Tous les scénarios prévoient bien des voies d'évitement. Le BHNS est encore en phase d'étude d'émergence, les plans ne sont donc pas définis. Il est établi que le BHNS circulera sur la VM85 dans les deux sens et l'emplacement de l'arrêt de BHNS, qui devra être à proximité du parvis de la halte, n'est pas encore défini, tout comme les autres arrêts du BHNS. Les contributions récoltées sur le BHNS au cours de cette concertation sont cependant transmises à Nantes Métropole, maître d'ouvrage sur ce projet, mais une concertation sera consacrée au BHNS.

- Une personne demande si la problématique du transport des valises est prise en compte dans le projet.

M. FORMSTECHECHER répond que dans les aménagements de la halte sont prévus des rampes accessibles PMR (inclinaison à 4%) et donc également confortable pour les valides chargés de bagages à roulettes.

- Une personne demande si les lignes de bus vers l'aéroport seront maintenues à la mise en service du train et du BHNS.

M. PRAS répond que le BHNS remplacera la halte mais que les lignes de bus 38 et 98 seront maintenues.

- Une personne demande si une autre gare pourrait être envisagée à Bouguenais, par exemple dans le secteur de la Neustrie.

M. BAINVEL répond qu'à ce stade un tel projet n'est pas à l'ordre du jour.

- Une personne demande si le BHNS pourrait s'arrêter à Neustrie afin d'amener les usagers du tramway vers l'aéroport.

M. PRAS répond que le tracé du BHNS est pour le moment étudié par le périphérique. Il rappelle la volonté de rapidité de desserte du BHNS, qui ne doit pas seulement servir aux voyageurs de l'aéroport mais aussi aux personnes souhaitant se rendre sur le reste du site aéroportuaire. Il note cependant l'idée.

- Un participant, salarié de la zone aéroportuaire, affirme que la part modale des usagers qui se rendent aujourd'hui à l'aéroport en transports collectifs est de 10%, et est de seulement 5% pour les salariés de la zone aéroportuaire. Il explique ensuite que la redondance entre le BHNS et le train fait sens selon lui car elle permet une « résilience » de l'accès à la zone aéroportuaire : il prend pour exemple la plateforme aéroportuaire Roissy-Charles de Gaulle et de ses deux solutions d'accès ferroviaires (LGV et RER B), auxquelles viendra s'ajouter le CDG Express. Le BHNS permettra par exemple d'accéder à l'aéroport depuis la gare en cas de grève SNCF. Il s'inquiète en revanche de l'utilisation du parking relais par les usagers de l'aéroport ou par tout autre usage qui ne serait pas relatif à la halte.

M. FORMSTECHECHER répond 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'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 réflexion : l'objectif est de ne pas avoir un parking saturé par des voitures sur une longue durée, par des usagers de l'aéroport. Des dispositifs de vidéosurveillance ou de barriérage existent et pourront être étudiés dans le cadre du projet.

- Une personne travaillant au Technocampus Océan, utilisatrice quotidienne des transports en commun, remercie d'abord Nantes Métropole pour l'augmentation de la fréquence du bus 38. Elle trouve le secteur bien desservi depuis Nantes mais regrette le manque de bus depuis Neustrie. Elle trouve que la halte a un intérêt pour les personnes qui viennent de Bouaye, Sainte-Pazanne ou Port-Saint-Père, qui viennent actuellement en voiture selon elle. Elle évoque également la saturation du réseau routier et propose l'idée de site propre pour le bus 38, ce qui inciterait plus de monde à le prendre selon elle. Elle souligne que beaucoup de jeunes dans sa situation ne peuvent pas acheter de logement à Nantes et que la desserte en train permettrait de pouvoir se rendre aisément sur la zone tout en habitant à Bouaye, Sainte-Pazanne ou Port-Saint-Père.
- Une personne souligne que selon elle la desserte de l'aéroport par le train a beaucoup plus de sens pour les habitants des zones de l'ouest de la ligne et évoque une confusion dans la manière dont le projet est présenté comme une liaison entre le centre de Nantes et l'aéroport. Il ajoute que la réponse précédemment donnée sur l'accès à l'aéroport par le tramway prend selon lui davantage de sens si le projet est pris comme une opportunité de désenclaver l'extérieur de la métropole nantaise.
- Une autre personne rebondit sur cette intervention et exprime son sentiment de négligence de la population métropolitaine alors que cette population s'accroît. Elle propose de créer en plus de la halte une voie verte entre Nantes et la zone aéroportuaire, ce qui répondrait selon elle davantage aux besoins en décarbonation. Elle souligne enfin les nuisances subies relatives à l'aéroport et demain à la fréquence du train.
- Une troisième personne évoque son impression d'entendre un discours qui opposerait les habitants qui auraient la « chance » d'habiter en métropole aux habitants du quadrant sud-ouest qui bénéficieraient du projet. Elle se demande si les habitants de la métropole, demain, n'auront pas intérêt à aller habiter en dehors de la métropole, ce qui aurait comme effet de vider le centre de la métropole.
- Une personne demande si le manque de personnel en halte n'empêchera pas les personnes à mobilité réduite d'embarquer dans les trains.

M. FORMSTECHEUR répond que la situation en courbe de la halte pourrait être problématique pour descendre du train sur le quai du fait d'une lacune importante entre le seuil de la porte et le quai. La courbe n'est cependant pas très prononcée, ce qui permet de concevoir une halte accessible aux personnes à mobilité réduite, En effet, la lacune permet le franchissement d'un fauteuil roulant du quai au train en autonomie.

- Une personne pose la question de l'amplitude horaire du passage des trains (6h-21h), jugée réduite.

M. BAINVEL répond qu'élargir l'amplitude horaire et augmenter la fréquence des trains, notamment en heures creuses, reste une solution très compétitive pour les usagers, notamment pour les habitants de la métropole de Nantes qui pourront utiliser le train avec un titre combiné. Cette solution de desserte est également compétitive pour les habitants de Saint-Nazaire, d'Angers ou encore du Mans qui arriveraient par la gare de Nantes. L'objectif est de favoriser les déplacements pour tout le monde et dans les deux sens, en complémentarités avec les offres de transport développées par les autres collectivités.

- Une personne exprime des doutes sur la fiabilité du projet. Elle demande quel matériel sera alloué, si le matériel est déjà commandé et s'il sera livré lors de la mise en service du projet, en soulignant l'enjeu de transport de voyageurs avec des valises ou avec des vélos. Elle suggère également de demander à Airbus de décaler les horaires de ses salariés car ceux qui commencent à 5 heures du matin ne pourront pas prendre le train.

M. BAINVEL répond que l'embarquement des vélos dans le train n'est pas un objectif. La Région souhaite plutôt offrir une solution aux gares de départ et d'arrivée de stationnement de train. Nantes Métropole a également un projet d'extension de son réseau Bicloo. Sur le matériel, le lot a été ouvert à la concurrence et le sujet du matériel fait partie des discussions avec l'opérateur, dans le cadre de la modernisation de la ligne, du renfort de l'offre et de l'augmentation des trains en circulation.

- Une personne demande les objectifs de la métropole et de la région en matière de report modal vers les transports en commun pour les déplacements dans la zone aéroportuaire.

M. PRAS répond que l'utilisation des transports en commun pour accéder à la zone aéroportuaire concerne aujourd'hui 10% des usagers et que l'objectif fixé est une augmentation de 5% par l'amélioration de l'ensemble du réseau, soit 15%. Il rappelle aussi le travail mené, notamment depuis la crise Covid-19, sur le développement du vélo par la mise en place du Schéma directeur des itinéraires cyclables (SDIC) sur l'ensemble du territoire métropolitain, en cours de développement. Il évoque une possibilité de création d'un point de relais Bicloo sur la halte ferroviaire.

- Une participante se dit en désaccord avec la création d'un point de relais Bicloo, car cela ne remplace pas son propre vélo pour les déplacements quotidiens. Le transport de vélos dans le train est également important pour le tourisme selon elle.
- Une autre participante s'interroge sur le faible nombre de passagers estimés qui descendraient à la halte dans chaque train (700 à 900 par jour soit une quinzaine par train).

M. BAINVEL répond que l'objectif de la Région est l'augmentation des trains en circulation et que la création d'une halte sur la ligne représente une opportunité de desserte de l'aéroport. L'augmentation de trafic sur la ligne a pour principal objectif l'amélioration de la desserte sur l'ensemble de la ligne, avant et après la halte.

- Un élu de Saint-Aignan de Grand Lieu exprime son souhait que les discussions ne portent pas seulement sur la desserte de l'aéroport. Le projet a pour vocation première la desserte de la zone d'activité, sur laquelle 85% des emplois est indépendante de l'activité aéroportuaire et de l'aéroport. Bien que selon lui de nombreux salariés viendront toujours à l'aéroport en voiture, ce projet est structurant pour la zone d'activité.

L'animatrice conclut la réunion en invitant les participant à participer aux futurs rencontres de la concertation.