

Projet de création de halte ferroviaire à Bouguenais Contribution du CESER des Pays de la Loire

■ Bureau du 20/05/2025

■ Contribution présentée par M. Yvic KERGROAC'H au nom de la Commission « Infrastructures – Mobilités – Infrastructures de l'information et de la communication - Énergies »

25 votants : adopté à l'unanimité.

SOMMAIRE

1. Un projet ancien... prévu finalement pour 2032	3
2. Une halte qui entre dans le cadre d'une démarche globale d'accès au quartier de l'aéroport.....	3
3. Un projet lié au développement de l'offre prévue dans le schéma régional des mobilités et dans le cadre de la mise en place du service express régional métropolitain (SERM) nantais	4
4. Un projet qui doit limiter les impacts environnementaux	5
5. Un projet qui doit entrer dans le cadre de la rénovation globale de l'aéroport	5

1. Un projet ancien... prévu finalement pour 2032

Le CESER considère que la desserte actuelle de l'aéroport de Nantes Atlantique n'est pas satisfaisante. Dès sa contribution pour un contrat d'avenir en mars 2018¹, au lendemain de l'annonce de l'abandon du transfert de Nantes Atlantique vers Notre-Dame-des-Landes, il soulignait la nécessité d'améliorer la desserte en transport collectif, évoquant les options ferroviaires et urbaines via la prolongation du tramway depuis le terminus actuel « Neustrie »

Dans sa contribution sur l'aéroport datant de 2021, il a pris acte de l'abandon de l'option « tramway » pour des raisons de coûts et d'infrastructures, et de la décision de création d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS)². Il souhaite cependant que l'option « tramway » ne soit pas écartée pour le long terme.

Le projet actuel de création de halte sur la ligne ferroviaire Nantes Pornic – Saint-Gilles-Croix-de-Vie, couplé à la création d'une ligne de bus à haut niveau de service, figure dans le volet mobilité du CPER pour un montant de 15 M€ dont 10 M€ pour l'État et 2,5 M€ pour la Région³. Dans son avis datant de décembre 2023⁴, le CESER avait rappelé l'urgence de la réalisation des travaux.

Le CESER se réjouit donc du lancement de la concertation préalable à la réalisation de la halte ferroviaire, même s'il regrette qu'il aura fallu une quinzaine d'années entre l'abandon du transfert de l'aéroport et la mise en service de la halte ferroviaire (prévue en 2032).

2. Une halte qui entre dans le cadre d'une démarche globale d'accès au quartier de l'aéroport

En dépit de son coût élevé (15 M€ inscrits au CPER pour la halte ferroviaire), le projet se justifie pleinement par le fait qu'il concerne l'aéroport, mais également l'ensemble du quartier aéroportuaire, fort de 13 000 emplois industriels et tertiaires, disposant en outre de centres de recherches et de formations.

Il s'agit également, du fait de sa position géographique, d'une porte d'entrée de l'agglomération nantaise. La halte pourrait donc constituer un pôle d'échange multimodal, entre train, transports collectifs routiers, et mobilités actives, à la fois pour se rendre dans le quartier aéroportuaire, mais aussi accéder au centre-ville depuis le sud de l'agglomération nantaise.

L'usage potentiel par les habitants de la périphérie sud de Nantes devra être réfléchi globalement, pour éviter d'augmenter le trafic automobile sur la zone aéroportuaire, déjà saturée actuellement.

Cette halte serait donc pertinente quel que soit l'avenir de l'aéroport à moyen-long terme y compris en cas de plafonnement de l'activité de l'aéroport voire d'un déménagement ultérieur

¹ https://ceser.paysdelaloire.fr/wp-content/uploads/2018_03_20_Contribution_au_projet_de_contrat_avenir_Etat_Region.pdf

² https://ceser.paysdelaloire.fr/wp-content/uploads/etude_aeroport2021_web-assemblee-site-internet-1.pdf

³ https://www.prefectures-regions.gouv.fr/pays-de-la-loire/irecontenu/telechargement/118522/882114/file/0_Avenant%20Mobilit%C3%A9s%20CPER%20PDL%20et%20annexes_sign%C3%A9_%2027%2006%202024.pdf

⁴ https://ceser.paysdelaloire.fr/wp-content/uploads/2023_12_18_Avis_CPER_volet_mobilites.pdf

de l'infrastructure tels qu'évoqués notamment par le Coceta⁵ (collectif des citoyens exposés au transport aérien) et certains acteurs des milieux économiques.

3. Un projet lié au développement de l'offre prévue dans le schéma régional des mobilités et dans le cadre de la mise en place du service express régional métropolitain (SERM) nantais

Le projet de halte doit aller de pair avec la mise en place d'une densification et d'un cadencement⁶ de l'offre ferroviaire.

Le CESER considère la desserte à la demi-heure telle que prévue comme insuffisante pour assurer l'attractivité du transport ferroviaire et caractérise un manque d'ambition. Cette fréquence doit être assurée 7 jours sur 7 pour en faciliter la lisibilité. La mise en place de cette offre devra s'accompagner de travaux d'infrastructures (rénovation de passages à niveau et créations éventuelles de zones de croisement) permettant de fiabiliser cette ligne à voie unique particulièrement vulnérable face aux perturbations de trafic.

Le CESER regrette le créneau prévu (6 h – 21 h) inférieur à l'amplitude d'ouverture de l'aéroport (le couvre-feu est actuellement institué à minuit) ne permettant pas l'accès à l'ensemble des voyageurs et salariés du site.

De ce fait, et dans une approche multimodale, le BHNS devra aussi, en complément, offrir une amplitude supérieure, idéalement correspondant aux normes « Busway » nantais en matière d'amplitude (5 h - 0 h 30) et de fréquences, et circuler le plus possible en voie dédiée. Le matériel devra être adapté et prévoir l'accès aux voyageurs munis de bagages.

Si certains souhaitent une infrastructure et une desserte spécifique pour l'aéroport, pouvant conduire à une tarification dédiée, le CESER souhaite une desserte globale de la zone aéroportuaire. Il considère donc que le train comme le BHNS devront favoriser les mobilités du quotidien et donc être accessibles aux tarifications actuellement en cours (tarification TER et tarification transports urbains), ce qui n'est pas le cas de la navette actuelle.

Le CESER note toutefois que les temps de trajet entre le centre de Nantes et l'aéroport ne seront pas améliorés en conditions normales de situation (20 minutes entre la gare et l'aéroport avec la navette actuelle, 25 minutes à terme avec le TER combiné au BHNS). En effet, la halte est prévue à plusieurs centaines de mètres de l'aéroport dans tous les cas. De plus, le TER s'arrête à Rezé Pont Rousseau et peut être à terme à Mangin-Beaulieu sur l'île de Nantes, ce qui allongera son temps de trajet⁷. Elle devra offrir un minimum de services (informations voyageurs y compris en anglais pour les usagers de l'aéroport, toilettes...).

Une diamétralisation des lignes en gare de Nantes pourrait à terme être envisagée pour éviter les ruptures de charge.

⁵ https://www.change.org/p/trafic-a%C3%A9roport-na-refusez-de-sacrifier-100000-survol%C3%A9s-et-l-avenir-de-notre-territoire?utm_medium=custom_url&utm_source=share_petition&recruited_by_id=a329e990-c0e9-11ee-8591-a9d14bbc5ef9

⁶ Permettant d'offrir des horaires identiques chaque heure tout au long de la journée

⁷ Prévu de 17 minutes de la halte à la gare centrale de Nantes.

4. Un projet qui doit limiter les impacts environnementaux

Comme toute infrastructure qui emporte des conséquences sur l'environnement, ce projet devra entrer dans la démarche éviter réduire compenser (ERC). Se pose aussi la problématique de la consommation foncière.

Les deux projets soumis à la concertation auront un impact fort sur la faune. Les travaux devront être engagés en concertation avec les associations de défense de l'environnement pour les limiter au maximum.

Le CESER note que le second projet emporterait des conséquences évaluées comme réduites sur la zone humide, à l'inverse du projet 1. Ce critère devra être pris en compte dans le choix qui sera réalisé in fine concernant l'implantation de la halte, même s'il implique une distance de 200 à 250 m entre la halte et le BHNS. Dans ce cas, des solutions devront être envisagées pour faciliter les échanges pour les personnes à mobilité réduite.

5. Un projet qui doit entrer dans le cadre de la rénovation globale de l'aéroport

Le CESER rappelle la nécessité d'adapter l'infrastructure de l'aéroport à la hausse constatée du trafic, avec 7 M de passagers en 2024. Le trafic 2025 devrait dépasser celui de 2019.

L'aérogare actuelle est en effet particulièrement vétuste et inadaptée au trafic actuel.

La création de la halte ferroviaire n'est donc qu'un élément de la rénovation de l'aéroport, contribuant à l'attractivité économique et touristique du territoire. La désignation du concessionnaire (prévue d'ici à 2026), maintes fois repoussée, est donc urgente pour permettre de disposer d'une vision à long terme sur l'infrastructure.