

PROJET DE CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DES SITES INDUSTRIELS DE DONGES

PERMANENCES RIVERAINS

Mairie de Donges – Donges

Le 13 octobre 2015 de 9h à 14h et le 21 octobre 2015 de 9h à 17h

*Les encadrés correspondent aux réponses de la maîtrise d'ouvrage faites pendant les permanences.
Le compte-rendu des échanges avec les participants reprend l'ordre chronologique des questions posées et avis exprimés.*

PERMANENCE DU 13/10/2016

1. Riverain de Donges / abonné TER

SNCF Réseau en tant que maître d'ouvrage propose un temps particulier d'échanges le soir du mercredi 21 octobre 2015 entre 17h et 19h avec les abonnés TER comme annoncé lors de l'atelier du 7 octobre 2015. Ils seront prévenus par courrier.

L'interlocuteur n'a pas d'avis préférentiel entre la variante Nord et la variante Sud. Certains riverains pensent au tracé « Grand Nord », mais l'impact environnemental notamment est bien trop important.

Ce tracé « Grand Nord » permettrait éventuellement de rapprocher la halte du centre de Donges, et une aire de covoiturage aux 6-Croix existe déjà, mais l'impact sur les marais est trop important.

La halte serait éloignée de Donges et remettrait en cause la desserte ferroviaire de Donges notamment, contrairement aux solutions proposées actuellement (en effet, le tracé serait à proximité de la route nationale donc bien au nord de Donges). Par ailleurs, les impacts environnementaux sont tels que les compensations éventuelles notamment seraient très conséquentes. De nombreux autres critères écartent cette variante, par exemple : le nécessaire passage près de la Route Nationale n°771 implique un impact très fort sur les espaces urbanisés, industriels (carrière ...), agricoles, etc...

Y a-t-il eu un projet de tunnel sous la RD 100 actuelle ?

Cette solution n'a pas été envisagée, notamment du fait de la nature des sols, de l'occupation souterraine (réseaux divers notamment), sans parler des coûts de réalisation très importants.

L'abonné TER s'étonne de la classification des nuisances sonores car les seuils semblent relativement faible comparé au passage d'un train.

Les mesures sont faites sur 24h, il y a donc une moyenne diurne de 6h à 22h et nocturne de 22h à 6h. L'étude d'impact en 2016 devra confirmer si les seuils réglementaires sont respectés, et si le cas échéant, des mesures de protection sont nécessaires.

Quels sont les mesures de protection envisagées ? L'usage du sifflet des trains entraîne des nuisances supplémentaires et les trains neufs AGC semblent plus bruyants.

Les éventuelles mesures de protection sont liées aux seuils fixés par la réglementation en vigueur. L'étude acoustique menée dans le cadre de l'étude d'impact permettra de déterminer si les seuils réglementaires sont respectés ou non. Si ces seuils sont respectés, il n'est pas nécessaire de mettre en place de protections physiques. Pour autant, cela n'empêche pas de réaliser des aménagements d'insertion urbaine et paysagère notamment. Si ces seuils ne sont pas respectés, différentes mesures existent : d'éventuels écrans acoustiques, des merlons, etc.... et devront être étudiées.

L'usage actuel des sifflets par les trains est notamment lié à la traversée de voie en gare à Donges et au croisement éventuel de 2 trains. Une fois le contournement réalisé, il n'y aura plus de coups de sifflets lors de la traversée de la halte, la traversée des voies ferrées se faisant par un ouvrage. L'usage des sifflets liés au croisement des trains perdurera par contre, ceci est une règle nationale (environ 60 trains circulent chaque jour entre Nantes et St Nazaire, ainsi le nombre de trains qui se croisent à Donges est peu important).

Est-ce que la passerelle permettant de franchir les voies ferrées de la nouvelle halte sera équipée d'ascenseurs ?

A ce stade des études, le projet en prévoit. Cependant, la politique nationale de SNCF Réseau partagé avec les partenaires concernés est de privilégier la mise en place de rampes accessibles pour tous, notamment pour des questions de gestion et d'entretien ultérieurs (en effet, le coût d'entretien d'ascenseurs est très important).

Quels sera la longueur des quais ? Dans certaines gares, il est nécessaire de descendre à l'avant du train, est-ce que sera le cas ? Les quais seront-ils assez haut ? Quels seront les équipements en gare ?

La longueur des quais envisagée est d'environ 165 m (Cf. dossier de publication). Elle a été convenue en fonction de la longueur du matériel roulant sur cette ligne ferroviaire et s'arrêtant en gare de Donges (trains TER). Les quais seront accessibles selon les normes en vigueur, à savoir 55 cm de hauteur par rapport aux rails (hauteur entre le quai et le matériel roulant).

Concernant les équipements, si des besoins sont avérés comme un abri deux roues, un dépose minute ou un arrêt de car, etc... ils seront définis et discutés dans le cadre des études à venir. Un travail va être mené sur les besoins et opportunités, des rencontres sont prévues avec les autorités organisatrices des transports (AOT), mais aussi la commune et les riverains le souhaitant pour bien dimensionner ce besoin.

Y aura-t-il des guichets automatiques, des composteurs ? Actuellement à Donges il y a juste un composteur de billet STRAN, mais il n'est pas possible d'acheter des billets SNCF sur place. Sera-t-il possible d'avoir des billets de transport intermodal (billetterie intégrée) ?

Ces éléments précis n'ont pas encore été abordés dans le cadre des études préliminaires approfondies. Ils feront l'objet de discussion avec la Région et TER SNCF durant les études d'avant-projet.

Des mesures de protections sont-elles prévues pour la halte qui se trouve dans le périmètre du PPRT ?

Le coût du projet intègre les mesures de sécurisation de la halte conformément à la réglementation en vigueur et notamment le PPRT. Les deux haltes n'ont pas les mêmes problématiques de risques. La halte de Jouy est moins exposée aux risques technologiques.

Que deviendra la halte actuelle ? Les travaux pourraient-ils être l'occasion de déplacer le menhir de la vachette et le dolmen qui se trouvent actuellement près du chemin de fer dans la raffinerie ?

L'avenir du bâtiment de la halte actuelle n'a pas encore été abordé. Cela fera partie des éléments à travailler dans les études à venir avec la raffinerie, les riverains, les associations et la commune de Donges notamment.

Est-ce que les bruits de la raffinerie sont pris en compte dans les études acoustiques ?

Les bruits de la raffinerie sont définis comme des bruits environnants dans les études acoustiques.

2. Couple de riverains de l'avenue de la Gare à Donges

Quel est l'avenir du parking poids lourd près du giratoire de l'Avenue de la Gare ?

Au stade des études préliminaires, le devenir exact de ce parking n'a pas encore été étudié. Il est convenu de le conserver. Il s'agira de travailler avec la Commune pour le dimensionner et l'adapter.

L'association des zones à risque du PPRT (ADZRP) a milité pour interdire le passage des poids lourds par la rue du Stade. Les poids lourds passent à présent par la Route Départementale 100 mais le projet modifiera fortement les circulations sur la commune. Pourquoi n'y a-t-il pas eu une étude d'urbanisme global ?

Il est prévu que les études à venir en 2016 intègrent avec la commune un plan de circulation global pour s'assurer des différents usages.

Est-ce qu'une visualisation en 3D ou des points de niveau sur les cartes ont été réalisés pour mieux visualiser le projet ?

Dans le cadre de l'enquête publique et de l'étude d'avant-projet, cet outil pourrait être mis en place.

Des indemnités sont-elles prévues si nos terrains sont impactés ?

Si un terrain est impacté en termes de foncier, il y a en effet des indemnités.

Les maisons proches du projet seront-elles rachetées ?

Si elles ne sont pas directement impactées par l'emprise du projet (impact sur le foncier), il n'est pas prévu de rachat de ces biens. Par contre, si elles le sont, oui.

Par ailleurs, au-delà du rachat éventuel en cas d'impact foncier, le projet prévoit bien des mesures d'insertion urbaine et paysagère.

Nous sommes partisans du bien commun, nous ne défendons pas que nos biens privés. Une étude de cette envergure s'inscrit dans le bien commun. Mais le PPRT nous accable, et Total devrait nous aider financièrement dans cette situation douloureuse. Nous ne sommes pas d'accord avec le tracé le long de la Route Nationale n°771. Quels seront les autres temps d'échanges après la concertation ?

C'est notamment l'objet de cette concertation de décider des modalités de rencontre et d'échange par la suite. Si le souhait est exprimé, des rencontres de type Comité de suivi local sont possibles par exemple.

Pour nous, la variante Sud pose un problème de circulation sur le giratoire proche de Donges, car il concentrera toutes les circulations urbaines et industrielles. La variante Nord a pour atout de séparer la circulation départementale et industrielle de la circulation urbaine. Par ailleurs, les coûts des variantes ne semblent pas assez élevés.

3. Couple de riverains de la rue du Plessis à Donges

Est-ce possible d'avoir un premier bilan des avis sur les variantes lors de la concertation ? Nous pensons que la halte de Jouy et le tracé Nord sont le meilleur choix.

A ce jour, nous avons reçu depuis le début de la concertation environ 150 avis par cartes T et par voie électronique. Le bilan de la concertation élaboré à la suite de cette période de concertation aidera à la décision sur le choix de la variante.

Est-ce que les vibrations sont pris en compte dans les nuisances ?

Une étude vibratoire sera menée en 2016 dans le cadre de l'étude d'impact. Pour les nuisances dues aux vibrations, il n'existe pas de réglementation. Cependant, SNCF Réseau dans sa politique nationale prend garde, sur une nouvelle infrastructure ferroviaire, à veiller à ce sujet des vibrations.

Comment se passe les expropriations car nous serions intéressés pour que notre maison soit racheté ?

Si une habitation n'est pas directement impactée en termes de foncier, il n'y a pas de justification pour racheter ce bien.

Est-ce qu'une séparation est obligatoire entre la route et le chemin de fer ?

Il y a obligation d'installer un dispositif de type GEFRA pour éviter que des voitures viennent sur les voies ferroviaires ou pour éviter d'éblouir les conducteurs de trains ou les automobilistes.

La différence de coûts de 10 millions d'euros environ entre les deux tracés pourrait être utilisée pour des compensations aux riverains, si la variante Nord était choisie.

Nous sommes également désappointés par l'utilisation du terme « desserte », une amélioration de la desserte passe par une augmentation du nombre d'arrêts à la halte de Donges et non un simple rapprochement de la halte.

Par ailleurs, que se passe-t-il pour l'entreprise Lorcy ? On souhaite que les entreprises restent sur le territoire de Donges.

Le choix de la variante sera fait en comité de pilotage. Si la variante Nord était choisie, il n'est pas question que la différence de 10 millions d'euros soit utilisée.

Il est impossible d'imposer aux entreprises de rester sur le territoire si elles doivent être relocalisées. Cependant, la priorité affichée par la CARENE et la Commune notamment, est de conserver les entreprises sur le territoire.

Concernant l'entreprise Lorcy, elle devra être relocalisée car elle est impactée quelle que soit la variante retenue. Des contacts ont déjà été pris et des rencontres ont lieu avec toutes les entreprises concernées par le projet.

4. Membre de l'association Bretagne Vivante (Président de l'association des Mulots Chevelus), riverain de Donges

Y-a-t'il un passage du tracé des variantes dans la zone humide dite des Magouëts ?

A ce stade, oui. Dans une logique Eviter – Réduire – Compenser (ERC), les études ont permis d'éviter au maximum les zones environnementales sensibles. Lors de l'étude d'impact menée en 2016 et toujours dans cette logique ERC, les mesures compensatoires liées à ce passage seront définies (par exemple, la recherche d'une transparence de l'ouvrage sera étudiée) et la réduction de l'impact sera recherché au maximum.

SNCF Réseau propose d'associer les associations le souhaitant (par exemple FNE, Bretagne Vivante, LPO...) à l'élaboration de l'étude d'impact pour analyser au mieux les mesures compensatoires nécessaires.

Dans les mesures compensatoires, il est peut-être possible de refaire l'écoulement du marais de Liberge à savoir que le projet traverse le réseau d'eau du marais.

Afin d'alimenter les avis et le projet, SNCF Réseau vous invite à laisser un avis formalisé. SNCF Réseau propose d'associer les associations le souhaitant (par exemple FNE, Bretagne Vivante, LPO...) à l'élaboration de l'étude d'impact pour analyser au mieux les mesures compensatoires nécessaires

Quel est l'avenir de la voie ferrée actuelle qui est encerclée par la raffinerie ?

Elle sera conservée jusqu'à l'installation terminale embranchée (ITE) Total-ANTARGAZ pour des besoins de desserte industrielle. Pour le reste, cela n'est pas encore déterminé.

Est-ce que les travaux seront suivis par un responsable environnement ?

Oui, cela est compris dans la notice NRE (norme de respect de l'environnement) que SNCF Réseau met en place pour les chantiers sous sa maîtrise d'ouvrage.

Est-ce qu'il y aura des protections des voies pour la traversée d'animaux ?

Cela sera analysé dans le cadre de l'étude d'impact à venir en 2016.

5. Riveraine de l'avenue de la Paix à Donges / membre de l'association ADZRP

Est-ce possible d'avoir un rendez-vous avec SNCF Réseau et avec le Monsieur le Sous-Préfet pour faire une proposition dans le cadre du projet de contournement ?

Cette demande sera relayée auprès de l'Etat.

Est-ce que vous avez une idée du nombre de maisons impacté à 150 mètres du tracé du projet ?

Les études préliminaires ne font pas ressortir le nombre de maisons se situant à 150 mètres des 2 variantes. L'emprise foncière des 2 variantes impacte directement et uniquement 2 maisons.

Les maisons situées à proximité du projet de contournement sont également impactées par le PPRT.

La meilleure variante semble être la Nord car elle est plus simple pour les phases de travaux.

Il y a une différence de 10 millions d'euros entre les deux variantes. En prenant en compte qu'il y a environ 100 maisons qui seront concernées dans une bande de 150 mètres autour du tracé et qu'une maison vaut environ 160 000 euros, le rachat de ces maisons serait évalué à environ 16 millions d'euros. Ces 100 maisons sont également concernées par des travaux imposés par le PPRT pour un coût estimé à 2 millions d'euros.

Ma proposition est donc le rachat de ces maisons, ce qui représenterait au total 14 millions d'euros, les travaux imposés par le PPRT ne seraient en effet plus à faire. Ce coût représente 4 millions d'euros supplémentaires au coût du projet de la variante Sud. Les partenaires étant prêts à financer un projet à 157 millions d'euros pour la variante Sud, ils pourraient financer un projet à 161 millions d'euros pour la variante Nord et le rachat de ces maisons. En sachant que tout le monde ne souhaite pas un rachat de leurs maisons, il faudrait tout de même réaliser un merlon paysager. Mais le rachat des maisons permettrait également de libérer du foncier.

Cette proposition peut être discutée. Cependant, si le choix de la variante se portait sur le tracé nord, la différence de coûts évoquée ne serait pas utilisable en l'état (il s'agit d'une différence pouvant être considérée comme une « économie »).

Les travaux sur ma maison correspondent à un renforcement du bâti et à l'installation d'un triple vitrage. Nous souhaiterions nous faire racheter la maison maintenant.

Si votre maison n'est pas impactée en termes foncier, il n'est pas possible, au titre d'un projet public d'intérêt général de l'acheter. Par contre, il est bien prévu, pour assurer une meilleure intégration, des aménagements d'insertion urbaine et paysagère.

6. M. le Président du Syndicat mixte du bassin versant du Brivet

Le projet traverse le canal de Martigné. Tous les hivers, il y a une augmentation du niveau des eaux et actuellement les exutoires sont insuffisants. Il faut que les ouvrages d'art possèdent de large exutoire pour ne pas entraver les écoulements des marais. Comment est prévu le dimensionnement des ouvrages d'art ?

L'accès pour la vanne de l'écluse du canal de Martigné par le passage à niveau de la Jallais devra être conservé ou reconstitué. Par ailleurs, l'étude hydraulique est basée sur une crue centennale, le dimensionnement des ouvrages sera donc prévu pour répondre à une crue centennale avec l'accord des services de l'Etat. L'information transmise sera communiqué au bureau d'études techniques.

Il y a un cruel manque d'exutoires pour les marais de Brière. D'après une étude hydraulique menée dernièrement, il faudrait quadrupler le nombre d'exutoires. Nous pouvons élargir les canaux, mais pas les ouvrages d'art.

L'étude hydraulique sera menée conformément à la loi sur l'Eau en 2016-17. L'étude hydraulique devra définir le dimensionnement des ouvrages nécessaire. L'étude d'impact permettra également de définir les mesures compensatoires éventuelles. L'information transmise sera communiqué au bureau d'études techniques.

SNCF Réseau propose que le syndicat mixte soit associé dans les réflexions à venir.

PERMANENCE DU 21/10/2016

1. Riveraine de la Maison Noulet – Donges

Il y a un souci d'information par rapport au PPRT. Serait-il possible de rencontrer les différents interlocuteurs de l'Etat ?

Cette demande sera relayée auprès de l'Etat en charge du PPRT.

Le choix de la variante est primordial pour la situation de cette riveraine. Soit la variante nord est choisie, et dans ce cas le terrain devra être acquis, soit la variante sud et dans ce cas le terrain n'est pas concerné par le projet de contournement mais par le PPRT.

Le choix de la variante de tracé se fera suite à la concertation, sur décision du comité de pilotage qui se tiendra dans le courant du 1^{er} trimestre 2016.

Quelle est la chaîne de décision relative au projet ? Quelle est la réglementation en cas d'acquisition foncière au titre du projet de contournement ?

Le comité de pilotage, sous l'égide de M. le Préfet, réunit les partenaires co-financeurs : l'Etat, Total Raffinage France, la Région Pays de la Loire, le Département de Loire Atlantique, la CARENE, la Commune de Donges, le Grand Port Maritime de Nantes – St Nazaire et SNCF Réseau qui est également maître d'ouvrage. C'est le comité de pilotage qui prend les décisions relatives au projet de contournement.

En cas d'acquisition dans le cadre du projet de contournement, SNCF Réseau sollicite les services de France Domaines qui évaluent le bien pour permettre ensuite une négociation entre SNCF Réseau et le propriétaire concerné sur la base de la proposition de France Domaine.

2. 2 riveraines de la rue Jean Jaurès à Donges

L'une des riveraines présentes a participé à l'atelier de concertation du 7/10/2015. Elle se questionne quant à la suppression de l'entrée de ville située Rue Louis Pasteur. Celle-ci a une importance modérée, elle sert à la sortie des écoles, l'accès au cimetière et la sortie de la raffinerie.

Pour l'entrée de ville, il s'agit du travail lié au plan de circulation. Il s'agira de l'engager en 2016 dans l'élaboration des études ultérieures et notamment l'étude d'impact. Il est tout à fait possible d'associer les riverains à ces réflexions. Il est possible de recueillir les avis ou les suggestions à faire par rapport au fonctionnement des différentes rues et aux habitudes pour nourrir les réflexions à venir en 2016 avec la commune notamment.

L'une des riverains exprime sa préférence pour la halte de Jouy et son inquiétude quant au traitement du sujet du rond-point à proximité.

Quelles seront les différentes nuisances du projet ?

L'étude d'impact menée en 2016 préalablement à l'enquête publique devra permettre de définir les impacts et les mesures compensatoires appropriées. L'élaboration de cette étude (sur les aspects paysagers, acoustiques, urbains...) pourra être partagée avec les riverains le souhaitant.

L'une des riveraines est inquiète par rapport à la dépréciation des biens.

La proximité de la halte de train peut constituer a contrario une plus-value. L'exemple de la proximité de la halte est évoqué sur des projets de la région comme le Tram-Train Nantes – Châteaubriant comme étant un gain potentiel pour les habitations situées à proximité.

L'une des riveraines ajoute que, de son point de vue, c'est le PPRT qui affecte le plus la valeur des biens.

3. Riveraine de l'avenue de la Paix à Donges / membre de l'association ADZRP (même riveraine (n°5) que lors de la permanence du 13/10/2015)

Suite à la permanence du 13/10/2015, il est exprimé la même demande d'avoir un rendez-vous avec SNCF Réseau et avec le Monsieur le Sous-Préfet pour faire une proposition dans le cadre du projet de contournement. Cette demande a également été formulée auprès de M. le Maire.

Cette demande a été relayée auprès de l'Etat.

Qu'en est-il de l'entrée au bourg de Donges dans le secteur de la rue Pasteur si la variante Nord est retenue ?

Au stade des études préliminaires, il est effectivement prévu que cet accès soit fermé. Ce sujet a été évoqué à plusieurs reprises lors de la concertation. Il est donc prévu de travailler

avec la Commune notamment sur le sujet des circulations à proximité du projet de contournement ferroviaire pour définir les besoins et réponses nécessaires.

4. Riveraine de la rue Louis Pasteur à Donges

Ce projet va avoir un impact sur les 20/30 ans à venir, notamment sur le plan de circulation.

Il est prévu de travailler avec la Commune notamment sur le sujet des circulations à proximité du projet de contournement ferroviaire pour définir les besoins et réponses nécessaires. Dans les modalités de concertation à venir, il pourrait être envisageable de mettre en place un atelier de concertation sur ce sujet en associant les riverains et autres parties prenantes le souhaitant.

Est-il prévu une modélisation 3D ? Comment l'entrée de ville sera-t-elle traitée ?

Dans le cadre de l'enquête publique et de l'étude d'avant-projet, cet outil 3D pourrait être mis en place. Pour l'entrée de ville, il s'agit du même travail que celui évoqué pour le plan de circulation. Il s'agira de l'engager en 2016 dans l'élaboration des études ultérieures et notamment l'étude d'impact. Il est tout à fait possible d'associer les riverains à ces réflexions. Il est possible de recueillir les avis ou les suggestions à faire par rapport au fonctionnement des différentes rues et aux habitudes pour nourrir les réflexions à venir en 2016.

5. Riveraine de la rue Louis Pasteur à Donges

La riveraine évoque l'emprise éventuelle sur le foncier de sa propriété et qu'on puisse lui présenter sur les cartes.

Après échanges, il s'avère que le terrain concerné n'est pas impacté par le projet de contournement. Au niveau de la variante Sud, le terrain serait proche de la route. Dans le cas de la variante Nord, le terrain serait un peu plus éloigné de la voie ferrée.

Quelle est la chaîne de décision relative au projet ? Quelle est la réglementation en cas d'acquisition foncière au titre du projet de contournement ?

Le comité de pilotage, sous l'égide de M. le Préfet, réunit les partenaires co-financeurs : l'Etat, Total Raffinage France, la Région Pays de la Loire, le Département de Loire Atlantique, la CARENE, la Commune de Donges, le Grand Port Maritime de Nantes – St Nazaire et SNCF Réseau qui est également maître d'ouvrage. C'est le comité de pilotage qui prend les décisions relatives au projet de contournement.

En cas d'acquisition dans le cadre du projet de contournement, SNCF Réseau sollicite les services de France Domaines qui évaluent le bien pour permettre ensuite une négociation entre SNCF Réseau et le propriétaire concerné sur la base de la proposition de France Domaine.