

PROJET DE CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DES SITES INDUSTRIELS DE DONGES

ATELIER DE CONCERTATION

Maison des Associations - Donges

Le 27 octobre 2015 à 14h

L'atelier a duré deux heures et quart et a accueilli 11 participants (7 exploitants agricoles dont un représentant de l'AGRENE (Association des agriculteurs de la CARENE), Chambre d'Agriculture de Loire Atlantique, Communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire (CARENE)).

Intervenants

La maîtrise d'ouvrage du projet

- Guillaume BEDEL, Directeur de projets, SNCF Réseau
- Yves Maël UGUEN, Chargé de projets, SNCF Réseau

Déroulement de l'atelier

1. Ouverture

. Mot d'accueil par **Guillaume BEDEL**, Directeur de projets, SNCF Réseau

2. Présentation du projet par la maîtrise d'ouvrage

. Présentation du projet par **Guillaume BEDEL**, Directeur de projets, SNCF Réseau

3. Temps d'échange avec les participants

4. Clôture de la réunion

1. Ouverture

Guillaume BEDEL, Directeur de projets, SNCF Réseau, remercie les participants pour leur présence. Il indique que SNCF Réseau coopère avec la Communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire (CARENE) sur les thématiques agricoles notamment, et qu'un partenariat est en cours d'élaboration avec la Chambre d'agriculture de Loire-Atlantique dans le cadre du projet de contournement ferroviaire des sites industriels de Donges.

2. Présentation du projet

Présentation du projet par Guillaume BEDEL, Directeur de projets, SNCF Réseau

La présentation se base sur le diaporama, disponible en pièce-jointe du présent compte-rendu

- En quoi consiste le projet ?
- Les acteurs du projet : le maître d'ouvrage, SNCF-Réseau, les partenaires financeurs des études
- Les objectifs du projet
 - o Réduire l'exposition aux risques industriels
 - o Pérenniser l'activité industrielle de la raffinerie et des sites attenants (dont le Grand Port Maritime de Nantes – St Nazaire)
 - o Améliorer la desserte ferroviaire de Donges
- Les origines du projet
- Le projet : tracé nord, tracé sud
- La future halte ferroviaire
 - o Une halte intermodale et accessible facilement
 - o Des équipements rendant des services efficaces aux voyageurs
 - o Une insertion au cœur d'un espace aménagé
 - o Une halte respectueuse de l'environnement
 - Deux positionnements possibles : « Jouy », « Donges »
- La mise en œuvre du projet
 - o Les étapes à venir pour le projet
- Les modalités de la concertation : comment s'informer ? Comment s'exprimer ?

3. Temps d'échange avec les participants

Les encadrés correspondent aux réponses de la maîtrise d'ouvrage faites pendant la réunion. Lorsqu'un intervenant externe à SNCF Réseau a complété ces réponses, son nom et sa fonction sont précisés.

Le compte-rendu des échanges avec les participants reprend l'ordre chronologique des questions posées et avis exprimés.

Axel GAYRAUD, chargé d'études territoire à la Chambre d'agriculture de Loire-Atlantique, indique que SNCF Réseau a décidé en accord avec la Chambre d'agriculture et la CARENE notamment d'organiser un atelier spécifique aux questions agricoles, afin de séparer ces problématiques de celles des entreprises. Il demande aux agriculteurs de préciser le type d'accompagnement qu'ils attendent de la Chambre d'agriculture jusqu'à la mise en service.

• L'activité agricole durant les travaux

Il est important d'évoquer également les modalités d'exploitation des parcelles agricoles pendant le chantier, car les travaux auront des conséquences sur l'activité agricole pendant les travaux. Par exemple, réaliser une voirie provisoire d'accès à certaines parcelles pourrait être envisageable, mais son coût doit être intégré au projet. Il devra également être abordé le sujet des surfaces de compensations nécessaires au titre du code de l'environnement notamment, dans le cadre du projet.

Il est également nécessaire que les agriculteurs se prononcent sur les variantes.

Un participant demande si SNCF Réseau a estimé la dimension des surfaces concernées par le projet, et quelle est la variante de tracé ayant la plus grande emprise sur les surfaces agricoles.

Laurence DEBORDE, Chambre d'agriculture de Loire-Atlantique, demande si l'emprise sur le territoire agricole est équivalente pour les deux variantes.

Axel GAYRAUD, charge d'études territoire, Chambre d'agriculture de Loire-Atlantique, demande s'il existe des possibilités de réduction de l'emprise.

- **L'emprise du projet sur les terres agricoles**

Dans l'emprise actuelle du projet (au stade des études préliminaires approfondies) se trouvent la voie ferrée, les merlons, la route, les déblais-remblais et la piste cyclable qui sera bidirectionnelle (aujourd'hui, il existe 2 pistes unidirectionnelles. Pour réduire l'impact sur le foncier notamment, il est proposé de ne conserver qu'une seule piste bidirectionnelle). L'emprise du fuseau est quasiment égale au nord et au sud de la RD100. Des réductions sont possibles, car à ce stade du projet les emprises sont envisagées au plus large. Les études à ce sujet seront réalisées notamment d'ici l'enquête publique.

- **Les protections acoustiques**

L'insertion paysagère et acoustique doit également être traitée. Si les seuils réglementaires concernant le bruit ne sont pas respectés, des protections acoustiques devront être mises en place. SNCF Réseau réalisera, dans le cadre de l'étude d'impact, des mesures et analyses des éventuelles nuisances et définira les mesures compensatoires appropriées et conformes à la réglementation en vigueur.

Une participante remarque que les trains ralentissent pour entrer dans la raffinerie, et demande s'il est possible de faire ralentir plus généralement les trains pour limiter les nuisances sonores.

Un participant demande des précisions sur l'itinéraire emprunté par les trains de marchandises.

- **Les nuisances sonores ferroviaires**

Le temps de parcours actuel entre Nantes et Saint-Nazaire doit être maintenu. La vitesse du train a déjà été abaissée à 120 km/h dans le cadre des études préliminaires approfondies, ce qui est la vitesse minimum pour garantir le temps de parcours.

- **Les trains de marchandises**

La voie ferrée actuelle traversant la raffinerie sera mise en impasse, seule une partie sera utilisée pour les besoins de transports de marchandises de certains industriels.

Un participant évoque le plan de prévention des risques technologiques (PPRT) qui a pour conséquence de délocaliser certaines entreprises. Il estime important que les deux sujets, PPRT et contournement ferroviaire des sites industriels de Donges, ne soient pas confondus.

- **Les impacts des variantes**

Les 2 variantes (volet ferroviaire et volet routier confondus) ont quasiment le même impact sur les terres agricoles. La zone de Bonne Nouvelle est concernée de manière équivalente par les deux variantes.

- **Impacts du PPRT**

Le projet de contournement ferroviaire des sites industriels de Donges et le PPRT sont bien 2 projets distincts.

- **Impacts des variantes et des haltes pour les entreprises**

Pour les entreprises, l'impact de la halte Jouy est plus important que la halte Donges tout en permettant un développement ultérieur plus important, mais les variantes ont des conséquences à peu près similaires. D'un point de vue agricole, la halte Donges a plus d'impact que la halte Jouy.

L'entreprise Lorcy dans la zone de Bonne Nouvelle est directement impactée par le projet, quelle que soit la variante.

Un participant demande si SNCF Réseau a envisagé d'exproprier les personnes vivant à proximité des voies ferrées.

- **Acquisitions foncières**

Il n'est pas envisagé d'exproprier les habitations qui ne sont pas impactées en termes de foncier par le projet.

Guillaume BEDEL, Directeur de projets, SNCF Réseau, invite les participants à partager leur point de vue sur la problématique des passages à niveau de la Jallais et de l'Oisillière.

Un participant indique qu'il existe également un passage à niveau à Lavau, déjà desservi par un chemin. Il estime que des aménagements permettraient d'emprunter cet itinéraire.

Une participante demande s'il est prévu de fermer le passage à niveau de la Jallais.

- **Le passage à niveau de Lavau**

L'inventaire faune flore qui a été réalisé montre qu'il est nécessaire de prendre des précautions à ce niveau. Il pourrait néanmoins être envisagé de réaliser une voirie de rabattement. Les études à venir doivent permettre de confirmer ou non cette opportunité.

- **Le passage à niveau de la Jallais**

Il n'est pas prévu de fermer ce passage à niveau, sauf si la voie ferrée actuelle reste dans le réseau ferré national. Les usages identifiés (agricoles, industriels, syndicat mixte du bassin versant...) tendent à montrer que ce passage est nécessaire. Pour des raisons de sécurité, ce sujet sera analysé dans les études ultérieures.

Un participant souligne que les impacts écologiques seraient plus importants s'il s'avérait nécessaire de refaire un chemin.

- **Les impacts écologiques**

Les impacts écologiques seront étudiés dans l'étude d'impact qui aura lieu en 2016/2017.

Guillaume BEDEL, Directeur de projets, SNCF Réseau, demande si le passage à niveau de la Jallais est utilisé pour les activités agricoles, et si les agriculteurs côtoient les camions des entreprises de Bonne Nouvelle, ce que les participants lui confirment.

Une participante estime qu'il y aura toujours des agriculteurs perdants, quel que soit le passage à niveau choisi. Si ce n'est pas un agriculteur qui voit son temps de parcours allongé de 5 km, ce sera un autre.

Axel GAYRAUD, charge d'études territoire, Chambre d'agriculture de Loire-Atlantique précise que le passage à niveau de Lavau est utilisé par un exploitant ayant une surface importante, tandis que le passage à niveau de la Jallais est emprunté par plusieurs exploitants disposants de petites surfaces.

Laurence DEBORDE, Chambre d'agriculture de Loire-Atlantique, indique que toutes les parcelles agricoles devront pouvoir être desservies.

- **Le maintien des deux passages à niveau de Lavau et la Jallais**

Il ne sera pas possible de réaliser des aménagements sur les deux passages à niveau. Ces questions seront affinées au cours des études en 2016. Si la voie ferrée et le passage à niveau sont mis à disposition de l'industriel, il lui sera demandé de conserver le passage pour les agriculteurs. Dans le cadre de la suppression du passage à niveau de la Jallais (endroit où se réalisera le futur raccordement ferroviaire), il faudra s'assurer de la restitution des usages par un autre passage. La voirie de rabattement qui consisterait à longer la voie ferrée jusqu'à Lavau n'existe pas, il faudrait la créer. Les études à venir, notamment l'étude d'impact, doivent notamment permettre de s'assurer de la faisabilité technique et environnementale de cet aménagement.

Une participante évoque les circulations agricoles pendant les travaux, soulignant que certaines exploitations ont beaucoup de sites, ce qui les amènent à emprunter la RD 100. Elle demande quels seront les impacts pendant les travaux.

- **Les circulations pendant les travaux**

Cette question fait partie des éléments qui seront étudiés prochainement. Les études concernant les usages des passages à niveaux et concernant les circulations doivent être menées en 2016 avec la Chambre d'agriculture, la CARENE, la commune de Donges et les agriculteurs. L'objectif sera de s'assurer que l'ensemble des circulations sur une année sont répertoriées. C'est à ce moment que les itinéraires de déviation et les éventuelles voiries temporaires seront discutés et définis.

Un participant demande des précisions sur le nombre d'entreprises qui interviendront sur le chantier.

Un participant souligne que lorsque l'un des deux passages à niveau sera fermé, et l'autre en travaux, il n'y aura plus de traversée des voies possible.

Un participant précise que l'élevage porcin est majoritaire dans le secteur.

- **Le chantier**

Il est fort probable que plusieurs entreprises interviennent pour la réalisation des travaux. Un organisme chargé de l'ordonnancement, du pilotage et de la coordination (OPC) devra coordonner tous les intervenants. Des notices d'organisation des chantiers seront rédigées, qui organiseront les circulations riveraines et agricoles. Ce travail, qui sera alimenté avec une analyse de l'activité agricole, sera fait à partir de 2016. Il sera nécessaire de connaître précisément la nature des activités agricoles afin de déterminer les périodes où les usages sont les plus importants. Il faudra arriver à un consensus, car les travaux auront des conséquences pendant 2 à 3 ans. La coopération avec la Chambre d'agriculture et les agriculteurs doit permettre de définir au mieux ces éléments.

Guillaume BEDEL, Directeur de projets, SNCF Réseau, demande si un autre chemin est envisageable pour réaliser la desserte agricole.

Un participant évoque un chemin surmonté par un remblai sableux situé sur un terrain appartenant au Grand Port Maritime, très emprunté par les élevages porcins.

- **Impact environnemental de l'accès aux parcelles agricoles**

Il est nécessaire de s'assurer préalablement de l'impact environnemental. S'il s'avérait nécessaire d'éviter les zones à fort enjeu environnemental, il faudrait pouvoir créer une voirie sur une surface agricole tout en s'assurant de la faisabilité technique et environnementale notamment.

Axel GAYRAUD, charge d'études territoire, Chambre d'agriculture de Loire-Atlantique, demande aux agriculteurs de confirmer qu'un chemin d'usage agricole doit être large de 5 mètres.

Les participants le confirment. L'un d'entre eux suggère de créer des chemins où des zones permettent au conducteur d'un véhicule de se ranger pour laisser passer l'autre véhicule.

Axel GAYRAUD, charge d'études territoire, Chambre d'agriculture de Loire atlantique, confirme qu'il pourrait être envisagé de réaliser de tels chemins afin de réduire l'impact environnemental.

Guillaume BEDEL, Directeur de projets, SNCR Réseau, demande confirmation qu'il s'agit uniquement d'usages d'engins agricoles, et non pas de passages de troupeaux.

Une participante confirme qu'il n'y a pas de passage de troupeaux.

Un participant attire l'attention de SNCF Réseau sur le fait que le passage à niveau de Lavau est dangereux, car lorsqu'un engin agricole avec sa remorque est arrêté au stop, la remorque peut éventuellement se situer sur le passage à niveau.

- **Le passage à niveau de Lavau**

Les agriculteurs doivent respecter le code de la route et partager ce problème avec la commune de Donges qu'elle puisse éventuellement adapter la voie communale en fonction. SNCF Réseau indiquera aux services compétents le sujet pour toute suite utile. Il est à noter que la temporisation des passages à niveau est la même au niveau national, elle ne peut pas être augmentée.

- **Le passage à niveau de l'Oisillière**

L'étude des usages du passage à niveau de l'Oisillière montre qu'ils sont variés. Un diagnostic sera réalisé en 2016 sur les usages et les surfaces impactées par la variante retenue. Il sera présenté aux agriculteurs afin qu'ils vérifient qu'il est bien conforme à leurs usages. Il sera également nécessaire de vérifier si les agriculteurs sont concernés par des questions foncières, dans une logique de négociation à l'amiable. Il sera nécessaire de voir par le biais d'études techniques comment réduire au maximum les impacts. Une première estimation a été réalisée sur la base d'études notariales et de marché.

Guillaume BEDEL, Directeur de projets SNCF Réseau, demande si les agriculteurs présents sont propriétaires ou locataires.

Axel GAYRAUD, charge d'études territoire, Chambre d'agriculture de Loire Atlantique, indique que les agriculteurs présents à l'atelier sont principalement locataires.

Un participant fait part de difficultés liées à une convention d'occupation en suspens avec Total.

- **Convention avec Total**

Total est cofinanceur du projet. Des échanges pourront avoir lieu avec Total au sujet de la convention d'occupation.

Un participant souligne que l'impact le plus important se trouve au début du futur contournement.

Un participant confirme que trois des parcelles évoquées par SNCF Réseau au niveau du rond-point de l'Astrolabe appartiennent au SSCB (Société savenaisienne de commerce de bestiaux) Garcion Guichard. L'entrée de l'une de ces parcelles se situe au niveau du

passage à niveau. Si elle disparaissait, l'entrée pourrait se faire par le rond-point avec autorisation du gestionnaire de voirie. Pour accéder à la parcelle triangulaire en longeant l'ancienne voie ferrée, il serait nécessaire de passer par le terrain du voisin.

Un participant demande si SNCF Réseau dispose de surfaces pour réaliser des compensations environnementales.

Axel GAYRAUD, charge d'études territoire, Chambre d'agriculture de Loire-Atlantique, demande si des surfaces de réserve de compensation agricoles ont été identifiées.

- **Les compensations**

Les compensations ne sont pas nécessairement toutes surfaciques, elles peuvent également porter sur des fonctionnalités. Par exemple, il serait envisageable de reconstituer des fonctionnalités hydrauliques. Pour l'instant, il n'a pas été identifié de surface de compensations agricoles. Les études à venir en 2016 doivent permettre d'identifier ces éventuels terrains, cela devra se faire en coopération avec la Chambre d'Agriculture et les exploitants agricoles notamment.

Mme ROY, CARENE, indique que la CARENE souhaite faciliter l'avancement du projet, soulignant que des discussions sont à venir sur les réserves foncières existantes.

Axel GAYRAUD, charge d'études territoire, Chambre d'agriculture de Loire-Atlantique, estime que des surfaces en friche peuvent devenir des surfaces agricoles.

Guillaume BEDEL, Directeur de projets, SNCF-Réseau, demande aux participants leur avis sur le tracé et le positionnement de la halte.

Un participant estime que le nom des haltes ne sont pas adéquats, car le nom « Jouy » désigne une zone artisanale dans l'esprit des habitants.

Un participant estime que la variante sud a moins de conséquences sur les terrains agricoles. Il estime nécessaire de conserver une entrée et une sortie de Donges par le rond-point de la RD 100, car les contraintes d'évacuation des Dongeois en cas d'alerte sont très importantes.

- **Nom de la halte**

Les noms « Jouy » et « Donges » pour la halte sont théoriques à ce stade. Il conviendra de trouver un nom adéquate.

- **Contraintes d'évacuation**

Ces questions sont bien connues et prises en compte par SNCF-Réseau.

Axel GAYRAUD, charge d'études territoire, Chambre d'agriculture de Loire-Atlantique, demande si l'ensemble des participants est d'accord sur le partage des impacts agricoles identifiés lors de la réunion.

Les participants confirment partager le constat.

4. Clôture de la réunion

Guillaume BEDEL, Directeur de projets, SNCF Réseau, indique que le Comité de pilotage se réunira après les élections régionales et aura à se prononcer sur le choix d'une variante de tracé et de halte. Le choix de la variante de tracé et du positionnement de la halte

intégrera une analyse multicritères qui prendra notamment en compte l'impact sur le foncier agricole et industriel, sur le cadre de vie, et les enjeux de coût des deux variantes, etc...
Le compte-rendu de l'atelier de ce jour sera envoyé par mail aux participants. Une nouvelle réunion pourra avoir lieu au premier semestre 2016, afin de partager la décision du Comité de pilotage et lancer le diagnostic agricole précis.