

# PROJET DE CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DES SITES INDUSTRIELS DE DONGES

## ATELIER DE CONCERTATION

Salle polyvalente - Donges

Le 20 juin 2016 à 18h30

L'atelier a duré 2h20 heures et a accueilli une trentaine de participants.

### Intervenants

---

#### La maîtrise d'ouvrage du projet

- Guillaume BEDEL, Directeur de projets, SNCF Réseau
- Anthony DANNEYROLLE, Artelia
- Cédric RAMAUGE, Alhyange

Etaient présents des représentants de la Région Pays-de-la-Loire, du Département de Loire-Atlantique, de la CARENE, du Grand Port Maritime de Nantes - Saint-Nazaire, de la Ville de Donges.

Etaient présents Julie STEIN et Romain COUANAU, paysagiste, d'Artelia.

L'atelier a été animé par Claude CHARDONNET, C&S Conseils.

### Déroulement de l'atelier

#### 1. Ouverture

. Mot d'accueil par François CHENEAU, maire de Donges

#### 2. Présentation du projet par la maîtrise d'ouvrage

. Présentation du projet par **Guillaume BEDEL**, Directeur de projets, SNCF Réseau, et Anthony DANNEYROLLE, Artelia

#### 3. Temps de travail en sous-groupes sur l'insertion urbaine et paysagère de la variante nord

#### 4. Restitution et mise en commun du travail des sous-groupes

#### 5. Clôture de la réunion

## 1. Ouverture

---

François CHENEAU, maire de Donges, souhaite la bienvenue aux participants. Il souligne l'importance du cadre de vie pour les riverains, et invite chacun à s'exprimer pour que la parole des Dongeois soit prise en compte.

Claude CHARDONNET, animatrice de l'atelier, indique que le compte-rendu de la réunion publique du 19 avril 2016 est en ligne sur le site Internet du projet ([http://www.sncf-reseau.fr/sites/default/files/upload/Actualite/regions/BPL/cr\\_reunion\\_publicue\\_19\\_avril\\_2016.pdf](http://www.sncf-reseau.fr/sites/default/files/upload/Actualite/regions/BPL/cr_reunion_publicue_19_avril_2016.pdf)). Elle présente les portes paroles de la maîtrise d'ouvrage, à savoir Guillaume BEDEL, Directeur de projet SNCF Réseau, Anthony DANNEYROLLE, chef de projet Artelia, et Cédric RAMAUGE, acousticien Alhyange. Elle précise que des représentants de la Région, du Département, de la CARENE, de la Ville, et du Grand Port Maritime de Nantes – Saint-Nazaire sont présents dans la salle. L'Etat et TOTAL sont excusés.

Elle présente le déroulement de l'atelier :

- Présentation du projet et de la thématique de l'atelier,
- Travail en sous-groupes avec la mise à disposition de plans et de coupes,
- Mise en commun,
- Clôture de l'atelier.

## 2. Présentation du projet

---

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

**Guillaume BEDEL, Directeur de projet SNCF Réseau, présente :**

- Les financeurs du projet : une première convention de financement a été signée en mars 2012, une deuxième est en cours de signature pour les études d'avant-projet. Un protocole d'intention de financement des travaux a été signé le 16 décembre 2015.
- Les bureaux d'études qui accompagnent SNCF Réseau : Artelia est en charge du dossier loi sur l'eau et de l'étude d'impact. Alhyange est en charge des mesures acoustiques.
- Les objectifs du projet : réduire l'exposition de la voie ferrée aux risques industriels, pérenniser l'activité industrielle de la raffinerie et des sites attenants dont le Grand Port Maritime de Nantes – St Nazaire, améliorer l'accès à la desserte ferroviaire de Donges.
- Le calendrier du projet : l'étude d'impact environnemental doit être terminée à la fin de l'année 2016 pour envisager une enquête publique en juin 2017. Artelia a complété en ce sens les relevés faune et flore. L'étude d'impact alimentera le dossier d'enquête publique qui sera déposé pour instruction au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), qui est l'autorité environnementale pour ce projet. Le CGEDD donnera son avis sur le dossier préalablement à l'enquête publique.
- L'étape de concertation continue en cours : un atelier sur le volet patrimonial et paysager a eu lieu ce 20 juin, suivi de cet atelier sur le cadre de vie. Des rencontres régulières avec la profession agricole sont prévues, ainsi que des journées avec les entreprises dans l'objectif de les avoir toutes rencontrées d'ici la rentrée 2016. L'atelier sur le cadre de vie a pour objectif de présenter l'état d'avancement de l'état initial fait par Artelia et des premières questions qui se posent dans la démarche Eviter-Réduire-Compenser qui s'applique à l'élaboration de l'étude d'impact. Des plans et une première version du schéma d'aménagement paysager seront présentés.

**Anthony DANNEYROLLE, chef de projet Artelia,** indique travailler depuis la fin de l'année 2015 sur le projet, à collecter des données, à dresser des états initiaux.

Il présente les enjeux paysagers et urbains du territoire. Plusieurs lieux-dits au nord de la voie ferrée et près de la chapelle Bonne Nouvelle sont en vis-à-vis du projet ferroviaire. La frange urbaine qui longe le bourg de Donges, avec un tissu d'urbanisation plus dense, présente des problématiques de circulation et d'usage de l'espace public. Par ailleurs, deux zones d'intérêt environnemental situées le long du tracé ferroviaire présentent des enjeux liés à la biodiversité. Il indique que les mesures acoustiques n'ont pas pu être réalisées, du fait du conflit social qui a conduit à l'arrêt de la raffinerie, et ne permet donc pas d'effectuer les mesures dans les conditions du réel. Les mesures se feront en cinq points (rue de la Gare, rue du Plessis, hameau du Haut Gas, hameau de Bonne Nouvelle, quartier d'Assac) sur une durée de sept jours, afin d'obtenir un état initial acoustique. Elles devraient être réalisées durant l'été. A partir de ces mesures, une cartographie du bruit sera établie, et des points de repère pourront être donnés pour chaque habitation.

Il précise que l'aménagement ferroviaire sera soit en remblai, soit en déblai. Des renforcements de haies près des lieux-dits ou l'aménagement d'un merlon entre les lieux-dits et la voie ferrée pourront être réalisés afin de gérer l'insertion paysagère du projet.

Il invite les participants à s'exprimer sur le devenir des zones illustrées dans les documents qui seront remis lors du travail en sous-groupes. Elles correspondent à des délaissés autour des aménagements ferroviaires et routiers dont l'usage doit être défini (par exemple stationnement, espace vert, restitution à l'agriculture...).

**Une participante** demande quelle sera la hauteur du merlon.

**Une habitante de la rue Pasteur** indique que ses voisins n'ont pas été informés de la tenue de l'atelier. Elle demande que les habitants de la rue Pasteur soient systématiquement informés des actions de concertation sur ce projet.

**Guillaume BEDEL, SNCF Réseau**, indique que la hauteur du merlon varie selon les secteurs et la topographie du site (dans certains secteurs proches du bourg, il pourra atteindre 3 mètres). Il rappelle que la participation aux ateliers organisés depuis la fin de l'année 2016 se fait sur la base du volontariat. Les personnes intéressées à y participer peuvent contacter SNCF Réseau par mail : [contournement.donges@reseau.sncf.fr](mailto:contournement.donges@reseau.sncf.fr)

### **3. Echanges en sous-groupes**

---

Les sous-groupes étaient invités à s'exprimer sur l'insertion urbaine et paysagère du projet.

- **Restitution du sous-groupe n°1**

Les membres du sous-groupe n°1 sont des habitants de Donges, et/ou sont issus du monde agricole, professionnel et associatif.

#### **Insertion urbaine**

Les membres du sous-groupe s'interrogent sur la future desserte de la ZAC Bonne Nouvelle, ainsi que de la réserve foncière permettant son développement futur, tel qu'inscrit dans le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune et le PPRT (plan de prévention des risques technologiques). Ils s'inquiètent du devenir des entreprises de la ZAC Bonne Nouvelle.

Ils demandent si le dimensionnement du grand rond-point est suffisant et adapté aux poids-lourds pour permettre l'accès aux commerces des routiers, et le cas échéant, si une alternative a été étudiée. Ils proposent d'utiliser la descente du rond-point au sud.

Ils relèvent que le tracé nord supprime une sortie/entrée de ville de Donges. Ils s'inquiètent des incidences en termes de report de trafic, notamment sur la route de la déchetterie, qui n'est pas adaptée selon eux à une circulation importante. En cas de report du trafic sur cet axe, ils demandent si un réaménagement de la route est prévu.

Un membre du sous-groupe craint que la pente du rond-point soit trop courte pour permettre aux poids-lourds de s'arrêter.

### **Insertion paysagère**

Les membres du sous-groupe souhaitent savoir si les propositions faites par France Nature Environnement et Bretagne Vivante, pour compenser les impacts du projet sur les zones naturelles, ont été prises en compte par SNCF Réseau.

Ils proposent, pour masquer la voie ferrée et la raffinerie, de créer des espaces verts sur la longueur.

Ils s'interrogent sur la différence d'efficacité d'un mur antibruit par rapport à un merlon. Ils considèrent qu'en l'absence de résultats d'étude, il est difficile de se positionner sur l'impact sonore d'une insertion en remblai par rapport à une insertion en déblai. Ils demandent une attention particulière à proximité des maisons. Selon un membre du sous-groupe, l'aspect sonore étant difficile à traiter, le plus important sera de traiter l'aspect visuel.

### **Autre thématique**

Les membres du sous-groupe proposent de réétudier le tracé sud qui permet selon eux de limiter les contraintes de stationnement.

- **Restitution du sous-groupe n°2**

Les membres du sous-groupe n°2 sont des riverains du projet. L'un d'entre eux est un usager SNCF.

### **Insertion urbaine**

Les membres du sous-groupe souhaitent que les bruits liés à la halte (klaxon du train, sifflet du contrôleur, freinage) soient pris en compte pour évaluer les nuisances sonores. Ils attendent une protection antibruit au niveau du cimetière et proposent de profiter du projet pour réduire les nuisances sonores de la raffinerie.

Ils souhaitent qu'une solution soit trouvée pour pallier la suppression du rond-point de l'Astrolabe, et anticiper l'engorgement potentiel des routes secondaires.

Ils demandent que l'aire de stationnement du rond-point soit dimensionnée pour le covoiturage, qu'elle intègre une zone pour les bus et l'intermodalité bus/vélo, et qu'elle laisse la possibilité aux poids-lourds de stationner et d'accéder aux commerces de restauration riverains.

Ils s'interrogent sur la possibilité pour les convois exceptionnels (éoliennes, transport airbus) de franchir le futur autopont.

Un membre du sous-groupe demande une compensation pour l'emprise du projet sur le cimetière.

### **Insertion paysagère**

Les membres du sous-groupe souhaitent qu'un aménagement soigné soit apporté à la halte Jouy et au rond-point du canon.

Ils proposent la création d'un cheminement entre la gare et le centre-ville, ainsi qu'entre la rue Pasteur et l'aire de stationnement du rond-point, sous la forme d'une coulée verte.

Ils s'interrogent sur la différence entre un mur antibruit et un merlon, et encouragent sa végétalisation, quelle que soit la solution retenue. Ils demandent des protections visuelles et sonores autour du rond-point.

Ils s'étonnent que la zone de remblais de la voie ferrée démarre à proximité des habitations du Haut Gas, et préconisent d'étendre la zone de déblais tout le long de la zone d'habitation. Ils demandent pourquoi la chapelle de Bonne Nouvelle est dissimulée derrière un merlon.

Un membre du sous-groupe s'inquiète de l'impact visuel du rond-point près du parking des poids-lourds, et notamment du fait qu'il soit surélevé par rapport aux habitations. Il demande une protection visuelle et sonore.

### **Autre thématique**

Un membre du sous-groupe se demande si l'aspect sismique est pris en compte.

- **Restitution du sous-groupe n°3**

Les membres du sous-groupe n°3 précisent que la plupart de leurs remarques ont déjà été exposées par les sous-groupes précédents.

### **Insertion urbaine**

Les membres du sous-groupe s'inquiètent de la suppression de l'entrée de ville de l'Astrolabe, qui va reporter selon eux le trafic routier sur la rue du cimetière, et pénaliser la rue Pasteur. Ils proposent de diminuer la taille du rond-point près de la halte Jouy, qui leur paraît surdimensionné à proximité d'un centre-ville. Ils demandent pourquoi le parking des poids-lourds est réduit.

Ils s'inquiètent de l'impact sonore du projet sur le village de la Toulousais, et jusqu'au lieu-dit la Pierre, puisque la voie routière va être surélevée, et que le rond-point de Bonne Nouvelle va s'avancer sur les maisons de la Toulousais.

Ils craignent que la création d'un mur antibruit près du petit pont de Martigné entraîne une répercussion des nuisances sonores sur le village d'Assac.

Un membre du sous-groupe s'inquiète du risque d'augmentation de la circulation pendant et après les travaux près de la Pierre, où de nombreux enfants prennent le bus le matin sans qu'aucun aménagement soit prévu pour les mettre en sécurité.

### **Insertion paysagère**

Les membres du sous-groupe demandent la création d'un merlon d'1,50 mètre pour protéger le village de Toulousais, ou d'un mur antibruit paysager.

Un membre du sous-groupe demande qui prendra en charge l'entretien des aménagements paysagers une fois le projet terminé, et quels seront les interlocuteurs pour les riverains.

### **Autre thématique**

Un membre du sous-groupe estime qu'il aurait été moins contraignant de choisir la variante sud du projet de contournement ferroviaire.

Une autre souhaite que soit aussi prise en compte l'éventualité d'une évacuation de la population dongeoise, en cas d'incident à la raffinerie, dans les impacts du projet sur la circulation routière.

## **4. Clôture de la réunion**

---

**Guillaume BEDEL, SNCF Réseau**, clôt l'atelier en relevant les principales préoccupations entendues, et en apportant quelques éléments de réponse.

Il rappelle que le choix de la variante a été pris, sur la base du bilan de la concertation réglementaire de septembre – octobre 2015 (téléchargeable sur le site Internet du projet), par le choix unanime du comité de pilotage du 23/02/2016 placé sous égide du préfet, qui réunissait les quatre collectivités concernées (Région Pays de la Loire, Département de Loire-

Atlantique, CARENE, Ville de Donges), Total Raffinage France, l'Etat, le Grand Port Maritime de Nantes – Saint-Nazaire et SNCF Réseau. Les critères du choix ont été explicités lors de la réunion publique organisée le 19 avril 2016 dont le compte rendu est disponible sur le site Internet du projet.

Il indique que l'étude d'impact est en cours de réalisation. Les propositions de mesures compensatoires faites par les associations environnementales sont examinées et partagées avec les services de l'Etat qui sont les services instructeurs du dossier.

Il propose de revenir vers les participants à l'automne sur le sujet :

- Routier : la Ville de Donges mène une campagne de comptage routier, dont les résultats ont été différés dans le contexte social à la raffinerie. Ils vont être analysés pour pouvoir être présentés à l'automne.
- Des liaisons douces et de la coulée verte : les études vont être approfondies sur ces sujets pour un retour à l'automne.
- Du stationnement : des réunions se tiennent avec les autorités organisatrices des transports pour dimensionner plus finement les besoins en stationnement, notamment pour les poids-lourds.
- Des convois exceptionnels : ce sujet doit être traité avec le Département, le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire et la Ville de Donges pour pouvoir apporter des réponses.
- De l'impact visuel : des photos de merlons, de déblais et de remblais types pourront être présentés, voire des photomontages.

Il indique que des réponses plus claires sur le sujet acoustique seront apportées dès que les mesures auront été réalisées.

**Cédric RAMAUGE, Alhyange**, complète en indiquant que les études acoustiques se baseront sur cinq points de mesures répartis le long du parcours pendant sept jours pour assurer une bonne représentativité. Les mesures sont recalées par rapport au trafic moyen sur une année. Les données seront rentrées dans un modèle informatique qui reprendra tout le linéaire pour cartographier l'ensemble du secteur en définissant les zones acoustiques modérées, non modérées, etc. Une cartographie de l'état futur sera également réalisée, qui intégrera le nouveau tracé de la voie ferrée, la route départementale, la présence de remblais ou de déblais. Les secteurs qui se situeraient au-dessus des seuils réglementaires bénéficieront d'ouvrages dimensionnés pour respecter la réglementation.

Il précise qu'un merlon et un mur antibruit ont une efficacité acoustique assez proche. Un merlon a plus d'emprise au sol et permet de recycler les matériaux du chantier. Un déblai, du fait de la position légèrement enterrée de la voie ferrée, limite les points de contact et donc réduit l'impact acoustique. Les avantages et inconvénients de chaque option, ainsi que leur caractère absorbant ou réfléchissant, seront intégrés à la modélisation.

Il indique que la voie ferrée, en coupant la propagation du bruit de la route départementale vers le nord, aura aussi un effet sur les nuisances sonores de la raffinerie. Toutefois, l'étude acoustique va se concentrer davantage sur la voie ferrée et la route que sur la raffinerie.

**Guillaume BEDEL, SNCF Réseau**, ajoute que le bruit du klaxon au niveau de la halte sera limité. Il est déclenché en cas de danger et à l'appréciation du conducteur du train. Aujourd'hui, les trains venant de Saint-Nazaire klaxonnent avant d'arriver à la halte de Donges car ils se trouvent en courbe et anticipent la traversée piétonne des voies en gare. Il précise qu'au-delà de la modélisation acoustique qui va être faite, SNCF Réseau s'engage à refaire des mesures après la mise en service du contournement ferroviaire pour s'assurer que la modélisation était la bonne, et le cas échéant, réaliser les ajustements nécessaires.

Il rappelle par ailleurs que les points de mesure, leur nombre et leur localisation, et la méthodologie mise en œuvre ont notamment été partagés lors d'une rencontre avec l'association ADZRP lors d'une rencontre en mai 2016.

**Anthony DANNEYROLLE, Artelia**, précise que l'impact sur les zones humides sera limité au maximum. Le secteur des Magouëts est envisagé pour proposer des mesures compensatoires *in situ*. A proximité des habitations, là où des protections sonores pourraient être aménagées, se trouvent des secteurs de moindre enjeu écologique. Des actions favorables au cadre de vie pourront être menées sans impacter davantage l'environnement.

**Guillaume BEDEL, SNCF Réseau**, indique qu'après la mise en service du contournement ferroviaire, les aménagements ferroviaires seront gérés par SNCF, les aménagements routiers par la Ville et le Département, et les aménagements paysagers par les collectivités (ils seront réalisés en priorité sur des secteurs publics).

Il annonce un prochain atelier sur la même thématique du cadre de vie à l'automne 2016 (une invitation par mail sera envoyée), qui servira encore à alimenter le dossier final de l'étude d'impact notamment. Il invite les participants à exprimer leurs avis ou poser leurs questions à l'adresse mail du projet d'ici là : [contournement.donges@reseau.sncf.fr](mailto:contournement.donges@reseau.sncf.fr)