

# PROJET DE CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DES SITES INDUSTRIELS DE DONGES

RAPPORT ETABLI PAR MICHEL PERIGORD, GARANT,  
A L'ISSUE DE LA CONCERTATION MISE EN PLACE  
PAR SNCF RESEAU

14 SEPTEMBRE 2015 AU 31 OCTOBRE 2015

*Le présent document constitue le rapport établi par le garant de la concertation territoriale relative au « Projet de contournement ferroviaire des sites industriels de Donges ».*

Après un rappel **du contexte** dans lequel se situe cette concertation **(1)** et la présentation de **la démarche du garant (2)**, ce document analyse **l'information et la participation du public** : moyens mis en œuvre, modalités de la concertation, informations, débats **(3)**, avant de **conclure** sur les apports de cette concertation **(4)**.

***SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet avec ses partenaires (Etat, Total, Région Pays de la Loire, Département de Loire-Atlantique, Communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire, Commune de Donges, Grand Port Maritime de Nantes – Saint Nazaire), envisage de réaliser à l'horizon 2021 le contournement ferroviaire des sites industriels de Donges afin de réduire l'exposition aux risques industriels, pérenniser l'activité industrielle de la raffinerie et des sites attenants et améliorer la desserte ferroviaire de Donges. En application des dispositions de l'article L .121-8 du code de l'environnement, SNCF Réseau et ses partenaires<sup>1</sup> ont publié le projet et informé la Commission nationale du débat public (CNDP) des modalités de concertation mises en place. En complément, SNCF Réseau organise une concertation avec le public dans le cadre de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme qui permet d'associer l'ensemble des personnes concernées à la co-construction d'une réflexion susceptible de comparer de la manière la plus pertinente possible les deux variantes de tracé et l'emplacement d'une halte ferroviaire hors des sites industriels, et ce, afin d'éclairer et d'aider le Comité de pilotage (COPIL) dans sa prise de décision.***

---

<sup>1</sup> L'Etat, la Région des Pays de la Loire, le Département de la Loire-Atlantique, la Communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire (CARENE), la commune de Donges, le groupe Total Raffinage France, le Grand Port maritime de Nantes - Saint-Nazaire, et l'Union européenne.

# SOMMAIRE

## 1. LE CONTEXTE DE LA CONCERTATION

- + LE PPRT DE 2014
- + L'IDÉE DE CONTOURNEMENT DES SITES INDUSTRIELS : UNE DÉMARCHE INITIÉE DÈS 2008
- + LA MISE EN PLACE D'UNE CONCERTATION PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE
- + LA NOMINATION D'UN GARANT

## 2. LA DÉMARCHE DU GARANT

- + DANS LA PHASE PREPARATOIRE
  - La qualité de l'information produite par le dossier
  - Les qualités pédagogiques du dossier
  - Les enjeux du projet
  - La visite sur place du garant
- + DANS LA PHASE DE CONCERTATION
  - La réunion publique du 23 septembre 2015
  - L'atelier de concertation du 7 octobre 2015 avec les associations et les riverains
  - L'atelier de concertation du 8 octobre 2015 avec les entreprises

## 3. INFORMATION ET PARTICIPATION DU PUBLIC

- + L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC
  - Avant la réunion publique du 23 septembre 2015
  - Après la réunion publique du 23 septembre 2015
- + LE DIALOGUE AVEC LA PLURALITE DES PUBLICS (PERMANENCE DU GARANT)
- + PAROLES D'ACTEURS
  - Le maire de la commune de Donges (interviews)
  - Entretien avec M. le directeur de la plateforme Total de Donges et M. le secrétaire général
  - Les associations FNE, Bretagne Vivante SEPNEB, LPO 44 et UDPN44 (mémoire de synthèse suivi d'une note en annexe V)
  - L'ADZRP (mémoire joint en annexe VI)
  - L'intersyndicale Total
- + LES RECOURS AU GARANT

## **4. CONCLUSION GÉNÉRALE**

- + L'INFORMATION DU PUBLIC
- + LA PARTICIPATION DU PUBLIC
- + LES PRECONISATIONS
- + LES APPORTS DU DISPOSITIF DE CONCERTATION MIS EN PLACE
- + VERS QUELLES MODALITÉS DE CONCERTATION S'ORIENTER AFIN D'AMELIORER UN DISPOSITIF QUI A DONNE SATISFACTION

## **LEXIQUE**

# 1. LE CONTEXTE DE LA CONCERTATION

## LE PPRT DE 2014

Le PPRT de Donges relatif aux trois sites Seveso seuil haut (raffinerie Total Raffinage France, site emplisseur de GPL Antar gaz, dépôt SFDM) a été approuvé par arrêté préfectoral le 21 février 2014.

Le Maire de la commune de Donges souligne que ce PPRT a laissé des traces préjudiciables à la concertation relative au projet de contournement ferroviaire des sites industriels de Donges : *« avant ce projet, nous avons eu un gros sujet de mobilisation : le PPRT, qui a induit des prescriptions à 300 propriétaires, et il y a eu beaucoup de contestation avec une enquête publique relativement directive placée sous l'autorité de l'Etat générant de l'insatisfaction et du mécontentement. Ce mécontentement s'est traduit par une forme de suspicion sur la sincérité des méthodes de consultation. Dans ce contexte combatif, il n'y a pas eu de réunions publiques, simplement des réunions privées avec des associations dont l'ADZRP »*<sup>2</sup>.

## L'IDÉE DE CONTOURNEMENT DES SITES INDUSTRIELS : UNE DÉMARCHE INITIÉE DÈS 2008

Le fait que le contournement des sites industriels ait été envisagé dès 2008 génère le reproche d'une concertation tardive. Cependant, selon le maître d'ouvrage, *« les études préliminaires ont donné lieu depuis 2008 à de nombreux échanges avec les partenaires de la maîtrise d'ouvrage pour arriver aux variantes de tracé présentées à la concertation, cette dernière ayant pour objectif de recueillir les suggestions du public et de définir les modalités d'échanges pour la suite des études, en particulier sur ses aspects »*<sup>3</sup>.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage a expliqué sa démarche à deux reprises :

- + à l'occasion de la réunion publique du 23 septembre 2015 : *« les études préliminaires ont permis d'écarter trois hypothèses : la première, la plus au Nord, voyait la voie ferrée traverser des espaces à forts enjeux environnementaux et elle impactait les activités agricoles tout en remettant en cause la desserte du port de Saint-Nazaire notamment. La deuxième hypothèse visait à couvrir la voie ferrée existante mais cette action générerait notamment de nouveaux problèmes à l'entrée et à la sortie du tunnel. La troisième hypothèse consistait à passer entre les sites industriels et la ville de Donges, mais elle était confrontée à un interdit de « biotope infranchissable ». Restait la quatrième hypothèse, un contournement par l'Est de la raffinerie (mais pas à l'Ouest du fait de l'existence du marais de Liberge). C'est cette hypothèse qui a été retenue et déclinée en deux variantes de tracé avec deux possibilités de halte »* ;
- + puis, à la faveur de l'atelier thématique avec les associations le 7 octobre 2015 au cours duquel sont intervenus des échanges entre M. Leclerc<sup>4</sup> (membre de l'ADZRP) et le maître d'ouvrage en référence à la loi L.300-2, la notion de « début » de la concertation telle que

<sup>2</sup> Entretien avec le Maire le 18 septembre 2015.

<sup>3</sup> Déclaration du maître d'ouvrage lors de la réunion publique de concertation du 23 septembre 2015 à Donges.

<sup>4</sup> Cf. annexe I, le positionnement de l'ADZRP sur ce point particulier.

présentée par le maître d'ouvrage est contestable car celle-ci, « *aurait dû commencer dès le début du projet<sup>5</sup>, donc dès 2008* ». A cet argument, le maître d'ouvrage répond que « *le contexte économique incite à la prudence* ». Il revient sur les trois objectifs fixés (réduire l'exposition aux risques, pérenniser l'activité industrielle et améliorer la desserte ferroviaire de Donges) et précise qu'il faut « *concilier au moyen des deux variantes proposées* », ajoutant que « *le temps de la concertation est difficile à mesurer, à qualifier, et ce, en fonction du niveau des études, qui vont du général au très précis* ». « *Aujourd'hui on en est au stade des études préliminaires, avec deux bandes de 23 m environ qui seront réduites ensuite à 15 m environ pour la route et 17 m environ pour la voie ferrée. Au final, la décision relèvera du Comité de pilotage sur la base du bilan de la concertation. Aujourd'hui, rien n'est acté* ». Au cours de cet atelier, le maître d'ouvrage a présenté à nouveau le calendrier du projet : « *2009, études préliminaires ; 2012, signature de la convention de financement ; 2013 : études préliminaires approfondies, 2015 : publication du dossier et concertation L.300-2. 2017 : études détaillées et enquête publique en vue d'une déclaration d'utilité publique (DUP) fin 2017 ; 2018 : études détaillées et lancement des marchés publics ; 2019 : travaux ; 2021 : mise en service* »<sup>6</sup>.

## LA MISE EN PLACE D'UNE CONCERTATION PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Ce projet de contournement des sites industriels de Donges fait l'objet d'une concertation au titre de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme.

La durée de la concertation est fixée du 14 septembre 2015 au 31 octobre 2015.

Pour ce projet, le maître d'ouvrage, dans un souci déontologique et éthique, s'est fixé des règles portant sur :

- + le cadre,
- + les principes et les modalités<sup>7</sup> de cette concertation,
- + les étapes du projet et sa gouvernance,
- + les objectifs de la concertation,
- + les modalités de la concertation,
- + les participants de la concertation,
- + le calendrier de la concertation et les suites de la concertation.

Ce document est consultable sur le site <http://www.sncf-reseau.fr/fr/contournement-ferroviaire-des-sites-industriels-de-donges>.

---

5 M. Le Cler, membre de l'ADZRP, fait référence à l'**Article L.300-2 du Code de l'urbanisme**, modifié par la [LOI n°2014-366 du 24 mars 2014 - art. 170](#) : (**Annexe I**)

I. — Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées :

1° L'élaboration ou la révision du schéma de cohérence territoriale ou du plan local d'urbanisme ;

2° La création d'une zone d'aménagement concerté ;

3° Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de [l'article L. 122-1 du code de l'environnement](#), ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat.

6 Cf. Power point de la réunion publique notamment sur le site SNCF Réseau.

7 Cf. Modalités de la concertation en **annexe II**

Dans un souci de transparence, les comptes-rendus des réunions publiques ont été mis à disposition sur ce même site.

C'est dans cette logique d'action que le maître d'ouvrage a décidé conjointement avec le comité de pilotage d'accompagner la concertation en mettant en place un garant indépendant, chargé de veiller au bon déroulement de la concertation, à la bonne information du public et à la prise en compte de tous les avis formulés par le public, ainsi que de la rédaction d'un rapport sur la qualité de la concertation qui sera annexé au bilan réalisé par SNCF Réseau.

## LA NOMINATION D'UN GARANT

Le comité de pilotage réuni le 14 avril 2015 a décidé de désigner le 11 mai 2015<sup>8</sup> un garant pour la durée de cette concertation de type L.300-2 relative au « Projet de contournement ferroviaire des sites industriels de Donges ».

Pour ce projet, SNCF Réseau a souhaité la nomination d'un garant bien que cette démarche n'était pas obligatoire.

Le garant, nommé Michel Périgord, est professeur émérite à l'Université de Poitiers. Géographe, il est spécialisé dans les thématiques du paysage, de la ruralité, de l'aménagement des territoires (diagnostic et prospective territoriale), et de la concertation.

Rappel concernant la fonction de garant : le garant est indépendant, impartial, neutre. Il est tenu au devoir de réserve. Il veille à la bonne information du public, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées. Le garant écoute, informe, facilite les échanges entre le public et SNCF Réseau. Il n'émet pas d'avis sur le projet.

L'action du garant est adossée aux règles déontologiques de la CNDP : rôle d'observation, de recours, de facilitation, et ce, en vue d'une co-construction des solutions visant à améliorer le projet proposé à la concertation. Il veille à l'équilibre des débats, à l'information et à la participation du public, à la transparence, à l'équivalence du temps d'expression, et à l'argumentaire des positions exprimées (fondements de la CNDP). Engagé en faveur du débat, le garant peut ouvrir des espaces de discussion qui n'émergent pas, ou encore faire interagir le processus de concertation avec celui de décision afin que les échanges alimentent le débat et éclairent les décideurs. En somme, le garant fait « bouger les lignes ».

## 2. LA DÉMARCHE DU GARANT

### DANS LA PHASE PREPARATOIRE

Le garant a examiné le dossier de publication : son contexte, ses objectifs, les caractéristiques du projet ainsi que le cadre de la concertation jusqu'à la l'enquête publique. Il a évalué :

---

<sup>8</sup> Cf. Lettre de nomination en *annexe III*

## La qualité de l'information produite par le dossier

Au regard de l'ensemble des éléments évoqués, le document produit répond au dispositif de concertation mis en place. Le dossier présenté permet de concevoir et de piloter une concertation adaptée au projet de contournement ferroviaire des sites industriels de Donges.

Il a été amélioré en injectant de la cohérence à travers les enjeux et en ajoutant deux ou trois cartes, avec échelles, au moment de la réunion publique notamment.

## Les qualités pédagogiques du dossier

Le dossier présenté semble accessible à chacun, son contenu est suffisamment clair, de même que la présentation des différentes dimensions spatiales du projet.

## Les enjeux du projet

A la lecture du dossier, le garant a identifié quatre enjeux majeurs pour ce projet :

- + la réduction de l'exposition aux risques industriels (il n'est pas question de revenir sur l'opportunité du PPRT, approuvé en février 2014) ;
- + la poursuite du développement industriel du groupe Total (sur ce point particulier il revient à Total de présenter son projet de développement industriel) ;
- + le choix entre deux variantes qui vont marquer les nouveaux contours urbains de la ville comme de la zone des sites industriels : sur ce point l'avis des habitants est important, ils doivent choisir entre deux possibilités de halte et deux variantes de passage de la voie ferrée (VF) par rapport à la route départementale 100 (RD 100). Ces avis sont cruciaux ;
- + l'impact durable du projet sur les formes urbaines à (re)créer, et ce, pour au moins un demi-siècle, avec de nouvelles entrées de ville à l'Ouest et à l'Est de Donges. En outre, le choix entre deux hypothèses pour la création d'une halte ferroviaire est également extrêmement important dans la mesure où il va connecter la ville à son site industriel, induisant la mise en conformité des PLU (on s'achemine vers un plan local d'urbanisme intercommunal -PLUI-) et PDU avec le SCoT de la CARENE.

Le garant a examiné ensuite si l'impact environnemental, agricole et paysager du projet avait bien été pris en compte :

- + l'impact environnemental est au premier plan des préoccupations du maître d'ouvrage qui a d'emblée intégré les enjeux environnementaux. Il évite au maximum les zones humides en les contournant et prend le parti d'un rayon de courbure très court (550 m) pour connecter la voie ferrée à l'Ouest ; ce faisant, il n'améliore ni ne péjore la performance de la ligne ferroviaire ;
- + il a indiqué qu'au moment de la réunion publique de concertation du 23 septembre, il serait important de préciser que la maîtrise d'ouvrage confiée à SNCF Réseau concerne la voie ferrée et la RD 100 ;



- + de même, il serait utile de préciser que la question des aménagements paysagers sera abordée dans une phase ultérieure, après la concertation de septembre 2015<sup>9</sup> ;
- + à propos d'une prise de contact avec la chambre d'agriculture et les agriculteurs concernés par l'emprise du projet, le maître d'ouvrage a organisé un atelier de concertation le 27 octobre 2015.

Le garant a attiré l'attention du maître d'ouvrage à propos de l'impact du contournement ferroviaire sur les projets de territoire tant à l'échelle de la communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire (CARENE) que de la commune de Donges. Cet aspect n'apparaît pas nettement dans le dossier. Une carte de l'articulation des projets de territoire entre CARENE et commune de Donges serait très utile et sera produite dans une phase ultérieure.

**Le garant a pu constater que les éléments de réponse opérationnels ont bien été pris en compte au regard de l'adéquation entre les enjeux (ou buts poursuivis) et le dispositif de concertation mis en place (concertation de type L.300-2 du code de l'urbanisme, article joint en Annexe 1).**

## La visite sur place du garant

Après sa nomination par le comité de pilotage, le garant a parcouru avec le maître d'ouvrage l'espace compris entre les extrémités Est et Ouest du projet, la RD 100 au Nord et l'estuaire de la Loire, au Sud. Il a pu prendre conscience de la proximité de la zone industrialo-portuaire et de la zone habitée, seulement séparées par la RD 100, la voie ferrée étant encerclée par la zone industrielle. Il a pu observer la reconstruction du bourg<sup>10</sup> (consécutives aux bombardements de juillet 1944) à deux kilomètres du site initial dont il ne reste que deux vestiges : la gare et la chapelle de Bonne Nouvelle. Un déplacement sur le site de la zone humide du marais de Liberge a permis de constater que la nappe d'eau était relativement haute et de comprendre pourquoi le maître d'ouvrage s'interdisait de passer à travers ou aux marges de cet espace.

## DANS LA PHASE DE CONCERTATION

Une réunion publique et quatre ateliers thématiques ont été mis en place :

- + réunion publique du 23 septembre 2015,
- + atelier avec les salariés de la raffinerie Total Raffinage France (garant absent), le 29 septembre 2015,
- + atelier avec les associations, le 7 octobre 2015,
- + atelier avec les entreprises industrielles, le 8 octobre 2015,
- + atelier avec la profession agricole (garant absent), le 27 octobre 2015,
- + deux permanences « riverains » les 13 et 21 octobre 2015,

<sup>9</sup> Le paysage pourrait faire l'objet d'un atelier de travail où il serait possible d'évoquer le potentiel des aménagements paysagers (entrées de ville et nouvelle halte ferroviaire à inscrire dans ce paysage), la dimension patrimoniale du paysage (y compris le patrimoine industriel, de jour comme de nuit) et même la dimension mémorielle des paysages dongeois.

<sup>10</sup> Plus tard, en septembre 2015, le Maire fera observer qu'il n'existe en France que deux cas de reconstruction à proximité du site initial détruit : Oradour-sur-Glane et Donges.

- + et, une participation du maître d'ouvrage à une session privée du Conseil municipal de la commune de Donges le 21 octobre 2015.

## La réunion publique du 23 septembre 2015

La réunion a débuté à 19h05 et s'est terminée à 21h10. La salle, aménagée pour 515 places, a accueilli exactement 485 personnes.

Le garant a recensé 15 interventions, comprenant des questions emboîtées.

Aux questions posées (cf. compte-rendu sur le site internet du maître d'ouvrage), le maître d'ouvrage a répondu soit directement, soit en donnant la parole aux services de l'Etat (DREAL), de la Région, du Grand port maritime, soit au Directeur de l'usine Total de Donges.

De cette réunion publique il est ressorti :

- + qu'un certain nombre de points particuliers attendaient encore des réponses plus précises, notamment par rapport au thème « *on reste dans une zone dangereuse pour la voie ferrée* », au « *chiffrage des hypothèses de passage abandonnées au profit du projet présenté* », à la demande de « *plus de précisions sur le montage financier du projet : le budget est-il bouclé ?* », ou à « *l'accident improbable qui se produit* », ou encore à « *la question des mesures acoustiques* » ;
- + que le maître d'ouvrage s'est engagé à définir les modalités de la concertation avec les habitants, les associations, les industriels, les représentants syndicaux, les agriculteurs, et ce, pendant toute la durée de l'élaboration du projet ;
- + que des interventions très pertinentes de la part des habitants ont permis de mettre en lumière des éléments liés au cadre de vie : anticipation du nombre de places de parking à proximité de la future halte, aménagement du cadre paysager, aménagements acoustiques, traitement de la circulation des poids lourds au niveau de la rue du Stade, avenir de la rue Pasteur, mémoire collective (éléments mégalithiques, fondations de l'ancienne église, aménagement des bords de Loire, etc). A ces éléments, il convient d'ajouter une demande de modélisation des tracés en 3D ;
- + qu'un certain nombre de points particuliers n'ont pas émergé lors de cette réunion : la question du remodelage urbain, la révision du PLUI, du SCoT.

**Au regard de ces éléments, le garant a demandé au maître d'ouvrage d'accueillir dans les ateliers thématiques, non seulement les associations, mais aussi les habitants directement impactés (ils ne sont pas si nombreux) par ce contournement ferroviaire. A cet effet, il serait également souhaitable que le maître d'ouvrage puisse se mettre à disposition des habitants afin de prendre connaissance de chaque cas particulier.**

**Cette réunion a fait l'objet d'échanges de grande qualité, et le garant a souhaité que le maître d'ouvrage présente les conclusions de ses travaux aux citoyens.**

**Enfin, et afin de recueillir les demandes et les avis des habitants, des associations et d'autres personnes, le garant a annoncé qu'il se tiendrait à leur disposition le 7 octobre 2015 de 9h à 17h, en mairie de Donges.**

## L'atelier de concertation du 7 octobre 2015 avec les associations et les riverains

La réunion a débuté à 18h30 et s'est terminée à 21h45, soit 3h15 de travail et d'échanges. 37 personnes étaient présentes autour de trois tables rondes.

Après avoir rappelé les objectifs du projet, le maître d'ouvrage a présenté l'organisation de cet atelier : les travaux en sous-groupes seront suivis d'une restitution en vue d'une étude comparée des résultats. Pour entrer dans les détails, le maître d'ouvrage a remis des plans à grande échelle à disposition du public, ainsi que des grilles d'analyse (avantages, inconvénients, modalités de concertation souhaitées). Cette démarche, contestée par l'ADZRP, avait pour objectif de donner la parole aux citoyens afin de compenser le poids des « professionnels de la parole ».

Le maître d'ouvrage a rappelé qu'il mettait en place une démarche de co-construction, amiable, qu'on en était au stade des études préliminaires, que sur les plans étaient représentées deux bandes d'environ 23 m de largeur. Il a donné la parole à la salle avant de lancer la séance de travail des groupes. Aux questions posées, il a répondu que la décision relevait du Comité de pilotage sur la base du bilan de la concertation ; que rien n'était encore acté, qu'en ce qui concernait les nuisances, une modélisation acoustique serait réalisée avec les nouvelles normes (une a déjà été réalisée, mais est obsolète), qu'un schéma directeur des aménagements paysagers était prévu, de même qu'une (re)discussion du cas de la rue Pasteur. Il a précisé en outre « *qu'au-delà des pertes éventuelles en valeur (des maisons), la création de la halte et sa proximité pourrait être un gain, que les compensations n'étaient pas que financières, le bruit et le paysage seraient pris en compte* », et que « *l'insertion paysagère devait être compatible avec l'insertion urbaine<sup>11</sup>* ». Le maître d'ouvrage a donné les précisions demandées à propos du financement, mais précisé que le contexte économique actuel incitait à la prudence. Il est ensuite revenu sur les trois objectifs du projet qui ne sont conciliables qu'au moyen des deux variantes proposées à la concertation. Il a ajouté que le temps de la concertation était difficile à mesurer en fonction des niveaux d'études qui vont du général au très précis, que le projet durait jusqu'en 2021 et qu'en 2016 notamment « *on aurait le temps de travailler sereinement* ». Enfin, il a renouvelé son invitation pour un temps d'échange les 13 et 21 octobre. Le maître d'ouvrage a répondu également aux interrogations relatives aux deux nouvelles unités de production créées par Total au niveau de l'unité actuelle, selon les procédures prévues par le dossier d'autorisation d'exploiter, et indiqué que Total donnerait toutes les réponses et qu'un travail de coordination était en place.

**Les réponses du maître d'ouvrage aux questions posées ont été claires, aucune n'a été éludée.**

- + Positionnement de la première table ronde : le tracé Nord, il est moins onéreux, présente moins de nuisances en matière de travaux et améliore la sécurité du trafic. Le groupe a mentionné que la rue Pasteur devenait un cul-de-sac et que la zone industrielle de Bonne Nouvelle était impactée. En ce qui concerne le tracé Sud, la rue Pasteur est moins impactée, l'emprise des travaux est moindre. Pour la halte, Jouy pose le moins de problèmes pour le

<sup>11</sup> A propos du paysage, un participant souligne que « *les rideaux d'arbres plantés ont crevé* », et, qu'avec « *l'usine qui vrombit à certain moments, ce n'est pas top* ».

voisinage, le site « Donges » risquant de générer du stationnement anarchique. Les aménagements paysagers devraient réduire l'ambiance sonore. La variante Sud impliquerait la connexion avec la piste cyclable et, il y aurait lieu de sécuriser la voie pendant le temps des travaux. A propos des modalités de concertation à mettre en place, il a été demandé d'y associer les usagers de la SNCF ;

- + Positionnement du deuxième groupe : pour « *Donges solidaire et citoyenne* » et « *Mieux vivre à Donges* », les documents sont difficiles à assimiler pour en faire une synthèse en une heure. Il ressort cependant que la variante Nord est plus adaptée pour la pose d'un mur antibruit, mais présenterait l'inconvénient d'une emprise foncière plus importante, sans prendre en compte les flux en direction de la poste. La variante Sud présente l'avantage de conserver une entrée de ville par un rond point, mais l'inconvénient de ne plus permettre aux véhicules d'entrer face à « Astrolabe ». La halte « Jouy » a la préférence, car elle a moins d'impact sur la vie des riverains, est plus accessible, plus économe en foncier (possibilité de réutiliser une partie de la friche CADDAC) même si elle est plus difficile d'accès aux piétons, et si la plateforme multimodale sera plus difficile à mettre en œuvre. Il faudra créer une passerelle piétons. Quant au site de halte « Donges », il est jugé trop près des habitations et les flux de véhicules inquiètent vivement. Une participante a souligné que si la route passait au Nord, le trafic des matières dangereuses se rapprochait des maisons. Elle a évoqué la question des transports en commun qu'il faudrait traiter en parallèle, les camions de la rue du Stade et les possibilités de contournement pour éviter Donges ;
- + Positionnement du troisième groupe : l'abandon du tracé « grand Nord » défendu par l'ADZRP a été considéré comme dommageable. Peu d'avantages ont été notés pour les deux tracés proposés, mais de nombreuses nuisances. En ce qui concerne les modalités de concertation, ce groupe estime avoir besoin de plus d'éléments concrets pour pouvoir se positionner, le passage des trains dans une zone qui reste à risques n'étant pas une solution. Le rapporteur a demandé la composition du comité de pilotage.

**Au terme de ces échanges, des tendances ont été dégagées : une préférence pour le passage de la voie ferrée par le Nord, du site de Jouy pour la halte.**

Des points particuliers restent à approfondir : schéma régional et national de transports, révision des PLU, PDU et SCoT.

**La nature systémique du dossier n'échappe pas aux habitants, il s'agit de coordonner plusieurs actions visant à résoudre les problèmes de la rue Pasteur et, de la rue du Stade en passant par le « Grand port ».**

A propos des enjeux environnementaux, le public s'est montré très attaché à la notion de compensation.

**Le 7 octobre 2015, le maître d'ouvrage, grâce à la présentation de plans cadastraux, s'est expliqué à l'échelle de la parcelle, ce qui a été apprécié des participants. Le maître d'ouvrage a noté « des éléments éclairants », que l'ensemble des avis avait été recensé, et que ce qui inquiétait aussi, c'était que le gros du travail était à venir.**

**En 2016 « on aura besoin de vous pour faire évoluer le projet et définir au mieux les compensations ».**

**A l'issue de l'atelier, le maître d'ouvrage a rappelé qu'il organisait une permanence pour les riverains les 13 et 21 octobre 2015 pour des échanges plus précis. Il a promis également un temps de restitution auprès des habitants pour continuer de travailler ensemble en vue de l'enquête publique (2017) et de la DUP (fin 2017).**

## **L'atelier de concertation du 8 octobre 2015 avec les entreprises**

La réunion a débuté à 14h00 et s'est terminée à 16h40, soit 2h40 de travail et d'échanges. 32 personnes étaient présentes autour de six tables rondes.

Après avoir présenté les problématiques du dossier, le maître d'ouvrage s'est adressé aux industriels présents indiquant que « SNCF Réseau était en attente de suggestions des acteurs présents (**« c'est votre usage du territoire qui permet d'apporter des points de vue très précis »**) ».

- + Positionnement de la première table ronde : les entreprises présentes à cette table ont les mêmes contraintes, sont impactées de la même façon, elles mettent en avant deux points importants dans la mesure où elles ont des contrats avec Total : elles doivent rester à proximité immédiate (contraintes techniques et administratives fortes) et retrouver une emprise foncière similaire (9 000 m<sup>2</sup> et 4 500 m<sup>2</sup>). Un industriel pense à une zone à construire et/ou préconstruite dans un rayon de 25 km : *« qu'est-ce qui peut nous être proposé afin de nous positionner le plus vite possible, et puis se pose le problème de la dépollution des sols (coûts non négligeables) »*. Au terme des analyses présentées il est ressorti que les industriels présents à cette table demandaient *« à être logés dans les mêmes conditions et dans une proximité similaire : cuves, zones de lavage, parkings, ateliers »* ;
- + Positionnement de la deuxième table ronde : association des acteurs économiques de la zone industrielle de Bonne Nouvelle et des entreprises. Dans une approche critique un industriel s'est plaint *« de ne pas avoir été présent dans certaines réunions en amont »*, *« nous avons eu un dossier malheureux relatif à la RD 775 qui nous interdit d'y circuler, et ce, sans être concertés »*. L'état des sols, *« est un problème qui se pose sur tous les sites, il faut envisager l'ensemble du périmètre »*. *« Variante Nord ou Sud, c'est pareil : l'espace industriel est coupé en deux, le projet Nord présente cependant plus d'avantages car les infrastructures routières sont conservées et il y a un avantage économique au niveau des travaux »*. *« Nous sommes toujours dans des moments de décision, on n'est pas à l'aise au niveau des investissements et de l'emploi (Total, c'est 1 000 emplois), les entreprises de Bonne Nouvelle sont inquiètes, on ne sait pas où on va ni dans quelles conditions : si on va à Six Croix on dépose le bilan en six mois, les kilomètres supplémentaires étant parasites ; au niveau foncier on a 8 ha, en matière de rétablissement il nous faut ces surfaces-là . Nous, nous voulons rester dans la zone, nous ne pouvons pas quitter Bonne Nouvelle, et nous ne voulons pas être exilé à Six Croix, nous souhaitons avoir une vision cadastrale du site et des réserves foncières faites par Total »*. *« Nous souhaiterions être présents au COPIL »* ;
- + Positionnement de la troisième table ronde : avec 270 salariés répartis sur les sites de Quimper et de La Rochelle, l'une des entreprises *« est heureuse de l'investissement de Total à Donges, qui conforte l'emploi, mais, ici, 80% des gens sont impactés, ce qui compte c'est le « où » et le « quand » du rétablissement, et avec quelles indemnisations »*. *« Sur la zone de*

*Jouy il y a un propriétaire et des locataires, en ce qui concerne une entreprise, c'est un locataire dont la base de stockage est située sur le site de Jouy » ;*

- + Positionnement de la quatrième table ronde : avec un propriétaire notamment et une entreprise de la zone industrielle de Bonne Nouvelle. « *Pour la zone industrielle de Jouy, impactée, comment ça va se passer, à quel endroit et quand serons-nous rétablis* » ? « *Les personnels viennent de Donges, ils sont une cinquantaine, s'ils doivent faire 25 km par jour, on devra payer les déplacements* » ;
- + Autour de la cinquième table, des habitants et des associations étaient en situation d'observateurs, les personnes présentes habitant à proximité de l'axe ;
- + Aucune personne de la sixième table n'a pris la parole.

#### **Les points saillants de la réunion :**

- + **premier constat : les activités industrielles sont difficiles à pérenniser et une demande récurrente des industriels présents se dessine autour de l'articulation suivante : comment cela va-t-il se passer, quelles indemnités, à quel endroit les entreprises seront-elles rétablies et quand ? Bien entendu certaines entreprises sont contraintes de rester près de Total ;**
- + **deuxième constat : les industriels n'ont pas de préférence pour l'un ou l'autre tracé, pas plus que pour le choix des haltes.**

#### **Les réponses du maître d'ouvrage :**

- + **il a bien noté le « où », le « quand » et le « comment » ainsi que la question des indemnités ;**
- + **en conséquence, SNCF Réseau organise des « journées entreprises » dès le mois d'octobre 2015.**

Le Directeur général des services de la CARENE a déclaré que :

- + les entreprises seront accompagnées par la CARENE, les réserves foncières existent,
- + certaines entreprises ont besoin d'être très proches de la raffinerie,
- + mais qu'il y a aussi des stratégies dans un rayon de 25 km,
- + et que, du point de vue de la dépollution des sols, les coûts estimatifs sont connus et sont pris en considération.

**De ces échanges, il est ressorti que les industriels n'ont pas de préférence pour le passage de la voie ferrée, pas plus que pour la halte, que l'investissement de Total est une bonne nouvelle, qu'il faut réussir le passage de la voie ferrée et prendre en compte la dimension sociale du projet. Pour cette réunion, il a manqué une carte des réserves foncières (situation et superficie des parcelles impactées et des parcelles disponibles) qui sera réalisée dans une phase ultérieure.**

Le garant a suggéré :

- + d'établir une estimation précise des besoins (faire le point sur les réserves foncières ; un remembrement industriel serait peut-être utile),
- + que le COPIL entende les industriels qui le souhaitent, avant les prises de décisions,
- + qu'une cellule d'information emploi/inter-entreprises, indépendante du maître d'ouvrage, soit mise en place et que la dimension sociale du projet soit prise en compte (RSE).

**Le maître d'ouvrage a confirmé qu'il y aurait des réunions de suivi permettant d'associer les entreprises et d'alimenter ensuite les décisions du Comité de pilotage. Par ailleurs l'accompagnement des entreprises sera réalisé en étroite collaboration avec la CARENE.**

## 3. INFORMATION ET PARTICIPATION DU PUBLIC

### L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC

Visites et avis sur le site <http://www.sncf-reseau.fr/fr/contournement-ferroviaire-des-sites-industriels-de-donges>.

Le site internet a fait l'objet de 1 642 visites pour 1 462 visiteurs, avec un temps moyen de lecture d'environ 6 minutes (180 personnes ont donc visité le site à plusieurs reprises).

La plaquette d'information sous forme de dépliant avec carte « T » a donné lieu à 382 avis en retour, auxquels il convient d'adjoindre 83 mails, soit au total 445 avis.

Le dossier de publication déposé en mairie n'a fait l'objet que d'un faible flux de consultations, tout comme l'exposition en mairie de Donges présentée au public à l'occasion de chaque réunion et atelier.

**La médiatisation du projet a fait l'objet d'une trentaine d'articles dans les journaux régionaux dont la chronologie est retracée ci-dessous.**

### Avant la réunion publique du 23 septembre 2015

- + dans **Ouest France**, le 14 septembre 2015 avec un article « *Contournement de la raffinerie, donnez votre avis* » ;
- + le 15 septembre 2015, dans **Ouest France** : « *Donges : la consultation sur la voie ferrée fait réagir* ». Dans **Presse Océan** du 15 septembre 2015 : « *La concertation lancée* » ;

- + dans **L'écho de la presqu'île**, le 18 septembre 2015 : « *Par où dévier les trains qui traversent la raffinerie ?* » avec un encarté « *Une pseudo concertation pour les associations* » ;
- + dans **Ouest France** du 21 septembre 2015 : « *Appel à participer à la concertation* » ;
- + et dans **Presse Océan** du 21 septembre 2015 : « *Voie ferrée : réunion mercredi* ».

## Après la réunion publique du 23 septembre 2015

- + le 25 septembre dans **Ouest France** : « *Des questions précises mais des réponses floues* », et, « *Voie SNCF : toujours des incompréhensions* » ; dans **Presse Océan** du 25 septembre 2015 : « *Des riverains inquiets* » et dans **L'écho de la presqu'île** : « *Donges. Voie ferrée : bisbille sur le tracé* ». Le 25 septembre, dans **L'écho de l'Ouest** : « *Donges, un contournement en germe* » ;
- + le 9 octobre **Ouest France** annonce une réunion associative « *Association des zones à risque : réunion le 16 octobre* » ; **L'écho de la presqu'île** et **Presse Océan**, le 8 octobre 2015, annoncent la tenue de permanences par SNCF Réseau les 13 et 21 octobre 2015 et, dans **Ouest France** on peut lire « *Le groupe Mieux vivre à Donges interpelle la SNCF* » ;
- + le 10 octobre, dans **Presse Océan** : « *Donges. La concertation au point mort. Voie ferrée : les élus veulent être associés* » ;
- + le 12 octobre, dans **Presse Océan** : « *Donges : la SNCF informe dans le cadre de la concertation en cours sur le projet de contournement* » ;
- + le 13 octobre, dans **Ouest France** : « *Accord pour financer le contournement de Donges* », et dans **Presse Océan** « *La SNCF informe dans le cadre de la concertation en cours sur le projet de contournement ferroviaire* » (ce journal informant ses lecteurs de « *la validation du plan de financement du contournement par le Conseil régional dans son « ultime session » à hauteur de 150 M€ où il s'engage sur 50 M€ qui représentent la totalité des contributions des collectivités* ») ;
- + le 15 octobre, dans **Ouest France** : « *Raffinerie : le maire tacle l'opposition départementale* », dans **Presse Océan** : « *Politique. La droite ne veut pas que le département paye pour le groupe Total. Couacs sur la raffinerie* » et, ce même jour, **La Lettre API** d'évoquer « *Pays de la Loire transport. Deux grands chantiers ferroviaires* » (dont celui de Donges) ;
- + **Ouest France** mentionne le 16 octobre : « *Contournement de Donges, la droite divisée, les élus régionaux de droite vont voter pour ce projet aujourd'hui, à l'inverse de ceux du Département* », **Presse Océan** : « *Politique. Raffinerie de Donges, la droite divisée. Les couacs du rail continuent* », et **L'écho de la presqu'île** « *Voie ferrée, Mieux vivre à Donges veut des réponses* » ;
- + le 21 octobre 2015 **Presse Océan** informe : « *Contournement ferroviaire de Donges : la SNCF tient une permanence dans le cadre de la concertation* » ;
- + le 23 octobre, **L'écho de la presqu'île** : « *Voie ferrée de Donges. La droite départementale s'explique sur son vote* » ;
- + le 27 octobre **Ouest France** annonce « *Contournement ferroviaire : études plus coûteuses* » ;



+ le 30 octobre dans **Ouest France** : « *Contournement SNCF : les élus dongeois font bloc* »<sup>12</sup>.

**Ce dernier article, qui clôture un cycle d'échanges étalé sur six semaines, revêt une importance toute particulière.**

Au terme de cette analyse, il ressort que le débat a été bien relayé par la presse, avec des articles souvent critiques.

Le dispositif d'information a bien fonctionné, une seule personne a dit « *ne pas avoir reçu la plaquette (sa boîte aux lettres mentionnait « pas de publicité* », environ 300 dépliants supplémentaires avaient notamment été mis à disposition à cet effet en mairie).

Les moyens mis en œuvre ont été suffisants. Des participants à la concertation ont cependant regretté qu'il n'y ait pas eu davantage de dossiers mis à disposition de la population en mairie (le tirage a été limité à 100).

La participation du public a été importante : présence massive en réunion publique, masse significative d'avis émis au moyen des cartes « T », et débats contradictoires dans la presse régionale.

## **LE DIALOGUE AVEC LA PLURALITE DES PUBLICS (PERMANENCE DU GARANT)**

Le garant a tenu une journée de permanence relative au projet de contournement ferroviaire des sites industriels de Donges (44) le mercredi 7 octobre 2015, de 9h00 à 17h35, en mairie de Donges.

- + Un couple de riverains, âgés de 84 et 75 ans, résidant rue Parscau du Plessis. Ils attirent l'attention du MO sur le fait que leur maison, construite en 1963 est aujourd'hui invendable. Fragilisés par l'âge, ils se demandent comment ils feront face aux frais qui pourraient être générés par l'admission en maison de retraite et/ou EHPAD. Ils ne sont pas opposés au projet, ne souhaitent pas partir et comprennent que la raffinerie a besoin de nouvelles infrastructures ;
- + Des représentants CGT, CFDT et CFE-CGC représentent les trois syndicats de l'entreprise Total. Ils estiment que la carte « T », jointe au dépliant présentant le projet, n'est pas assez explicite : ils auraient souhaité la présence de cases à cocher afin de mieux identifier les choix des uns et des autres. Ce contournement est prépondérant pour l'avenir de l'entreprise. Une fois écartée l'hypothèse de passage au droit de la RN 171, les seuls tracés possibles se situent à proximité des RD 100 et 4. En conséquence, ils souhaitent que le projet présenté soit réalisé dans les délais impartis par le dossier dans la mesure où ils conditionnent la modernisation et l'adaptation de l'outil industriel : le calendrier est donc déterminant. Ils suggèrent l'ouverture d'un « *volet indemnisation* » afin de dédommager les habitants riverains impactés par le nouveau tracé (ils considèrent ce mode de financement comme un élément facilitateur). Ils proposent, en outre, de faire aboutir le projet de déviation des transports de matières dangereuses transitant rue du Stade, par la route du Grand port. Des discussions sont en

<sup>12</sup> Cf. en **Annexe VII**, le compte-rendu du conseil municipal de Donges qui s'est réuni le 21 octobre 2015 et qui a produit, **tous groupes confondus**, la contribution de la ville de Donges à la concertation. Cette contribution est articulée en cinq points : « *Sur le principe du dévoiement* », « *Sur l'information nécessaire à l'émission d'un avis* », « *Sur les préoccupations communes aux deux tracés examinés* », « *Sur les avantages et inconvénients des deux tracés proposés* » et « *Sur le positionnement de la future halte ferroviaire* ».

cours, et « *il faut les faire aboutir* » afin de trouver une solution au transit des camions. L'intersyndicale n'a pas de position officielle sur l'option de passage de la voie ferrée, ni sur le choix de la halte, elle ne souhaite pas polémiquer ;

- + Un riverain est favorable au contournement ferroviaire. Pour lui, l'avenir de la raffinerie est primordial. Représentant des « Papillons blancs » de Saint-Nazaire, il attire l'attention du maître d'ouvrage sur les aménagements de la halte conformément à la loi de 2005 relative au handicap, afin qu'elle réponde à l'accueil de tous types de handicaps : accessibilité des personnes en fauteuil roulant (ascenseur, plan incliné, automate parlant avec distribution de billets, parking avec places pour handicapés, traversée de la route sonorisée, pictogramme S3A mis en place par l'UNAPEI). En effet, les personnes allant au CAT de Saint-Nazaire doivent pouvoir s'y rendre en train aussi bien qu'en bus, le train devant pouvoir offrir une alternative au bus, d'où la nécessité de bien étudier les horaires. Au total, ces aménagements doivent être pensés afin de favoriser une accessibilité plus aisée pour les personnes âgées, les mamans avec poussette et les personnes qui, du fait d'un accident ou d'une opération des membres, peuvent en avoir provisoirement besoin ;
- + Une propriétaire présente son cas particulier : déjà expropriée en 1986, elle a reconstruit sa station-service sur la RD 100 au Petit Rembrun. A présent cette station-service est désaffectée, et le dernier locataire (il y en a eu deux) qui occupait les lieux a été relogé sur la commune de Donges il y a un peu plus de trois ans. Une proposition d'achat signée le 1<sup>er</sup> mars 2012 a été annulée suite au projet de PPRT. Dans un courrier envoyé par la ville de Donges à Me Chauveau le 28 juin 2012, la ville a renoncé à la préemption du bien. Aujourd'hui, les bâtiments sont à nouveau autorisés à la location « sous réserve du respect des règles de construction adaptées aux combinaisons d'aléas », et les conditions sont précisées dans un courrier de la mairie de Donges en date du 29 septembre 2014. Depuis, Mme Ritz souffre de problèmes de santé. Ce bien « *fruit du travail de toute une vie* » était destiné à financer un éventuel hébergement en maison de santé. Un dossier relatif à cette vente a été transmis au garant qui l'a remis au maître d'ouvrage ;
- + Une salariée de l'entreprise Total souhaite que le contournement ferroviaire de l'usine soit réalisé au plus vite pour « *que l'on puisse continuer à travailler dans les meilleures conditions, c'est aussi un investissement d'avenir pour la jeunesse* » ;
- + Un riverain, résidant rue Parscau du Plessis depuis 1974, avait déjà été exproprié du site de la Balluais il y a 50 ans. Aujourd'hui, il souhaite que la voie ferroviaire passe au Sud de la RD 100 car elle sera plus éloignée de chez lui, il y aura moins de nuisances, moins de ponts, et donc ce sera plus facile pour les convois exceptionnels. Entre sa maison et la route il ne veut pas de « protections en béton », mais plutôt des buttes en terre et des rideaux d'arbres ;
- + Une riveraine, résidant rue Parscau du Plessis, et un riverain, résidant à Le Larron, membre de l'ADZRP (120/130 adhérents), font d'abord des remarques sur la concertation du 23 septembre : l'ambiance a été refroidie par l'animatrice (« *on a deux heures, pas plus contrairement aux propos tenus par le responsable de SNCF Réseau Bretagne - Pays de la Loire qui « avait tout son temps* »). Avec les présentations, il est resté une heure de questions/réponses, bref la concertation a été réduite à 45 minutes ». Ensuite, ils considèrent que la « concertation », dans les textes, commence dès la mise en route du projet ; il ne s'agit donc pas d'une concertation en cours de route. Or, malgré les promesses du sous-préfet, de SNCF Réseau, jamais l'association n'a été associée aux différents travaux. La concertation a commencé en 2009, avec les études préliminaires. Ils indiquent que des promesses ont été faites (« *Bien vivre à Donges* », « *Un développement harmonieux à Donges* »), mais attendent toujours des actes concrets. « *On sait qu'il y a quatre projets, nous avons été surpris à*

*l'annonce des projets A et B exclusivement et l'abandon de l'option de passage en tunnel et de celle bordant la RN 171. Oui au détournement de la voie ferroviaire, mais pas n'importe comment ni n'importe où ». L'ADZRP est favorable à un détournement de la voie ferroviaire par le Nord (Savenay-RN171-Montoir), cette solution convient aux riverains de Donges, il y a peu d'habitations et France nature environnement (FNE) et SNCF Réseau ont produit un document qui n'interdit pas ce passage y compris en zone Natura 2000. Total qui veut imposer une solution rapide « n'acceptera pas cette proposition ». A ce propos, Total a envoyé une lettre à ses salariés le 23 septembre, pour faire entendre sa voix et a recommandé la présence de ses partenaires dans « Donges Express ». Il est normal que l'industriel soit entendu, il est normal de respecter la faune et la flore, mais on ne dit « rien sur les hommes », ils sont pourtant là, et nombreuses sont les habitations implantées avant Total qui, au fil du temps, a colonisé des espaces en se rapprochant de la commune. Le site est classé en zone sismique 3/5, et il y a « la caverne » de 80 000 m<sup>3</sup> de gaz. En conséquence, l'ADZRP aurait souhaité être associée aux études en amont. L'ADZRP formule quatre propositions : une nouvelle étude de détournement par le Nord (Savenay-RN171-Montoir) ; être associée à toute décision concernant les habitants dont les avis sont trop souvent écartés ; une présentation en 3D des options de passage (étude acoustique). Dans la mesure où l'ADZRP conteste les projets présentés, elle ne se prononce pas sur le choix des haltes. Selon elle, le dépliant n'est pas sérieux, il aurait fallu une réponse obligatoirement nominative. Des questions auraient dû recevoir des réponses, par exemple : quelles incidences peuvent avoir l'un ou l'autre des tracés sur les travaux imposés aux riverains dans le cadre du PPRT ou ceux nécessaires sur les installations existantes (réseaux pétroliers enterrés par exemple.) ? Le passage de cette voie ferroviaire est une conséquence de la loi « Bachelot » qui induit le PPRT, donc, des contraintes pour les habitants, ce qui fait perdre de la valeur aux biens. La riveraine précise que « l'on nous oblige à faire des travaux alors que le train passe toujours en périmètre Seveso, nous, on ne veut pas vivre en zone dangereuse, on demande à l'Etat de donner l'équivalent de ce que l'on possède pour un rétablissement en zone tranquille » ;*

- + Une riveraine qui habite à La Noé Moreau, en face d'Antargaz, demande : « comment sera le tracé au niveau du nouveau rond-point de Bonne Nouvelle » ? Si le passage de la voie ferroviaire est effectué par le Nord, cette habitante sera impactée par les nuisances sonores (trains et camions). Quelles mesures seront prises ? « On est à la campagne et on ne veut pas se retrouver avec plus de nuisances qu'avant (nous avons un terrain et une maison 21 rue Parscau du Plessis, mais comme il nous était impossible d'agrandir, nous avons construit une nouvelle maison à l'adresse actuelle, à la campagne). Nous ne voulons pas de mur en béton en face de chez nous, des talus plantés d'arbres, oui » ;*
- + Un couple de riverains, habitant rue Parscau du Plessis, considère que « le côté humain des riverains n'a pas été pris en considération, ni le côté financier : quelle est la moins-value de notre bien immobilier ? Ne pourrait-on pas envisager des propositions de rachat dans un fuseau restant à définir (100 m de la voie ferrée) ? Nous sommes mal informés, avec le dossier présenté, on trouve que lorsque l'on approfondit le dossier, le poisson est noyé, notre seul vecteur d'information à l'échelle locale c'est l'ADZRP. La raffinerie, les pouvoirs publics nous traitent avec dédain : il est hors de question de mettre en péril la raffinerie. D'après la lettre du PARI, il y aurait un reste à charge de 10 % à hauteur de 20 000 € maximum. Pour les habitants, le PPRT et le passage de la voie ferroviaire génèrent un cumul de désagréments et d'obligations. Nous sommes favorables à un tracé Nord pour la voie ferroviaire, nous préférons voir les trains plutôt que les camions et les buttes de protection devraient faire baisser le risque d'exposition et donc reconsidérer les travaux exigés. Pour la halte, nous préférons Jouy pour*

*ne pas subir les départs et arrêts des trains et conserver un peu d'intimité familiale, car, dans le cas contraire, nous aurons les voyageurs sous notre fenêtre ».*

- + Un riverain, résidant avenue des Herlains, considère qu'un passage au Nord (Savenay-RN 171-Montoir) n'est pas une bonne solution à cause de la biodiversité (kayakiste, il connaît bien ces milieux humides) : c'est une zone humide avec énormément d'oiseaux en hiver. De plus, de nombreuses habitations sont sur ce passage au nord. Utilisateur du train, et sans se prononcer sur une option Nord ou Sud de la voie ferroviaire, il a réfléchi à la position de la halte : il est favorable au site de Jouy (pour le site de Donges, « *y a-t-il assez de foncier, cela ne va-t-il pas gêner des habitants ?* ») Et ce site de Jouy semble plus adapté aux bus. Il suggère des aménagements pour la nouvelle halte : panneaux de signalisation des trains, GSM en borne (pouvoir signaler la présence de voyageurs en cas d'interruption de trafic), une borne de distribution de billets A/R et d'abonnements, des arceaux vélo, un abri pour les deux roues (moto...), une conception de la halte en fonction des risques industriels, des murs anti-bruit (freinage, sifflet, klaxon, trains de marchandises bruyants, longs et lents), des buttes végétalisées qui présenteraient un avantage par rapport aux bruits de la raffinerie et donc diminueraient les gênes actuelles. Enfin, le riverain, très attaché au patrimoine local, signale un dolmen (non classé) et un menhir (classé) sur le site de la raffinerie, à proximité de la ligne ferroviaire actuelle, et il produit des documents qui seront transmis au maître d'ouvrage. Peut-être faudrait-il profiter de ces grands travaux pour rendre ces objets de mémoire au regard des habitants ? ;
- + Une riveraine, résidant à la Pierre à Donges, fait une remarque sur le dossier et trois propositions : la lisibilité des plans est insuffisante, c'est flou et trop petit ; « *habitant à la campagne je ne veux pas de grands murs en béton au fond de mon jardin mais des merlons de terre habillés de végétaux, je préfère le passage de la voie ferroviaire au Sud, c'est moins gênant à cause du bruit des freins, et pour la halte ma préférence va à Jouy, c'est plus éloigné et il y a plus d'espace* » ;
- + Une riveraine, habitant avenue de la Paix, fait remarquer que les photographies du dossier sont floues, que les réponses aux questions posées le 23 septembre sont elles aussi restées floues, note la non connaissance des risques technologiques par la DREAL. Elle habite sur des terrains qui ont été réquisitionnés pour la construction du nouveau bourg (DUP de 1948) et dédiés à l'habitation exclusivement. « *On nous demande de faire des travaux, mais c'est la raffinerie qui s'est rapprochée de nous en s'agrandissant. Le PARI se termine en novembre 2017, c'est un peu juste dans la mesure où le projet de contournement ferroviaire vient se surajouter aux contraintes du PPRT. En conséquence, je demande qu'on me fasse des propositions de rachat pour ma maison car je ne peux ni l'agrandir, ni faire construire de véranda : je ne suis plus chez moi, il y aura encore plus de bruit et de pollution. Et puis, on nous parle de la création de nouvelles unités au niveau de la raffinerie, où ? Et, quels risques supplémentaires aurons-nous avec ces nouvelles unités ?* » ;
- + Une riveraine (RDV téléphonique), résidant Rue François de Châteaubriand, à proximité de la rue Pasteur, refuse de dissocier le PPRT et le projet de contournement ferroviaire, car c'est une annexe du dossier. Au niveau de la halte, proposer un site près du cimetière, c'est étonnant, puis, elle fait référence aux odeurs lorsque l'on arrive sur Donges « *ça pue* ». Enfin, à la halte, elle souhaite l'installation d'un distributeur de billets et d'abonnements. La riveraine a remis un dossier joint (**annexe IV**).

Si certains acteurs remettent en cause les hypothèses de tracé présentées par le dossier, d'autres demandent la réalisation du projet présenté dans les délais prévus. Par ailleurs des habitants, dont les maisons sont situées à proximité immédiate des tracés présentés dans le dossier, souhaitent que le comité de pilotage fasse des propositions de rachat à ceux qui en feront la demande. Enfin, à propos des aménagements à créer, des vœux sont formulés : pas de béton, des butes et merlons en terre, l'évitement de la rue du Stade par les camions, la requalification urbaine de la rue Pasteur. A noter, la prise de conscience de l'existence d'un patrimoine mémoriel.

## PAROLES D'ACTEURS

Plusieurs personnes ou associations ont été interrogées par la garant, ou ont remis un mémoire à ce dernier.

### Le maire de la commune de Donges (interviews)

Il s'agit de trois entretiens entre le maire et le garant, à la demande de ce dernier.

+ Avant le 23 septembre 2015

A propos du contexte et l'ambiance locale : « le territoire est bien informé, avant ce sujet, nous avons eu un gros sujet de mobilisation : le PPRT, qui a induit des prescriptions à 300 propriétaires et beaucoup de contestation avec une enquête publique relativement directive générant de l'insatisfaction et du mécontentement à l'endroit de l'autorité de l'Etat, la DREAL étant à la manœuvre. Le mécontentement s'est traduit par une forme de suspicion sur la sincérité des méthodes de consultation. Dans ce contexte combatif, il n'y a pas eu de réunions publiques, simplement des réunions privées avec des associations dont l'ADZRP ».

Pour le projet de contournement des sites industriels, « la concertation a commencé alors que le projet était quasi finalisé, avec un choix entre deux haltes et deux tracés ». Pour le Maire, « le conseil municipal aurait souhaité être associé dès le début des études, et l'ADZRP travailler sur une voie ferrée passant au Nord, et sur une route à 2x2 voies, mais pas dans Donges ; le problème étant qu'il y a des zones humides, des surcoûts et des nuisances pour d'autres quartiers ».

« Le bourg a été bombardé les 24 et 25 juillet 1944, et reconstruit à 1,8 km plus au Nord, la ville a été déplacée. La population distingue bien le PPRT du devenir du site industriel, elle est très attachée à ses usines sans compter qu'elles génèrent des recettes fiscales qui bénéficient à l'EPCI. C'est important pour la commune et le bassin d'emploi, il n'y a pas de discours anti industriel ».

« Les salariés de Total sont très mobilisés, les syndicats sont en faveur du projet de contournement et demandent à être associés aux mesures destinées à diminuer l'impact visuel, sonore et paysager du projet. Le 9 juillet 2015 le conseil municipal a délibéré à l'unanimité - il y a quatre groupes au conseil municipal – en faveur du projet ».

En outre « *il faut compter avec l'inquiétude des industriels délocalisés qui ont besoin d'être au plus près du donneur d'ordre : où vont-ils être réimplantés ? A proximité de Total ? Dans quels délais ? Plusieurs sites de relocalisation sont prévus. Les transporteurs routiers ont leurs parkings sur le site de Bonne Nouvelle qui est à présent un site « rogné » par le projet ».*

En ce qui concerne l'information des Dongeois sur le projet, elle est suffisante. Les Dongeois s'expriment mais il n'y a pas eu un gros flux en mairie. Ce projet était attendu depuis longtemps : en 1947, en 1955, mais il n'y avait pas les crédits. Le projet de contournement est ressorti dans les années 1970, puis en 1992/93 et des études ont été lancées à la demande de la région. C'était le même tracé qu'aujourd'hui. Considérant qu'il s'agissait d'un « *beau projet* », O. Guichard avait alors déclaré le « *laisser à ses successeurs* ». A l'époque, il était envisagé de créer une bouée *off-shore* pour l'accueil de gros pétroliers, mais il y a eu une forte opposition. Le projet est ressorti en 1998/99 ; jugé dérangent car les risques industriels sont élevés, il a donc à nouveau été abandonné.

« *Aujourd'hui, Total fait savoir que si la déviation ne se fait pas, il n'investira pas. Cela fait 70 ans qu'on parle de ce contournement et rien n'a été fait à ce jour. Avec le PPRT il y a une zone de délaissement qui permet de faire passer les trains. C'est un sujet compliqué, mais c'est l'occasion de régler la question du foncier entre le bourg et la raffinerie, avec un vrai traitement pérenne de ce fuseau où passeront les voies ferrées et la route. C'est l'occasion de dresser un écran entre les habitants et la raffinerie, la CARENE s'occupera des relocalisations industrielles et des remises en paysage ».*

+ Lors de la réunion de concertation du 23 septembre 2015

Le maire a ouvert la réunion, salué les collectivités présentes, les services concernés par le projet et la nombreuse assistance, riverains, salariés, entreprises et « *tous ceux qui s'intéressent à la vie communale et à l'avenir de la halte ferroviaire de Donges, en espérant que les échanges seront constructifs, que chacun puisse s'exprimer librement, écouter la parole de l'autre, tirer des enseignements et apporter des contributions* ». Il a souhaité que « *la concertation permette de construire un projet dans le respect de l'intérêt général* ». Le maire n'a pas pesé sur la réunion, n'est pas intervenu, restant très attentif aux différentes interventions.

+ Après la réunion de concertation, le 24 septembre

Le maire a précisé au garant que le SCoT était en cours de révision, que la commune s'oriente vers un PLU intercommunal qu'il s'agit de « *grenelliser* ». Ce nouveau PLU sera valide jusqu'en 2019, au lieu de 2017. A Donges, personne ne veut voir fermer la raffinerie, et cette dernière ne souhaite pas « *embêter* » les habitants. Le projet est complexe, sensible, on sort la voie ferrée de la zone dangereuse pour un passage en zone moins dangereuse. Le maire reste très attentif aux maisons en zone de délaissement, à l'évolution tardive de bacs de stockage au niveau du village de la Henneitière et comprend l'inquiétude des habitants « *pourquoi n'y a-t-il pas de danger à continuer à faire passer des trains à proximité des bacs alors qu'il y a danger pour les habitants* » ?

## **Entretien avec M. le directeur de la plateforme Total de Donges et M. le secrétaire général**

M. Pavard, directeur du site, présente le contexte actuel de l'entreprise Total Raffinage France sur le site de Donges. En 2011, 2012 et 2013, les résultats financiers de l'entreprise ont été négatifs. Ces résultats s'expliquent notamment par la décroissance du marché des produits pétroliers en Europe, par la concurrence accrue de certains acteurs (Etats-Unis avec l'émergence des gaz de

schistes) et par la capacité limitée du site de Donges à désulfurer les produits pétroliers d'où une interrogation sur l'avenir du site (relatée par la presse nationale au printemps 2015).

L'objectif est que la raffinerie dégage un résultat suffisant afin de faire face à ses investissements de sécurité, de mise aux normes environnementales et de maintien de l'outil industriel.

Dans ce contexte, tous les scénarios ont été étudiés : fermer ou investir. Un projet a émergé en 2014 : un investissement à hauteur de 350 millions € pour permettre à la raffinerie de produire des produits pétroliers conformes aux spécifications actuelles et futures, et de 50 millions € pour le contournement ferroviaire.

Cet investissement repose sur l'implantation de deux nouvelles unités qui n'impactent pas l'enveloppe des cercles du PPRT.

2019 sera une année de « *grand arrêt* ». Ce sera le moment idéal pour raccorder ces deux nouvelles unités aux unités existantes.

Actuellement l'entreprise emploie environ 700 salariés (CDI, CDD et intérim). Environ 400 intervenants d'entreprises extérieures interviennent régulièrement sur le site (et jusqu'à 2 000 en période de pointe des « *grands arrêts* »).

Les syndicats (CGT, CFDT, CFE-CGC) sont favorables au contournement et à la concertation mise en œuvre par SNCF Réseau.

## **Les associations FNE, Bretagne Vivante SEPNB, LPO 44 et UDPN44 (mémoire de synthèse suivi d'une note en annexe V)**

Lettre adressée au garant par l'UDPN 44 : Projet de contournement ferroviaire des sites industriels de Donges.

Synthèse de l'avis de FNE Pays de la Loire, Bretagne Vivante, SEPNB, LPO 44 et UDPN 44 en date du 21 octobre 2015.

*« Concernant le projet de contournement ferroviaire des sites industriels de Donges, le grand public et les acteurs du territoire sont appelés à s'exprimer sur le choix de la variante de tracé, sur le positionnement de la halte ferroviaire et les modalités souhaitées pour la concertation tout au long de la vie du projet. C'est dans ce cadre que les associations France Nature Environnement Pays de la Loire, Bretagne Vivante SEPNB, la Ligue de Protection de Oiseaux de Loire-Atlantique et l'Union Départementale pour la Protection de la Nature en Loire-Atlantique émettent un avis commun.*

*En préambule, ces associations souhaitent confirmer leur adhésion à ce projet de contournement ferroviaire des sites industriels de Donges. Elles se réjouissent que ce projet, fortement discuté lors de la concertation concernant le PPRT de Donges, puisse prendre réalité et les délais annoncés quant à sa mise en œuvre paraissent adaptés.*

*Les associations soulignent la richesse écologique du site puisque celui-ci est composé d'une multitude de milieux naturels différents (mares, prairies humides, friches, dépôts sédimentaires, fossés ou cours d'eau, haies, arbres isolés, ...). De nombreuses espèces d'intérêt communautaire sont présentes.*

*Au regard de leur connaissance du terrain, la variante nord et la variante sud présentent des impacts sur l'environnement qui semblent similaires dans l'ordre de grandeur. Les compartiments ne seraient peut-être pas les mêmes (plus de zones humides impactées par la variante nord par exemple) mais l'impact global et final seront très proches.*

*Dans l'état actuel des connaissances, ces associations ne se prononcent donc pas pour un tracé plus que pour un autre. Des études environnementales précises sur l'emprise des deux projets de tracé et de leurs conséquences directes et indirectes, leur permettront d'émettre un avis plus argumenté.*

*Les associations demandent à ce que la halte ferroviaire, quel que soit son emplacement, puisse être une plate-forme multimodale. De manière générale, elles seront très attentives, et ce quel que soit le tracé final choisi, à la localisation de la base de vie pendant la phase chantier ainsi qu'à la localisation de la base "travaux" car elles ne devront pas être positionnées sur des espaces à enjeux environnementaux et ne devront laisser aucune trace de leur existence une fois les travaux finis (réversibilité des installations). L'accès aux chantiers pour les engins devra se faire en priorité par des accès pérennes, ils devront éviter toutes zones à enjeux environnementaux qui ne seraient pas aménagées et permettre la conservation des accès aux parcelles agricoles afin de simplifier autant que possible le travail de la profession agricole. Elles seront aussi attentives au repositionnement des entreprises qui seront amenées à changer de site. Les associations, toutes auditionnées par les ingénieurs du CGEDD en juillet 2015, regrettent que le rapport rédigé par le CGEDD à l'été 2015 n'ait pas été diffusé avec les éléments soumis à consultation dans le cadre de cette concertation. Il leur semble pourtant pertinent que ces informations soient divulguées. Concernant la suite de la concertation, elles associations estiment que le meilleur moyen d'avancer de façon consensuelle sur un tel projet d'aménagement est de travailler dans la plus grande transparence possible. Pour garantir un tel niveau d'exigence, il serait opportun que le porteur de projet s'assure que le travail de concertation avec les acteurs locaux puisse se poursuivre entre la fin de cette concertation officielle le 31 octobre 2015 et le lancement de l'enquête publique. Un comité de travail où les acteurs seront informés de l'avancée des études devrait voir le jour ».*

A Angers le 21 octobre 2015

Jean-Christophe GAVALLET, Bernard GUILLEMOT, Guy BOURLES,  
Claude BORD Président administrateur, Président  
FNE Pays de la Loire Bretagne Vivante, LPO 44, UDPN 44.

## **L'ADZRP (mémoire joint en annexe VI)**

### **L'intersyndicale Total**

Lettre adressée par M. Fabien Privé Saint-Lanne  
Représentant de l'intersyndicale CGT/CFDT/CFE-CGC  
Plateforme Raffinerie Total Donges au garant de la concertation le 26 octobre 2015.

« Monsieur le garant,

*Au cœur de la phase de consultation concernant le volet « concertation » du projet de contournement ferroviaire des sites industriels de Donges, les organisations syndicales représentatives CGT, CFDT et CFE-CGC de la plateforme souhaitent vous interpellier sur ce sujet majeur.*

*Depuis 2009, le secteur du raffinage subit une restructuration profonde qui s'est traduite par la fermeture de 5 raffineries en France métropolitaine. Ces fermetures successives, outre qu'elles*



*aient eu pour conséquence la destruction de milliers d'emplois, ont également conduit la France à devenir sous-capacitaire en produits raffinés.*

*L'impact des fermetures des raffineries françaises ne se limite donc pas à la seule problématique de l'emploi, il affecte également le déficit extérieur et l'indépendance énergétique de la nation.*

*C'est dans ce contexte sombre, que la direction générale du groupe TOTAL a effectué l'annonce en avril dernier d'un projet de modernisation de la raffinerie de Donges, se traduisant par un investissement de 350 Millions d'€ avec une mise en service de nouvelles unités prévues courant 2019.*

*Monsieur le garant, la réalisation de ce projet de modernisation serait, selon nous, une formidable opportunité pour le site de Donges, pour les milliers d'emplois qui s'y rattachent et pour l'indépendance énergétique du pays.*

*Raisons pour lesquelles le projet de contournement de la voie ferrée, condition sine qua non à la réalisation de ces investissements, doit être réalisé.*

*Nous attirons également votre attention sur le fait, que la tenue du calendrier de réalisation du projet de contournement ferroviaire est un élément essentiel. En effet, une trop grande inadéquation entre les dates de réalisation du projet ferroviaire et du projet industriel, serait de nature à mettre en péril ce dernier.*

*Enfin, nous nous permettons de vous suggérer la mise en place d'un volet indemnisation afin de subvenir aux dédommagements éventuels de riverains impactés négativement par le contournement, ces indemnisations étant de nature à faciliter l'avancement du projet.*

*Dans l'espoir que vous voudrez bien prendre en compte les différentes remarques que nous vous avons formulées, je vous prie d'agréer, Monsieur le Garant, l'expression de nos salutations respectueuses. »*

*Pour l'intersyndicale CGT/CFDT/CFE-CGE*

*Fabien Privé Saint-Lanne,  
Eric Cristel,  
Pascal Leroux*

## **LES RECOURS AU GARANT**

Un recours a été déposé par une riveraine, son dossier a été transmis au maître d'ouvrage pour expertise et suites à donner.

## **4. CONCLUSION GÉNÉRALE**

*Rappel : le présent rapport prend en considération le cadre de la concertation, la qualité de l'information du public et la participation du public à la concertation à travers ses demandes, suggestions et propositions, le garant n'ayant pas à émettre d'avis sur un projet, quel qu'il soit.*

## L'INFORMATION DU PUBLIC

Le garant n'a pas constaté de défauts en matière d'information du public, ni enregistré de plaintes à ce sujet : plaquettes et dossiers ont bien atteint leur objectif dans la mesure où l'implication de la population a été forte.

## LA PARTICIPATION DU PUBLIC

Elle a été très importante : 485 personnes en réunion plénière le 23 septembre, 37 et 32 personnes pour les ateliers thématiques des 7 et 8 octobre.

Les intervenants ont fait l'effort d'argumenter leurs propos, 18 personnes se sont déplacées pour présenter leur point de vue à l'occasion de la permanence tenue par le garant le 7 octobre 2015.

Une personne physique, deux associations et l'intersyndicale des salariés de Total ont remis des dossiers précis et argumentés.

Le garant note une demande reçue le 21 octobre de la part des associations FNE, LPO, UDPN 44 qui souhaitent que soit porté à leur connaissance le rapport du CGEDD rédigé durant l'été 2015.

**Il s'agit donc d'une concertation réussie où l'ensemble des acteurs est d'accord sur le principe d'un contournement des sites industriels de Donges.**

## LES PRECONISATIONS

La logique de démarrage du projet, contestée par M. Leclerc et l'ADZRP (qui considère la concertation trop tardive) pourrait être corrigée en mettant à disposition des habitants les données brutes ayant servi à la définition du projet, et en faisant émerger des « médiateurs » locaux (issus du comité des sages de la commune ?) afin de favoriser la construction de solutions d'intérêt général.

Compte tenu de la présence importante des salariés de Total raffinage France et de personnes (très) âgées, les jeunes étant relativement absents de cette concertation, et afin d'optimiser la communication et de veiller à l'équilibrage des positions, le garant invite le maître d'ouvrage à prendre en compte un panel de citoyens, à définir avec l'aide du comité des sages de la commune de Donges.

Le comité de pilotage lié au projet prendra la décision liée à l'option du tracé (voie ferrée passant au Nord ou au Sud de la RD 100) et du positionnement de la halte : site de « Donges » ou de « Jouy ».

Total et les partenaires financeurs ont formulé des avis circonstanciés dans le cadre de la concertation. L'intersyndicale de Total reste neutre, et alors que le conseil municipal exprime une opinion sur la halte (**annexe VII**), il n'affiche pas de position sur le choix du tracé pour la voie ferroviaire.

## LES APPORTS DU DISPOSITIF DE CONCERTATION MIS EN PLACE

A l'issue de la réunion du 23 septembre, le maître d'ouvrage s'est engagé à présenter aux habitants, aux associations et aux responsables d'entreprises les bandes d'études des différentes variantes à très grande échelle. Ces documents « ortho-photo-plans » ont été présentés aux ateliers thématiques des 7 et 8 octobre 2015. Ils permettent de situer les différentes parcelles concernées par le projet. Le niveau de détail a été très apprécié du public participant.

Le fait que le maître d'ouvrage ait bien voulu ouvrir les ateliers thématiques aux personnes situées près des bandes d'études a ajouté à la transparence du débat.

Par ailleurs, les habitants peuvent dorénavant bien identifier l'équipe qui pilote le projet de SNCF Réseau, ce qui va faciliter les prises de contact personnalisées. En effet, la réunion publique du 23 septembre ayant montré qu'il n'est pas aisé de prendre la parole en public lorsque l'on n'en a pas l'habitude, le maître d'ouvrage a pris des engagements :

- + ouvrir des permanences pour être à l'écoute des habitants. Ce point particulier a été réalisé les 13 et 21 octobre 2015 avec un niveau de participation élevé. Les habitants, riverains, associations acquièrent progressivement une culture du projet et commencent à réfléchir à des solutions visant à améliorer leur cadre de vie, diminuer encore la part des aléas, et ce, dans le cadre des éléments fondamentaux présentés par le maître d'ouvrage ;
- + rester à l'écoute des habitants, associations et entreprises tout au long de la vie du projet et opter pour des conceptions modulaires et donc évolutives des choix du comité de pilotage (exemple : définition des critères relatifs à la halte à créer, car il y a toujours des solutions alternatives) ;
- + mettre en place un comité de suivi ;
- + présenter le bilan de la concertation aux habitants ;
- + définir les modalités de concertation à venir relatives à ce projet.

## VERS QUELLES MODALITÉS DE CONCERTATION S'ORIENTER AFIN D'AMÉLIORER UN DISPOSITIF QUI A DONNÉ SATISFACTION

- + Permettre des échanges entre les internautes afin d'améliorer le dispositif de concertation et ainsi conforter la dimension de l'intérêt général, le numérique permettant en outre d'atteindre des personnes peu disponibles ou plus fragiles ;
- + Créer sur le site du maître d'ouvrage une « Newsletter » faisant par exemple le point sur une fin d'étape, annonçant la suivante ou encore un événement nouveau concernant le projet ;
- + Présenter de nouveau la composition du comité de pilotage ainsi que l'articulation des différents partenariats du projet sous forme d'organigrammes afin que l'ensemble des citoyens puisse situer les différents acteurs ;
- + Organiser des rencontres sur l'évolution de l'ensemble spatial complexe constitué par la zone industrialo-portuaire et l'urbanisation de la frange Sud de la ville de Donges. Le garant suggère que la CARENE et la commune présentent aux habitants, et aux entreprises, son diagnostic territorial ainsi que les scénarios de prospective territoriale qui s'y rapportent. En effet, pour

que les choix du comité de pilotage soient bien compris, il est nécessaire de renforcer le rôle du diagnostic ;

- + Mettre en place des ateliers sur les thèmes qui ont été évoqués au cours de cette concertation : le bruit (modélisation 3D de l'impact sonore du projet), le paysage (les aménagements, les créations, les végétaux adaptés au site), les lieux de mémoire. En conséquence, il s'agit de prévoir de se donner du temps afin que les participants puissent bien assimiler les tenants et les aboutissants du projet présenté. La dimension mémorielle est importante dans la mesure où elle prend en compte le temps long et les spécificités locales dans le développement du territoire dongeois. Ainsi, et à propos des trois thèmes évoqués ci-dessus, il pourrait être envisagé une co-élaboration au niveau des études afin que le climat de confiance puisse être perpétué. Cette co-élaboration pourrait être appliquée aux plus jeunes, le maître d'ouvrage ayant eu l'idée d'associer le collège à la conception de la halte à travers un projet d'action éducatif (ce sont en effet les collégiens qui, plus tard, utiliseront la halte pour leurs études secondaires et supérieures).

Le garant remercie l'ensemble des participants pour la richesse et la qualité des échanges, mais également le maître d'ouvrage pour les efforts de transparence déployés tout au long des mois de septembre et octobre 2015.

Cette concertation doit pouvoir se poursuivre dans le même climat de confiance.

Fait à Solignac, le 18 novembre 2015,

Michel Périgord,

Garant, Professeur émérite à l'Université de Poitiers

# LEXIQUE

**ADZRP** : Association Dongeoise des Zones à Risques et du PPRT

**CARENE** : Communauté d'Agglomération de la RÉgion Nazairienne et de l'Estuaire

**CNDP** : Commission Nationale du Débat Public

**COFIL** : COmité de PILotage

**DREAL** : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

**DUP** : Déclaration d'Utilité Publique

**FNE** : France Nature Environnement

**GMS (borne)** : Borne tactile permettant d'acheter un billet SNCF ou un e-billet, renouveler un abonnement, échanger un biller, éditer une confirmation, retirer un dossier

**LPO** : Ligue de Protection des Oiseaux

**PARI** : Programme d'Accompagnement aux Risques Industriels

**PDU** : Plan de Déplacement Urbain

**PLU(I)** : Plan Local d'Urbanisme (Intercommunal)

**PPRT** : Plan de Prévention des Risques Technologiques

**RSE** : Responsabilité Sociétale des Entreprises

**SCoT** : Schéma de COhérence Territoriale

**UDPN 44** : Union Départementale de Protection de la Nature de Loire-Atlantique