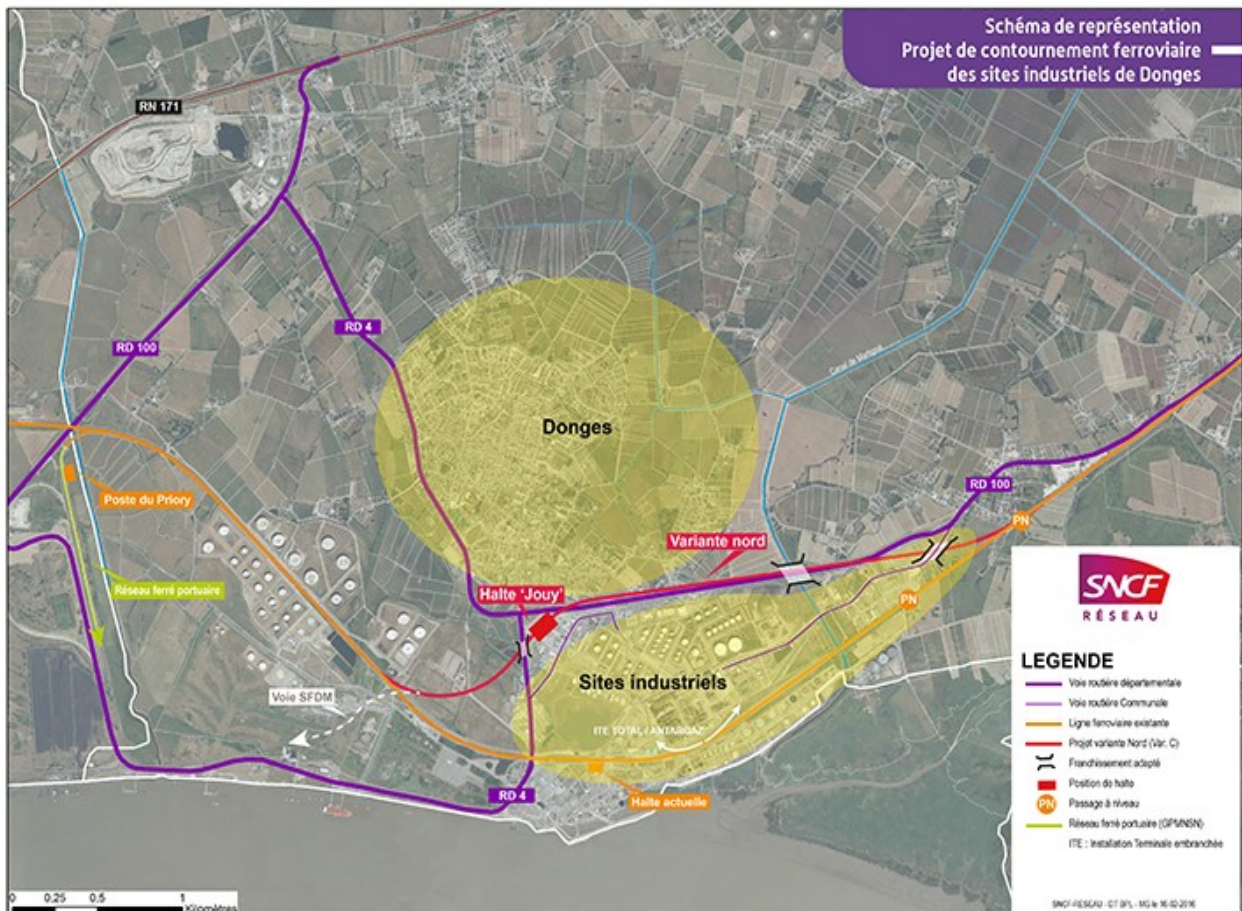


Aménagement du territoire

Donges : le contournement ferroviaire des sites industriels en bonne voie

Publié le 11/03/2016 - Par Fabienne Proux

Si la procédure suit normalement son cours, fin 2021 les trains circulant entre Nantes et le Croisic ne traverseront plus la raffinerie de Total. Explications.



Si l'enjeu du déplacement de la ligne ferroviaire Nantes-Le Croisic est sécuritaire, il est aussi économique, les deux étant intimement liés. De fait, alors que la voie ferrée et la raffinerie de Donges cohabitent depuis plusieurs dizaines d'années, cette situation surréaliste est devenue aujourd'hui intenable. Chaque jour, 60 trains empruntent cet axe dont 14 s'arrêtent à la halte ferroviaire de Donges, située au cœur de la raffinerie. « Sans contournement, le niveau de risques industriels deviendrait inacceptable dans le temps, tant pour l'État que pour Total qui ne pourrait plus se développer », explique Guillaume Bédel, chargé du projet chez SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet de contournement ferroviaire des sites industriels de Donges. Outre Total, sont également concernés le site emplisseur de GPL d'Antargaz et le stockage de carburants de la Société française

Donges-Metz (SFDM).

Pour pérenniser la présence dans l'estuaire de ces industriels au premier rang desquels le groupe pétrolier, il était donc indispensable de leur donner les moyens d'assurer leur développement. Car la raffinerie Total pèse lourd dans le paysage économique local, non seulement avec ses 650 salariés directs, mais aussi parce qu'elle totalise plus de la moitié du trafic du Grand Port maritime de Nantes-Saint-Nazaire. Total prévoit d'ailleurs d'investir 350 millions d'euros à Donges à compter de 2018 (lire l'encadré Zoom). « Sans la possibilité de dévier la voie ferrée, Total n'aurait pas engagé ce projet », assure Frédéric Pavard, directeur de la raffinerie de Donges.

Deux phases de consultation publique

L'industriel fait partie du pool de financeurs de l'opération de contournement, dont le coût s'élève à 147 M€ HT réparti par tiers entre l'État, les collectivités territoriales et Total. Mais aussi utile soit-il, ce projet s'avère délicat à mener. Sa réalisation impactera en effet les habitants et les entreprises de Donges et, de manière plus globale, les usagers de la route départementale RD 100. C'est la raison pour laquelle elle nécessite deux phases de consultation publique. La première qui s'est tenue à l'automne 2015, a présenté les enjeux et les objectifs du projet, ainsi que les deux scénarii possibles, à savoir un passage au nord ou au sud de la RD 100.

Zoom

Deux nouvelles unités à la raffinerie

Début 2018, Total lancera un important chantier de 350 M€ à Donges. Il consistera à doter le site de deux nouvelles unités de production. L'une servira à réduire la teneur en soufre du gasoil lourd à partir d'un procédé à base d'hydrogène, ce qui nécessitera de construire une unité de production d'hydrogène. « Nous ne produisons pas de quantités suffisantes d'hydrocarbures désulfurés pour satisfaire les besoins du marché européen qui exige des essences et diesel en faible teneur en soufre, explique Frédéric Pavard, directeur de la raffinerie Total de Donges. Ces nouvelles capacités de production vont nous permettre de produire du carburant plus propre et à plus forte valeur ajoutée ». Les travaux, qui dureront deux ans, feront travailler près de 600 personnes. La raffinerie conservera la voie ferrée qui la traverse pour ses besoins de fret.

« Sur la base d'une analyse multicritère et du bilan de cette consultation » (NDLR : 550 avis dont 60 % en faveur de la variante nord), le comité de pilotage du projet (1), présidé par le préfet de région, Henri-Michel Comet, a retenu le 23 février dernier le tracé nord. Il prévoit un passage de la voie ferrée entre le bourg de Donges et le nord de la RD 100 qui est conservée, ce qui permet de réduire le coût de l'opération d'une dizaine de millions d'euros. La halte ferroviaire de Donges est, quant à elle, repositionnée au niveau de la zone industrielle de Jouy. « Cette option présente l'avantage d'éloigner la voie ferrée des risques industriels, souligne Guillaume Bédel. L'option sud aurait consisté à positionner la voie ferrée sur le RD 100 et donc à reconstruire une autre route. »

Les entreprises la ZI de Bonne-Nouvelle délocalisées



La deuxième phase de la consultation publique se déroulera début 2017, à l'occasion de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique que le comité de pilotage espère obtenir fin 2017. Une échéance indispensable pour lancer les travaux en 2019 en vue d'une mise en service fin 2021 des nouvelles infrastructures (voie ferrée, deux ponts route et un ouvrage ferroviaire).

D'ici là, des ateliers thématiques sur le cadre de vie et le patrimoine, ainsi que des rencontres avec la trentaine d'entreprises concernées auront lieu tout au long de 2016.

« Les accès routiers à Donges et aux zones industrielles par la RD 100 seront modifiés tandis que les entreprises de la zone industrielle de Bonne-Nouvelle situées à l'est de la raffinerie seront délocalisées », prévient Guillaume Bédel. Il s'agit notamment des transports Lorcy (200 salariés).

Pour ce faire, la Carene a prévu l'extension de la zone d'activité Les Six Croix à l'ouest de Donges via la création d'une nouvelle ZAC de 30 hectares, « Six Croix 2 ». Le département de Loire-Atlantique a également décidé de profiter du projet pour revoir la circulation des poids lourds, transportant notamment des matières dangereuses, sur la RD 4 traversant Donges. Une nouvelle vie plus sûre s'annonce pour les Dongeois.

(1) État, Total raffinage France, le conseil régional des Pays de la Loire, le département de Loire-Atlantique, la Carene, la communes de Donges, le Grand Port maritime de Nantes-Saint-Nazaire et SNCF Réseau.