



Le 28/10/2015

Objet : Formulation de l'avis formalisé de la commune de Donges relatif au projet de contournement ferroviaire des sites industriels de Donges

Les membres du conseil municipal de DONGES se sont réunis le 21 octobre 2015 afin d'examiner le dossier du projet de contournement de la ligne SNCF soumis à la procédure de concertation.

Au terme de ces échanges, un certain nombre d'observations sont partagées par **l'ensemble des conseillers municipaux**, tous les groupes réunis, pour être portées à la connaissance du maître d'ouvrage et de tous les partenaires du projet, en tant que contribution de la Ville de DONGES à la concertation.

Je vous prie donc de trouver ci-après les observations émises par le conseil municipal.

1. - Sur le principe du contournement :

Le conseil municipal est unanimement convaincu de la nécessité d'un dévoiement de la ligne SNCF Nantes-Le Croisic à hauteur de la raffinerie.

Ce dévoiement est devenu aujourd'hui une condition de la pérennisation de l'activité du raffinage sur le site de DONGES.

Le conseil rappelle simplement que ce projet est envisagé depuis la fin des années 1940, et que sa réalisation est rendue plus difficile et plus onéreuse par le retard des décisions attendues.

2. - Sur l'information nécessaire à l'émission d'un avis :

Un certain nombre de documents et d'informations paraissent manquants, ou tout au moins insuffisants, pour permettre au conseil municipal d'émettre un avis en toute connaissance de cause :

2.1. L'absence de modélisation en 3 dimensions pour permettre de bien mesurer les impacts. Le relief n'est certes pas important, mais il existe (*en surplomb ou en creux selon les endroits*). Il est dès lors difficile de se positionner par rapport à l'impact réel des tracés sur les riverains ou les entreprises (*l'on ne peut que faire des suppositions*).

2.2. Des questions relevant de TOTAL demeurent, et ont une importance pour le projet :

2.2.1. Quelles seront les incidences, les nuisances et les impacts générés par les nouvelles unités annoncées à la raffinerie par rapport à la situation actuelle ? Il a été annoncé que les impacts ne seraient pas plus importants qu'actuellement en termes de risques et de réglementation (PPRT), mais nous n'en avons pas connaissance aujourd'hui.

2.2.2. Les investissements annoncés par TOTAL vont pérenniser le site, mais les installations actuelles de la raffinerie auront 50 ans en 2030. Que se passera-t-il par la suite ? Même au vu de l'ampleur des investissements annoncés, la pérennisation de l'activité industrielle après 2030 n'est pas garantie. Au vu de l'importance des fonds publics à investir dans le projet de dévoiement de la ligne SNCF, cette question n'est pas dénuée d'intérêt.

2.2.3. La question de la compatibilité du dévoiement ferroviaire avec la présence de la « *caverne* » de stockage souterrain de propane n'est pas examinée. Cette caverne se trouve sous l'emprise projetée de la future voie ferrée et jusqu'à la rue Pasteur. Ne sont précisés ni l'impact des travaux, ni celui du passage des convois ferroviaires sur ce stockage souterrain (*vibrations*).

2.3. Le sort des entreprises dont les emplois et l'activité économique :

Le conseil municipal se préoccupe de l'incidence du projet sur les entreprises et les emplois implantés sur les zones d'activité de Jouy et de Bonne-Nouvelle :

2.3.1. Quelles entreprises peuvent être délocalisées ? Quelles entreprises seraient enclavées, même si elles n'ont pas de lien avec la raffinerie ?

2.3.2. Pour des raisons de compétitivité, certaines souhaiteront demeurer au plus près possible de la raffinerie : quelles propositions pourront leur être faites ?

3. - Sur les préoccupations communes aux deux tracés soumis à la concertation :

Les membres du conseil municipal insistent sur un certain nombre de points de vigilance qui devront être pris en considération par le maître d'ouvrage, quel que soit le tracé retenu :

3.1. S'agissant des riverains :

3.1.1. Secteur de Bonne-Nouvelle : plusieurs habitations sont impactées, dont celle de M. et Mme Guihard (âgés de plus de 85 ans). Deux autres maisons sont habitées à proximité de la chapelle, ainsi qu'une maison à la Jallais. Les accès et le cadre de vie de ces riverains devront être préservés autant que possible.

3.1.2. Secteur de Haut-Gas et la Rivaudais : des nuisances de bruit et vue sont prévisibles : des merlons et des rideaux d'arbustes et arbres (*double protection*

végétale) sont à prévoir (*essences à sélectionner : exigence sur les espèces d'arbres, feuilles persistantes, à croissance rapide, résistant à la pollution...*).

3.1.3. Secteur rue Pasteur côté place de la Gare : la suppression partielle du parking poids-lourds aura un impact non négligeable (*impact sur les commerces et le restaurant routier*).

3.1.4. Le conseil municipal relève également que certains riverains impactés à la fois par le dévoiement de la ligne SNCF et par le PPRT ont demandé le rachat de leur maison, et qu'ils ont fait des propositions concrètes.

3.2. S'agissant des entreprises :

3.2.1. Sur la zone de Bonne-Nouvelle : l'impact sera important sur les sociétés Lorcy et Siemo.

3.2.2. Sur la zone de Jouy : les entreprises Caddac, Endel et Spie seront les plus touchées.

3.2.3. S'agissant des transporteurs, il serait impératif que les camions citernes sortent désormais de la raffinerie en empruntant la route portuaire et non plus la rue du Stade, surtout dans l'hypothèse d'une relocalisation de sociétés de transport dans l'extension de la zone des Six-Croix.

3.2.4. S'agissant du foncier disponible pour les relocalisations, devront être explorées toutes les possibilités d'implantation sur l'emprise foncière importante dont dispose le groupe TOTAL au Nord de la route des Bossènes (*près des Magouëts et de l'actuelle voie ferrée, laquelle sera désaffectée*). Cette solution permettrait de maintenir les entreprises sur le territoire communal et à proximité de la raffinerie. Pourront également être examinées les possibilités de réimplantation d'entreprises sur l'extension de la zone des Six-Croix (*mais en excluant un transit de poids-lourds par la rue du Stade*).

3.2.5. D'une façon générale, le conseil municipal insiste sur le souhait de la Ville de conserver les entreprises sur le territoire communal. Une vigilance sera nécessaire sur les relocalisations d'entreprises et les problèmes de celles conservant leur site mais devenant enclavées.

3.3. S'agissant du patrimoine local et de l'environnement :

3.3.1. La préservation de la chapelle de Bonne-Nouvelle (*présente sur le site depuis le Moyen-Age*) devra être une priorité, quel que soit le tracé retenu (*l'aire d'étude est très proche du sanctuaire*).

3.3.2. Une vigilance devra être portée sur les zones humides (*derrière le chenil municipal aux Magouëts, et près du canal de Martigné*).

3.3.3. Le rond point du canon devra être reconstitué dans son aspect visuel.

3.3.4. Les platanes de l'actuelle avenue de la gare seront à conserver pour autant qu'il sera possible.

3.3.5. Le dévoiement de la ligne SNCF devrait être l'occasion de déplacer et de mettre en valeur les monuments mégalithiques actuellement enclavés au milieu des infrastructures industrielles ou ferroviaires : menhir de « *la Galoche* » et dolmen de la Vacherie.

3.3.6. Le bâtiment de l'actuelle gare SNCF (*seul bâtiment subsistant de l'ancien bourg de DONGES*) devra être conservé, et son affectation nouvelle définie en concertation avec tous les partenaires.

3.3.7. D'une façon générale, un traitement de qualité devra être assuré pour l'aménagement global de la zone comprise entre le centre-ville et la raffinerie, sur un plan paysager et urbain, avec une priorité accordée à la végétalisation.

3.4. S'agissant des transports et des circulations :

3.4.1. L'accès aux quais de la halte ferroviaire devra être sécurisé pour les usagers.

3.4.2. La halte elle-même devra être conçue pour protéger les usagers des risques industriels visés dans le PPRT.

3.4.3. Les voies ferroviaires devront être sécurisées pour empêcher les intrusions, notamment à proximité de la halte.

3.4.4. Il conviendra de profiter de l'aménagement de la nouvelle halte pour assurer une interconnexion avec les transports urbains (réseau STRAN), avec les facilités de stationnement nécessaires (*covoiturage, etc*).

3.4.5. Il conviendra de conserver ou rétablir les pistes cyclables au long de la RD 100 et en provenance du centre-ville, avec des cheminements piétonniers en direction notamment de la future halte ferroviaire.

4. - Sur les avantages et inconvénients des deux tracés proposés :

4.1. Avantages relatifs de la variante Nord :

4.1.1. Fonctionnalités routières :

- La variante Nord assure une meilleure répartition du trafic sur les giratoires : en effet, dans le cadre de la variante Sud, tout le trafic serait reporté sur le giratoire de la RD4/RD100 (*raffinerie, halte ferroviaire, zone de Jouy, centre-ville*).

- Repositionnement du giratoire du « *rond-point du canon* » : la variante Sud conduirait à repositionner le giratoire à un niveau plus élevé qu'actuellement, ce qui pourrait augmenter l'impact du trafic des poids-lourds sur le quartier de la place de la Gare.

- La variante Nord ne rend pas nécessaire un giratoire vers la croix des marins.

4.1.2. Impacts fonciers : les acquisitions de parcelles agricoles (*au Nord de l'actuelle RD100*) seraient moins importantes avec la variante Nord.

4.1.3. Impacts environnementaux : l'impact sur les zones humides à l'Est du canal de Martigné serait moins marqué avec la variante Nord qu'avec la variante Sud.

4.1.4. Coûts financiers : la variante Nord serait légèrement moins coûteuse que la variante Sud (*différence évaluée à 6% du montant total estimé*). Cet avantage doit être relativisé, en l'absence d'informations précises sur la décomposition des coûts.

4.2. Avantages relatifs de la variante Sud :

4.2.1. Fonctionnalités routières :

- pour le quartier rue Pasteur, côté croix de l'Ariais : la variante Sud **maintient l'entrée-sortie de Donges** (*avec la variante Nord, le même quartier serait **enclavé**, avec un report de circulation sur le giratoire RD4/RD100. Pour certains riverains, ce serait plus de tranquillité, pour d'autres ce serait une gêne pour repartir vers Savenay*).
- pour la sécurité des usagers de la RD 100 : l'alignement droit en approche des giratoires est respecté dans la variante Sud, et il n'y a pas de « *tourne à gauche* » pour accéder aux bureaux de la raffinerie.
- Qualité et lisibilité du tracé routier de la RD100 : la variante Sud implique 2 giratoires sur le tracé de la RD 100, contre 3 pour la variante Nord (*laquelle implique en plus deux franchissements de la voie ferrée sur le tracé de la RD100*).

4.2.2. Impacts fonciers :

- L'impact du tracé de la variante Sud serait moindre sur les habitations proches de Bonne-Nouvelle.
- la variante Sud aurait également un impact moindre sur le foncier des entreprises : 60% de la zone de Bonne-Nouvelle seraient touchés par la variante Nord contre 30% par la variante Sud (*passage de la voie ferrée et rétablissement du giratoire*). Sur Jouy, il n'y a pas de différence significative entre les deux tracés.
- Le parking poids-lourds de la place de la Gare serait moins impacté par la variante Sud que par la variante Nord (*des incidences sont possibles sur les commerces*).

4.2.3. Impact acoustique (*secteurs Haut-Gas et Sud du centre-ville*) :

l'augmentation des niveaux sonores serait plus limitée dans le cadre de la variante Sud (*Simulation : 54 dB contre 54,3 dB au total*).

4.2.4. Impacts paysagers :

- Sur un plan paysager, l'on peut estimer que la variante Nord (*voie ferrée au plus près du centre-ville*) serait plus difficile à traiter que la variante Sud.
- Le délaissé entre la voie ferrée et la RD 100 au niveau de Bonne-Nouvelle serait plus important dans l'hypothèse de la variante Nord.
- La lisibilité du tracé routier serait meilleure avec la variante Sud, ce qui présenterait un intérêt paysager.
- Avenue de la Gare : sa continuité serait maintenue avec la variante Sud (*supprimée par la variante Nord, générant un isolement du centre-ville par rapport à l'espace le reliant à la Loire et à la zone portuaire*); dans la variante Sud, un

rehaussement de l'avenue de la Gare est prévu, et donc une mise en valeur de l'entrée Sud du centre-ville.

5. - Sur le positionnement de la future halte ferroviaire :

Le conseil municipal retient unanimement la proposition d'implanter la future halte ferroviaire sur le site de « Jouy ».

Cette position se justifie :

- par la proximité plus grande du site de Jouy par rapport à la place de la Gare et au centre-ville, générant une meilleure accessibilité ;
- par les meilleures possibilités d'interconnexion avec le réseau STRAN des transports en commun (*échange multimodal*) ;
- et par le potentiel existant dans le secteur de Jouy pour y réaliser des places de stationnement/covoiturage.

6. - Sur les suites données à la concertation :

Sur la base des informations complémentaires qui ne manqueront pas de lui être communiquées, le conseil municipal souhaite rester associé aux réflexions ultérieures, notamment sur :

- les mesures de protection des riverains ;
- le cadre de vie et le volet paysager ;
- les aménagements de voiries et les cheminements ;
- la préservation du patrimoine et de l'environnement ;
- les relocalisations d'entreprises.