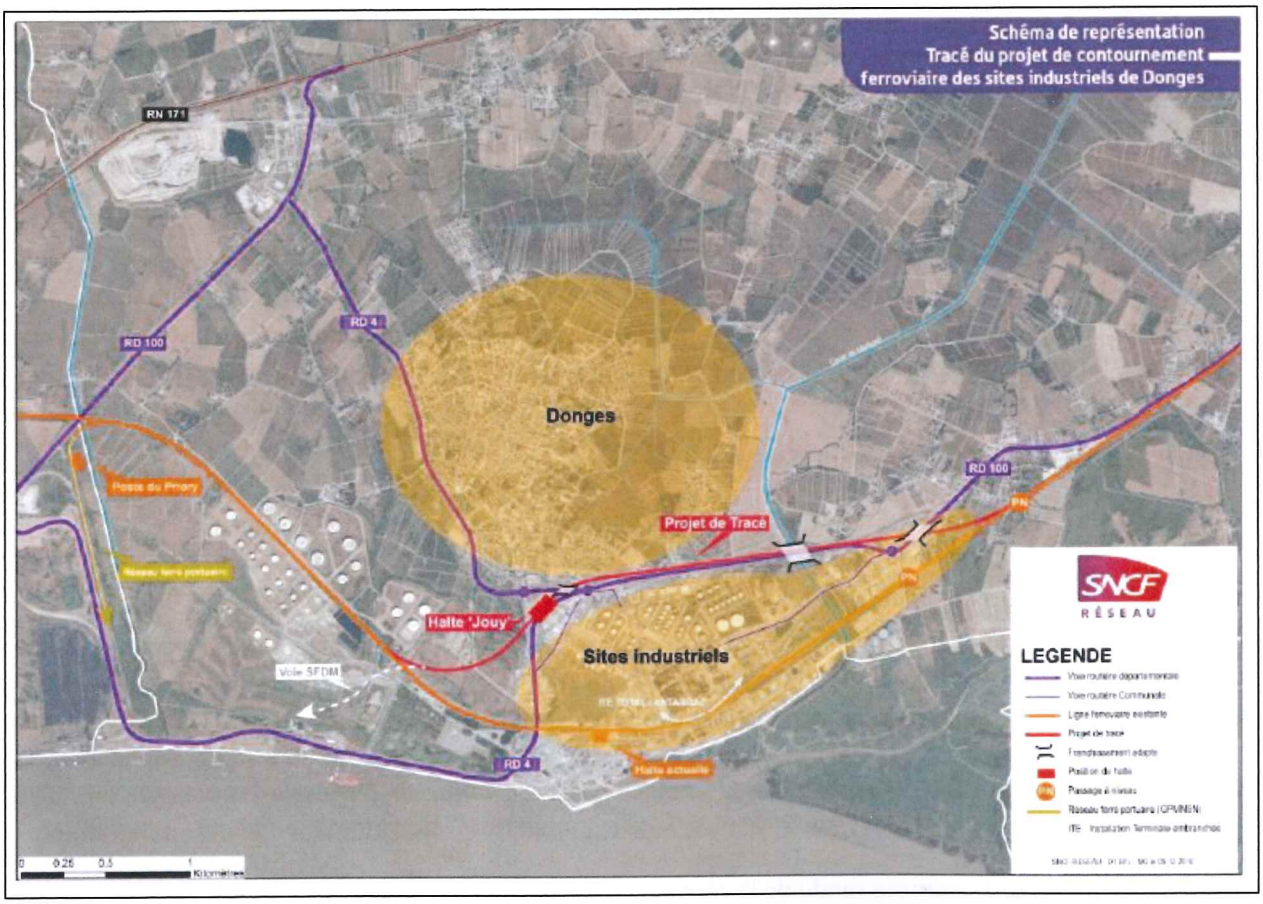
REÇU EN PREFECTURE
NANTES, le
21 AOUT 2017

DÉPARTEMENT DE LA LOIRE ATLANTIQUE
MAÎTRE D'OUVRAGE: SNCF RÉSEAU

PROJET DE CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DES SITES INDUSTRIELS DE DONGES SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE DONGES

ENQUÊTE UNIQUE PRÉALABLE À :

- LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET, EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE DONGES,
- L'AUTORISATION UNIQUE AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU AVEC DÉROGATION ESPÈCES ET HABITATS PROTÉGÉS,
- LA SUPPRESSION DU PASSAGE À NIVEAU N° 368,
- LE DÉCLASSEMENT DU PASSAGE À NIVEAU N° 369



2° PARTIE: CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

COMMISSION D'ENQUÊTE : JEAN CHRISTOPHE PEUREUX / ALAIN RINEAU / GILBERT FOURNIER

DÉCISION DÉSIGNATION N° E17000106/44 DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE NANTES DU 10/05/2017

Sommaire

2° Partie : Conclusions motivées et avis de la commission d'enquête

2.1 Rappel sommaire de l'enquête

2.1.1 Le cadre de l'enquête ..... page 3
2.1.2 Le déroulement de l'enquête publique ..... page 6
2.1.3 Le bilan de l'enquête publique ..... page 7

2.2 Motivations de l'avis de la commission d'enquête

2.2.1 À propos de la procédure choisie, de l'organisation et du déroulement de l'enquête ..... page 9
2.2.2 À propos de la composition et du contenu du dossier mis à disposition du public ..... page 11
2.2.3 À propos de l'information du public et la concertation préalable ..... page 13
2.2.4 À propos des réponses apportées par le maître d'ouvrage, aux questions et remarques des services de l'État, AE et des PPA ..... page 14
2.2.5 À propos des questions posées par le public et la commission d'enquête, les réponses apportées par le maître d'ouvrage ..... page 15
2.2.6 À propos de l'intérêt général du projet ..... page 54
2.2.7 A propos des impacts du projet sur l'environnement ..... page 55
2.2.8 À propos de la mise en compatibilité du PLU ..... page 56
2.2.9 À propos du volet loi sur l'eau et la dérogation espèces et habitats protégés ..... page 58
2.2.10 À propos de la suppression ou du déclassement de deux passages à niveau ..... page 59

2.3 Avis de la commission d'enquête

2.3.1 Concernant la Déclaration d'Utilité Publique du projet emportant la mise en compatibilité du PLU de DONGES ..... page 60
2.3.2 Concernant l'autorisation unique au titre de la loi sur l'eau avec dérogation espèces et habitats protégés ..... page 61
2.3.3 Concernant la suppression du passage à niveau n° 368 ..... page 61
2.3.4 Concernant le déclassement du passage à niveau n° 369 ..... page 62

Annexes ..... page 63

NB : Cette partie du dossier est reliée à part

- **Annexe 1 :** compte rendu de la réunion du 23 mai 2017
- **Annexe 2 :** compte rendu de la réunion du 2 juin 2017
- **Annexe 3 :** les avis dans la presse
- **Annexe 4 :** certificats d'affichages de la mairie de DONGES et de SNCF Réseau
- **Annexe 5 :** plan de repérage des lieux d'affichage sur la commune de DONGES
- **Annexe 6 :** procès-verbal de synthèse
- **Annexe 7 :** mémoire en réponse du maitre d'ouvrage

2.1 Rappel sommaire de l'enquête

2.1.1. Le cadre de l'enquête

❖ Le projet soumis à enquête

Suite à l'élaboration du plan de prévention des risques technologiques (PPRT) sur la commune de Donges, l'État a initié avec Total et SNCF Réseau une réflexion sur la déviation de la ligne ferroviaire Nantes / Le Croisic qui passe au milieu de la raffinerie Total.
Parallèlement à ce projet, pour répondre aux nouvelles normes européennes en matière de carburants, Total a besoin de créer de nouvelles unités, et il a donc été convenu entre l'état et Total, qu'en préalable à cette construction, la ligne SNCF devait sortir de l'enceinte de la raffinerie.

Plusieurs variantes de contournement des sites industriels ont été étudiées et un projet passant pour partie le long de la RD100, côté Nord, a été choisi suite à une démarche ERC incluant une phase de concertation avec un garant en 2015.
Cette opération sera financée à parts égales par l'État, les collectivités locales et TOTAL, pour un coût global d'environ 150 M€.
La maîtrise d'ouvrage en sera assurée par SNCF Réseau aussi bien en ce qui concerne les aménagements ferroviaires que les aménagements routiers rendus nécessaires par ce contournement (notamment sur les RD 4 et RD 100).

❖ La procédure utilisée, cadre réglementaire

Rappel, cette enquête publique unique concerne :

- la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet, emportant mise en compatibilité du PLU de Donges,
- l'autorisation unique au titre de la loi sur l'eau avec dérogation espèces et habitats protégés,
- la suppression du passage à niveau n° 368,
- le déclassement du passage à niveau n° 369.

Ce projet est donc concerné par une procédure d'enquête publique à plusieurs titres :

- Création d'impacts sur l'environnement, qui font l'objet d'une étude d'impact et d'un dossier d'autorisation Loi sur l'eau : projet soumis à enquête publique au titre du **code de l'environnement** ;
- Le projet va nécessiter des expropriations, qui donneront lieu à une nouvelle enquête en 2018 : projet soumis à enquête publique au titre du **code de l'expropriation** ;
- Mise en compatibilité nécessaire des documents d'urbanisme de la commune : projet soumis à enquête publique au titre du **code de l'urbanisme** ;
- Suppression du passage à niveau n° 368 et déclassement du passage à niveau n° 369 : projets soumis à enquête publique *(commodo/incommodo)* régis par le **Code des relations entre le public et l'administration**.

D'autres procédures sont associées à ce projet :

- Un arrêté de cessibilité (une enquête publique portera en 2018 sur l'enquête parcellaire) ; elle sera suivie par la phase judiciaire de l'expropriation ;
- La déclaration au titre des bruits liés au chantier sera soumise à la Préfecture au titre des bruits temporaires liés au chantier;
- Une zone de prescriptions archéologiques donnera lieu à un diagnostic et des fouilles à Ouest du giratoire de la RD 100 ;
- Une fois la DUP obtenue, un permis de construire sera demandé pour la halte ferroviaire en 2018.

❖ Le projet et son contexte

a) **La commune de DONGES** fait partie de de la CARENE et comptait 7092 habitants en 2012. Dix entreprises implantées sur les ZI de Jouy et Bonne Nouvelle seront impactées par ce contournement et leur relocalisation est en cours de négociation avec SNCF Réseau ; toutes devraient rester sur la commune de DONGES.

b) **Le projet ferroviaire** de contournement s'étend sur 4.5 km en voie double, dont 3.6 km d'infrastructures neuves. Le projet prévoit des déclivités et des pentes peu marquées, les terrassements nécessiteront 570 000 m3 de matériaux.
Parallèlement à ces travaux d'infrastructure, d'autres aménagements sont prévus :
- rétrocession à TOTAL d'une partie des installations existantes, à la Noé d'Abbas,
- conservation in situ de la structure de la voie qui joue un rôle de défense contre les inondations,
- rétablissements routiers dont la création de deux pont-routes, de 3 giratoires, et d'un chemin agricole,
- aménagement d'une piste cyclable au sud du projet,
- création de merlons paysagers à vocation paysagère et acoustique.
La réalisation de ces aménagements ferroviaires et routiers consommera 34.2 ha.

c) **La suppression du passage à niveau n°368** entrainera la création d'un nouveau chemin agricole entre la RD 90 et le passage à niveau supprimé ; pour le **déclassement du passage à niveau n°369** et il a été décidé de maintenir la traversée routière actuelle qui restera voirie publique communale.

d) Estimation sommaire des dépenses liées à ces travaux

- Infrastructures ferroviaires : 43 M€ HT
- Halte Jouy : 3.5 M€ HT
- Infrastructures routières : 24 M€ HT
- Foncier : 20.5 M€ HT
- Réseaux (déviation et protection) : 11.5 M€ HT
- Aménagements paysagers et environnementaux : 2 M€ HT
- Missions complémentaires : 0.5 M€ HT

- TOTAL y compris provisions pour risques (en valeur 2013) : 124 M€ HT
  - **Valeur 2018 : 147 M€ HT**

e) Principaux impacts et mesures sur le cadre de vie et le milieu humain

- Patrimoine : un amas de débitage sera soumis à une campagne de fouilles.
- Impacts sur l'habitat : il y aura des co-visibilités partielles à totales pour des riverains, et divers merlons paysagers seront créés ; deux maisons situées rue de la Nöé d'Abbas nécessitent un renforcement de leur isolation acoustique ; trois habitations sont localisées en zone de risque de dommage et de gêne notable pour les vibrations, et des études techniques ultérieures seront réalisées au cas par cas ; il est prévu la destruction d'une maison habitée par un couple âgé dans la ZI de Bonne Nouvelle, car cette propriété est située dans le secteur où sont prévus les aménagements nécessaires notamment au franchissement et au rétablissement de la RD100.
- Contexte agricole : le projet impacte 7 exploitations pour une surface totale de 6.99ha ; il est prévu la création d'un nouveau chemin et des dédommagements pour les pertes de surfaces et de revenus des exploitants et /ou propriétaires en accord avec la Chambre d'Agriculture.
- Déplacements et trafic : une légère hausse d'utilisation des transports ferroviaires est envisagée, de même pour le trafic routier.
- Inondations : il y a 4 zones inondables et 5 bassins de gestion des eaux pluviales concernés par le projet.
- Gonflement des argiles : les impacts de la voie ferrée sont négligeables mais il est quand même prévu la mise en place de matériaux drainants.
- Zone à haut risque : il y a actuellement 1600 phénomènes dangereux sur 5km de ligne ; suite au déplacement de la voie ferrée la réduction du linéaire exposé passera de 6100 à 2500m, le nombre de phénomènes dangereux passera de 1600 à 400, l'intensité des phénomènes passera de 1300 dangereux à 150, et il y aura moins d'exposition aux risques pour les voyageurs des trains et dans la halte.

f) Principaux impacts et mesures sur le volet environnemental

- Le milieu physique : la présence de nombreuses industries sur la zone d'étude a entrainé une certaine pollution du sol ; des analyses seront faites et des mesures seront prises pour stocker puis évacuer les terres polluées issues du chantier de terrassement.
- Le milieu aquatique : Le projet intercepte plusieurs bassins versants pour lesquels il est prévu la création de 17 ouvrages; pour les eaux pluviales 14 bassins de rétention seront aménagés.
- Les milieux naturels : Les principaux impacts du projet concerneront 3 zones de l'aire d'étude.
- Concernant la Loi sur l'eau avec dérogation aux espèces protégées - la réalisation du projet et des mesures de compensation nécessiteront :
  - pour la faune protégée, deux demandes de dérogation ; une première pour la destruction, l'altération ou la dégradation d'habitats de reproduction, de repos, de chasse ou de déplacement pour plusieurs espèces, une deuxième pour la destruction et le sauvetage d'autres espèces ;
  - pour la flore protégée : une demande de dérogation pour la destruction de stations de Trèfle de Michel.

g) Effets temporaires et mesures en phase travaux

- Une déclaration sera faite à la Préfecture au titre des bruits temporaires liés au chantier.
- Les circulations routières seront maintenues ou rétablies et gardées propres dans les trois secteurs concernés par les travaux.
- Le milieu agricole sera concerné par quelques impacts limités, et il y aura création d'un merlon autour de la base vie.

h) La mise en compatibilité du PLU de DONGES

La mise en compatibilité du PLU, approuvé le 28/06/2016, porte sur :

- des modifications à apporter au PLU pour sa mise en compatibilité avec le projet ; ces modifications concernent la création d'un nouvel emplacement réservé (n°8) d'une superficie de 496 304m^2 au bénéfice de SNCF Réseau pour réaliser le contournement ferroviaire de Donges ; cette modification apparaitra sur les emplacements réservés notifiés sur le plan de zonage, et sur la liste de ces emplacements ;
- une mise à jour cartographique du PADD pour y intégrer le projet de contournement et mentionner le maintien de la desserte de la raffinerie à l'est ;
- diverses modifications du règlement, pour prendre en compte ce nouvel aménagement (marges de recul, …)

2.1.2. Le déroulement de l'enquête publique

Un **arrêté de la Préfète de la Loire Atlantique le 30 mai 2017** a fixé les modalités de l'enquête unique qui s'est déroulée en mairie de DONGES pendant trente-et-un jours consécutifs, du lundi 19 juin 2017 au mercredi 19 juillet 2017 inclus.
Sept permanences se sont tenues dans cette période, un registre papier permettait au public d'un laisser ses observations.
Également, accessibles depuis le site de la préfecture, un **registre dématérialisé** a été mis en place de même qu'une **adresse mail électronique**, les observations laissées sur ce dernier étant basculées automatiquement sur le registre dématérialisé.
Des informations concernant le projet pouvaient être demandées auprès du responsable du projet, SNCF Réseau, et dans le hall de la mairie le maitre d'ouvrage avait mis à disposition du public un écran tactile permettant de visualiser le projet en 3D.

Le **dossier d'enquête papier mis à la disposition du public** comprenait les pièces suivantes :

- Un ou plusieurs registres d'enquête à ouvrir suivant les besoins
- L'arrêté de la Préfète de la Loire Atlantique
- Pièce A : note de présentation non technique
- Pièce B : contexte réglementaire
- Pièce C : présentation et justification du projet
- Pièce D : les trois tomes de l'étude d'impact (valant loi sur l'eau)
- Pièce E : dossier de dérogation CNPN (dossier autoportant)
- Pièce F : mise en compatibilité du PLU de DONGES
- Pièce G : évaluation socio-économique
- Pièce H : annexes au dossier
  - Bilan de la concertation, avis général des armées et de la SFDM,
  - chemise H5 : Avis des services instructeurs et mémoires en réponses.

Ce dossier était également **consultable en mairie sur un poste informatique** mis à disposition du public au service de l'urbanisme ; il était également **téléchargeable** depuis le site de la Préfecture.

La commission d'enquête a rencontré le maître d'ouvrage à 5 reprises :
- une première, le 23 mai 2017 au siège de SNCF Réseau à Nantes concernant : la communication légale liée à l'enquête, la communication complémentaire proposée par SNCF Réseau, et les moyens mis à disposition pendant la durée de l'enquête ;
- une deuxième, le 2 juin 2017 en mairie de DONGES pour : constater les conditions d'accueil du public et les locaux mis à disposition pour la commission, visiter les sites concernés par le projet ; une rencontre a eu lieu

également avec Publilégal (prestataire de SNCF Réseau), concernant la gestion du registre et du courrier électronique ;
- une troisième, le 15 juin 2017 au siège de SNCF Réseau à Nantes, au cours de laquelle la commission d'enquête a demandé des détails et précisions suite à la lecture du dossier d'enquête (près de 2500 pages A3) ;
- une quatrième, le 27 juillet 2017 au siège de SNCF Réseau à Nantes, pour la lecture détaillée du procès-verbal de synthèse par la commission d'enquête;
- une cinquième, le 9 Août 2017 au siège de SNCF Réseau à Nantes, pour la remise commentée du mémoire en réponse par le maitre d'ouvrage.

La publicité de l'enquête publique a donné lieu à :

a) La parution par voie de presse de l'avis d'ouverture d'enquête dans des journaux locaux, *Ouest France, Presse Océan* et dans deux journaux nationaux*, « Les Échos»* et « *Le Monde»*.
b) Une publicité par voie d'affichage de l'avis d'ouverture d'enquête mise en place :
- dans les lieux d'affichage des actes administratifs des communes concernées, DONGES, et les communes voisines dont le territoire est susceptible d'être affecté par le projet, LA CHAPELLE-LAUNAY, MONTOIR-DE-BRETAGNE, PRINQUIAU ET SAVENAY ;
- dans l'espace public sous forme de 36 panonceaux, au format A2 avec typographie noire sur fond jaune et visibles depuis la voie publique.
c) une vérification de l'affichage sur site par :
- un constat d'huissier dressé le 2 juin 2017 portant sur les 36 points d'affichage prévus sur la commune de DONGES,
- des contrôles hebdomadaires durant les 4 semaines qui suivaient ce premier constat d'huissier,
- un constat d'huissier réalisé le 20 juillet 2017 constatant la dépose des 36 points d'affichage.

2.1.3. Le bilan de l'enquête publique

Nombre de personnes reçues au cours des 7 permanences par la commission d'enquête	- 66 personnes au cours de 42 entretiens
Observations portées sur les 7 registres papier disponibles en mairie de DONGES	- 19 observations numérotées de R1 à R19.
Courriers annexés aux 7 registres papier disponibles en mairie de DONGES pendant la durée de l'enquête	- 48 courriers ou mémoires numérotés de C1 à C48, accompagnés de 5 chemises en annexe pour les courriers types
Observations portées au registre électronique ouvert sur le site de la Préfecture pendant la durée de l'enquête	- 461 observations numérotées de 1 à 461
Annexes laissées sur le registre électronique ouvert sur le site de la Préfecture pendant la durée de l'enquête	- 7 annexes numérotées de 1 à 7

Selon le registre, qu'il soit papier ou électronique, la forme des observations recueillies était différente :
- sur les 7 **registres papier**, mis à part 120 courriers types favorables au projet, il y a eu surtout eu des observations des opposants au tracé proposé avec des contributions par courrier plutôt développées voire très fouillées ;
- sur le **registre électronique,** les observations des contributeurs étaient globalement succinctes, avec une surenchère entre personnes favorables et personnes opposées au projet qui ont souvent utilisé ce registre comme forum de discussion.

Une grande majorité des **contributeurs favorables au projet de contournement** (très peu précisent « favorable au tracé proposé ») ont eu un argumentaire qui utilise principalement, en le développant ou non, les trois prérequis de ce dossier : réduire l'exposition de la voie ferrée aux risques industriels, assurer la pérennité de la

raffinerie et des sites industriels attenants (dont le grand port maritime de Nantes St Nazaire), améliorer l'accès à la desserte ferroviaire de DONGES.
Un grand nombre de contributeurs évoquent également la pérennité de l'emploi et l'importance de la réalisation de nouvelles unités de production pour répondre aux normes européennes.

Pour les observations des **contributeurs opposées au tracé proposé**, compte tenu du nombre d'observations laissées sur les registres papier et électronique, et au vu de la répétition de certaines remarques, la commission d'enquête a fait le choix de classer par thème et de synthétiser ces observations qui reprennent, soit des grands argumentaires soit des chapitres de l'étude d'impact. (Cf. PV de synthèse annexe 6).

2.2 Motivation de l'avis de la commission d'enquête

2.2.1 À propos de la procédure choisie, de l'organisation et du déroulement de l'enquête

❖ **Commentaires de la commission d'enquête**

Cette enquête s'est déroulée dans un climat apaisé et courtois, chaque personne reçue ayant disposé d'un temps de rencontre avec un ou plusieurs commissaires enquêteurs. Un RV n'ayant pu être honoré dans les heures de permanences, la personne a été reçue un soir après les heures de bureau.
La majorité des personnes qui se sont présentées lors des permanences étaient, soit des membres d'associations diverses (ADZRP en grande majorité) ou des représentants du personnel en ce qui concerne les salariés TOTAL, soit des riverains directement impactés par le projet.
À noter que certaines des associations reçues avaient participé et/ou avaient été associées aux réunions de concertation préalable ou à des tables rondes.

❖ **Observations laissées sur les registres papier ou électronique à ce sujet :**

Thème A : PROCÉDURE

Paragraphe A1 : Pour une enquête conjointe avec les nouvelles unités TOTAL

➢ Compte tenu des liens évidents existant entre le projet de contournement et la construction de nouvelles unités entraînant de nouveaux risques, plusieurs contributeurs demandent une seule enquête publique.

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

… Comme cela est repris en note de bas de page n°10 de l'avis de l'Autorité environnementale (AE), le projet de contournement ferroviaire des sites industriels de Donges et le projet de nouvelles installations de Total Raffinage France ne présentent pas de lien fonctionnel. Cette analyse est également confirmée par le Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie ….

Au stade d'avancement de ces deux projets et considérant leurs délais de mise en service, il a été décidé d'organiser une enquête publique liée au projet de contournement ferroviaire des sites industriels en 2017 et une enquête publique liée au projet de nouvelles installations de Total Raffinage France en 2018.

Au-delà de ces décalages calendaires, il est à noter que les instances de concertation locales mises en place de manière réglementaire et volontaire par chacun des maîtres d'ouvrages et/ou l'État pour chacun de ces projets … ont associé dès que nécessaire les deux maîtres d'ouvrage concernés afin d'assurer une information auprès des différentes parties prenantes. Cette logique sera respectée tout au long de la vie de ces projets autant que nécessaire.

Enfin, dans l'annexe à la réponse à l'avis de l'AE (également annexé au présent mémoire), Total Raffinage France détaille quelques éléments connus à ce stade d'avancement de son projet de développement de la raffinerie.

Avis de la commission d'enquête :
Le MOA justifie, à juste titre, ce décalage par le manque de lien fonctionnel entre ces deux enquêtes, et les délais de mise en service différents.
Il note également, point positif, qu'il y a eu, et qu'il continuera à y avoir concertation et informations de la part des deux maitres d'ouvrages.

Paragraphe A2 : Dates de l'enquête

- Prenant en compte, l'importance de ce projet, son coût (150M€), le fait qu'il conditionne l'avenir de la commune, le fait qu'il soit financé par l'argent public, le temps nécessaire pour étudier les tracés alternatifs, et le respect de la sécurité des passagers de la SNCF, des contributeurs demandent que l'on prenne du temps pour étudier ce projet.

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

À la suite de la décision du Comité de pilotage, le projet doit se faire dans les meilleurs délais, pour un coût acceptable, et avec un impact environnemental et agricole limité, pour permettre de répondre aux trois objectifs fixés : assurer la sécurité des voyageurs en réduisant les risques industriels, pérenniser les sites industriels, améliorer l'accès à la desserte ferroviaire de Donges.
Le projet proposé est le fruit d'études menées depuis 2008 et d'une concertation continue depuis 2012/2013 avec l'ensemble des partenaires (la Région, le Département, la CARENE, la Ville de Donges, l'État, le GPMNSN, Total Raffinage France et SNCF Réseau), des acteurs associatifs et économiques, des riverains et des voyageurs, des comités représentatifs, qui ont permis d'étudier et de présenter en concertation plusieurs variantes de tracé, pour arriver aux solutions les plus pertinentes et faisables.

Avis de la commission d'enquête sur les thèmes A1 et A2 :

- Le MOA rappelle la genèse de ce projet (2008) et la concertation passée (depuis 2012/2013), preuve que le projet a pris du temps pour mûrir.

<u>Paragraphe A3 : Réunions et permanences</u>

- Un contributeur a demandé des permanences plusieurs samedis, un autre s'est déclaré indisponible en semaine et absent le seul samedi de permanence.
- Plusieurs contributeurs demandent une réunion publique, en cours de l'enquête pour ADZRP ou sans préciser de période pour les autres, dans le but de confronter tous points de vue et projets alternatifs.

Réponse de la commission d'enquête :

A propos des demandes d'une réunion publique en cours d'enquête ou de permanences plusieurs samedis, la commission d'enquête n'a pas jugé utile ni de provoquer une réunion publique, ni de prolonger l'enquête, d'une part ce projet ayant donné lieu à une période de concertation légale en amont de l'enquête, et d'autre part les commissaires enquêteurs ayant pu recevoir le public dans de bonnes conditions y compris le samedi. Cette réponse a été apportée oralement en cours d'enquête à l'initiateur de cette demande, l'association ADZRP.

<u>Paragraphe A5 : Déroulement de l'enquête</u>

- 1 contributeur, constate une absence de fléchage à l'intérieur de la mairie pour indiquer l'endroit où sont consultables les documents de l'enquête, fait part de difficultés personnelles pour consulter le registre et utiliser l'ordinateur mis à la disposition du public, évoque une contrainte de temps pour rédiger les observations sur le registre électronique (1200 secondes) et des difficultés pour utiliser l'ordinateur mis à la disposition du public (mot de passe nécessaire).
- Une personne s'interroge sur le nombre de feuilles dupliquées dans le registre papier et demande s'il s'agit d'une manipulation et si cela est recevable.
- Un contributeur évoque une période de l'enquête (du 19/06 au 19/07) peu propice à l'expression des Dongeois (départ en vacances).

Réponses de la commission d'enquête :

- Point 1 : Suite à ces remarques, un fléchage a été mis en place, la contrainte de temps est passée de 1200 à 7200 secondes, et, renseignements pris à propos des difficultés personnelles pour consulter le registre et utiliser l'ordinateur mis à la disposition du public, la personne ne s'était pas renseignée au service de l'urbanisme au bureau indiqué dans le fléchage.

- Point 2 : Il s'agit des lettres type déposées par des salariés de la raffinerie.
- Point 3 : La période est au contraire intéressante car elle combine période de travail et période de congés permettant une plus grande latitude pour l'expression du public.

Avis de la commission d'enquête
à propos de la procédure choisie, de l'organisation et du déroulement de l'enquête

La commission considère:

- que le projet est bien concerné par une procédure d'enquête publique à plusieurs titres (création d'impacts sur l'environnement, expropriations, mise en compatibilité du PLU de la commune, enquête commodo / incommodo), et suivant plusieurs codes (de l'environnement, des expropriations, de l'urbanisme, des relations entre le public et l'administration) ;
- que le projet a pu faire l'objet d'une enquête unique suivant l'article 236 de la loi Grenelle II (Article L. 123-6.-I. ;
- que l'avis d'enquête a été mis à disposition du public, dans la presse et sous forme d'affichage, dans la forme et dans les délais requis pour une telle procédure;
- que les mesures d'information du public, tout au long de l'enquête, ont été correctement assurées via la présence de 36 panonceaux implantés sur des lieux visibles du public, et dans les lieux d'affichage des actes administratifs des communes concernées ;
- que l'accueil du public s'est effectué dans de bonnes conditions (lieu d'attente et salles à disposition assurant la confidentialité des échanges) au cours de 7 permanences pendant lesquelles il était possible de rencontrer un des trois commissaires enquêteurs ;
- que des mesures d'amélioration de la consultation du dossier (fléchage en mairie, temps de saisie sur le registre électronique rallongé, ...) ont été apportées en cours d'enquête, suite à des observations avisées de contributeurs ;
- que les 7 dates (demi-journées) de permanences réparties sur 5 semaines et prenant en compte tous les jours de la semaine (sauf le dimanche), ont permis de recevoir le public dans de bonnes conditions, et avec un temps suffisant d'échange avec l'un ou l'autre des commissaires enquêteurs ;
- que la période d'enquête (du 19 juin au 19 juillet) combinait de manière intéressante période de travail et période de congés ;
- que le dossier complet ainsi que les registres (papier et électronique) ont été à disposition du public en mairie et sur le site de la préfecture tout au long de l'enquête ;
- que les réponses apportées par le maitre d'ouvrage (pour certaines par la commission d'enquête) sur la procédure choisie, l'organisation et le déroulement de l'enquête sont précises et sans ambiguïtés.

2.2.2 À propos de la composition et du contenu du dossier mis à disposition du public

❖ Commentaires de la commission d'enquête

Le dossier d'enquête était constitué des éléments suivants :
- des registres (papier) d'enquête ouverts au fur et à mesure des besoins (7 au total),
- du registre électronique consultable à tout moment sur le site de la préfecture,
- d'une copie de l'arrêté de la Préfète de Loire Atlantique,
- des **11 pièces du dossier** conformes aux procédures et éléments des différents codes auxquels se réfère cette enquête.

Très touffu et très complet le dossier d'enquête, de près de 2500 pages A3 disposait heureusement d'une note de présentation non technique abordable pour tout public, et d'une compilation des cartes les plus importantes dans le tome 3 de l'étude d'impact.

On peut regretter cependant un manque de clarté sur le nombre de riverains directement impactés par le projet et à quel niveau d'impact. Cette question a fait d'ailleurs partie des éléments demandés au maitre d'ouvrage, dans le PV de synthèse, qui a fourni une réponse assortie d'une carte dans son mémoire en réponse (Cf. pages 26 à 32).

Également, l'énoncé des raisons pour lesquelles le tracé proposé avait été choisi, manquait de pédagogie, le texte ne mettant pas assez en éclairage les éléments de comparaisons des tracés étudiés entre eux. Comme de nouvelles propositions de tracés alternatifs étaient apparues en cours d'enquête, la commission a demandé au maitre d'ouvrage une présentation sous forme de tableau comparatif des différents tracés envisageable dans ce projet de contournement (sous réserve de leur faisabilité) en présentant leurs avantages et inconvénients (Cf. page 44 du mémoire en réponse).

❖ Observations laissées sur les registres papier ou électronique :

Thème A : PROCÉDURE

Paragraphe A4 : Dossier d'enquête

- Il y a remise en cause par quelques contributeurs du contenu du dossier d'enquête : incomplet et ne répondant pas à tous les prérequis, avec trop d'incertitudes, ou contenant des déclarations d'intentions sans chiffrage ni planning.

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Les études sont en cours depuis 2008 et se poursuivent tout au long de la vie du projet. Ainsi, les données techniques se précisent au fur et à mesure de l'avancement de ces études, prenant en compte au mieux les suggestions et demandes issues des phases de concertation, en fonction aussi de la faisabilité technique et réglementaire notamment.

L'étude d'impact, support majeur de l'enquête publique, a été volontairement réalisée en amont, afin de bénéficier de la plus large marge de manœuvre pour l'écoconception du projet et une meilleure intégration dans son environnement (humain et naturel). Il est en outre à noter l'avis de l'AE sur la qualité de cette étude (cf. page 3 de l'avis de l'AE : « l'étude d'impact est, aussi bien pour l'analyse de l'état initial que pour l'analyse des impacts du projet, d'une grande qualité »). Pour informer le public au mieux et en vue de réaliser une étude d'impact de qualité, les études préliminaires ont été particulièrement approfondies.

Avis de la commission d'enquête sur le thème A4 :

- Le MOA explique de manière claire l'évolution du projet dans le temps, qui prend en compte, au mieux, les suggestions et demandes issues des phases de concertation, suivant également l'évolution technique du dossier.

Avis de la commission d'enquête
à propos de la composition et du contenu du dossier mis à disposition du public

La commission considère:

- que, grâce à ce dossier, le public a été dûment informé du projet, de ses objectifs et de ses impacts environnementaux ;
- que la note de présentation non technique permettait au grand public de se faire une idée suffisante du projet avant de rencontrer, si nécessaire, un commissaire enquêteur ;
- que les sujets abordés dans ce dossier d'enquête publique unique étaient conformes aux procédures engagées ;

- que ce dossier a été contrôlé au début de chaque permanence pour vérifier son intégralité et le fait qu'il n'ait subi aucune dégradation ;
- que, malgré certains points manquant de clarté sur quelques sujets auxquels le MOA a bien voulu répondre en y adjoignant des documents plus pédagogiques ou plus clairs, le dossier était très complet et de grande qualité ;
- que les imprécisions qui subsistent dans certains volets d'étude sont dues au fait que toutes les études techniques ne sont pas encore réalisées à ce stade d'évolution du projet, et que les quelques points qui restent à éclaircir ne peuvent remettre fondamentalement en cause le projet proposé.

2.2.3 À propos de l'information du public et la concertation préalable

❖ Commentaires de la commission d'enquête

La pièce H détaille cette phase relative à l'information du public et à la concertation préalable ; elle révèle une participation significative du public par le nombre de réponses exprimées à cette occasion et l'implication des associations intéressées par le projet.

❖ Observations laissées sur les registres papier ou électronique

Thème A : PROCÉDURE

Paragraphe 6 : Concertation préalable

- Des contributeurs sont très critiques à propos de la concertation préalable : faite avec les salariés de Total (?) – truquée ou tronquée – mascarade car les tracés étaient connus depuis 2011 – riverains peu consultés, écoutés, ou entendus – une simple information – dénonciation du procédé consistant à donner son avis au moyen de fiches préparées qu'il suffisait de compléter en indiquant ses coordonnées - questions restées sans réponses - ateliers qui n'ont pas répondu aux attentes et préoccupation

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

L'enquête publique porte sur les impacts du projet et du tracé proposé, ainsi que sur les mesures envisagées pour y répondre. La solution proposée est issue des temps de concertation volontaire et réglementaire menés avec les acteurs et riverains du territoire qui a permis d'échanger et de co-construire le projet dans le respect de la règlementation et des divers enjeux.
Ainsi, en concertation préalable, SNCF Réseau a étudié plusieurs variantes de tracés qui ont fait l'objet d'une concertation continue depuis 2012/2013 (grand contournement nord, par le marais de Liberge, au nord et au sud de la RD100, variante en tunnel…).
Le tracé validé en COPIL en février 2016, suite au bilan de la concertation préalable de 2015 et présenté à l'enquête publique, offre une solution réaliste et viable répondant aux 3 objectifs du projet. De plus, au regard des contraintes et enjeux humains, environnementaux, réglementaires, économiques, calendaires et techniques, ce tracé concilie au mieux l'ensemble de ces facteurs.
La page internet du projet a permis de déposer au fur et mesure de la concertation l'ensemble des comptes rendus et bilans de la concertation préalable volontaire et réglementaire : https://www.sncf-reseau.fr/fr/projets-chantiers-ferroviaires/regions/bretagne-pays-de-la-loire/contournement-donges.
Le bilan de la concertation a été annexé au dossier d'enquête.

Avis de la commission d'enquête
à propos de l'information du public et la concertation préalable

La commission d'enquête constate qu'un certain nombre d'opposants au projet de tracé expriment leur insatisfaction concernant la concertation et disent ne pas avoir été entendus ; néanmoins la commission considère, d'une part, en se référant à l'avis exprimé par le garant :

- que le dossier présenté pendant la phase de concertation était d'un accès adapté au public le plus large,
- que les supports d'information mis en œuvre ont permis de faire connaître le projet de contournement et ses objectifs,
- que la concertation s'est déroulée dans de bonnes conditions.

La commission d'enquête estime donc que la concertation a été assurée de manière satisfaisante.

La commission estime, au vu du dossier présenté à l'enquête publique et la réponse du maître d'ouvrage:

- que le public et les associations ont exprimé leur avis de manière significative si l'on en juge au nombre de personnes qui se sont manifestées,
- que les réunions et ateliers ainsi que les permanences du garant et du maitre d'ouvrage ont favorisé les échanges lors de l'élaboration du projet,
- que plusieurs variantes du projet ont été étudiées dans le cadre de la concertation avant que le tracé retenu soit validé par le COPIL,
- que le public a été informé régulièrement des phases successives de la concertation au moyen de la page internet du projet.

2.2.4 À propos des réponses apportées par le maître d'ouvrage, aux questions et remarques des services de l'État, Autorité environnementale (Ae) et des Personnes Publiques Associées (PPA)

❖ Commentaires de la commission d'enquête

Le dossier (pièce H – chemise 5) comprend : les courriers et rapports répercutant les remarques des services, les réponses apportées par le maître d'ouvrage, mais également, une note de la préfecture et une note de Total à propos de la réalisation des nouvelles unités.
L'ensemble de ces avis est favorable au projet, et le maitre d'ouvrage a répondu aux demandes de précisions de ces différents avis, mis à part la demande ci- dessous.

❖ Question posée par la commission d'enquête dans le PV de synthèse

- Le mémoire en réponse inclus dans le dossier répondait aux questions de l'AE ; pour les autres PPA seul (les 2 avis en date du 23 Mars 2017) le Conseil National de la Protection de la Nature conditionnait son avis favorable sous certaines conditions : le maitre d'ouvrage pense-t-il y répondre?

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'Autorité environnementale (mai 2017), inclus dans le dossier d'enquête publique, répond également à l'avis de la Commission Locale de l'Eau (CLE) et aux deux avis du CNPN (Conseil National pour la Protection de la Nature) : « avis faune » et « avis flore » du 23 mars 2017.

La réponse du maître d'ouvrage est ainsi donnée point par point, sur l'ensemble des conditions soulevées par le CNPN, au chapitre 1.3 « Procédure relatives au projet » du mémoire en réponse du MOA à l'avis de l'AE. L'ensemble des recommandations est bien pris en compte par SNCF Réseau qui s'engage à les intégrer dans l'avancement des études de projet.

Avis de la commission d'enquête
à propos des réponses apportées par le maître d'ouvrage, aux questions et remarques des services de l'État, AE et des PPA

- La commission note la réponse du maître d'ouvrage et apprécie qu'il affirme son engagement à prendre en compte les recommandations du CNPN (Conseil national de la protection de la nature) dans le cadre des études de projet.

2.2.5 À propos des questions posées par le public et la commission d'enquête, et les réponses apportées par le maître d'ouvrage

2.2.51 - Thème B : LES OBJECTIFS DU PROJET

Commentaires de la commission d'enquête

Ces trois objectifs, qui peuvent être considéré comme les trois prérequis de ce dossier, ont suscités de nombreuses contributions de la part du public ; les personnes favorables au projet les reprenant dans leurs principaux arguments, les personnes opposées les réfutant systématiquement.

Dans certains argumentaires des opposant se posait en filigrane la question de l'intérêt général de ce projet de contournement:
- la réduction de l'exposition aux risques est 'elle suffisante?
- le projet de contournement est 'il réellement garant de la pérennité de la raffinerie ?
- améliore-il de façon conséquente l'accès à la desserte ferroviaire de DONGES ?

Réponses du maitre d'ouvrage et avis de la commission d'enquête sur les observations du public classées par thèmes dans le PV de synthèse

Paragraphe B1 : Réduire l'exposition de la voie ferrée aux risques industriels

- De très nombreux contributeurs constatent que le projet passe toujours dans une zone de risques industriels (ou zone SEVESO) : toujours 400 effets dangereux – risques uniquement réduits – sécurité des passagers mal pris en compte,…

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

En complément de la note de l'État annexée à la réponse à l'avis de l'AE, il convient de rappeler que le tracé de contournement se situe dans des zones où le risque est fortement réduit. Le nombre de phénomènes dangereux touchant la voie ferrée sera divisé par 10. La longueur de voie impactée par les effets les plus graves (effets létaux) est significativement réduite et la future voie est soumise à des effets d'intensité moindre. En effet, la réduction du nombre de phénomènes dangereux d'intensité les plus élevées sur la future voie ferrée est évaluée à 90%. La sécurité des passagers à travers la possible protection apportée par les trains en cas d'accident industriel a été prise en compte dans l'étude de vulnérabilité menée par l'INERIS pour le compte de l'Etat en 2014 (« étude de la vulnérabilité d'une infrastructure ferroviaire et de dimensionnement des ouvrages de protection à Donges » - INERIS – Juillet 2014) : cette étude conclut à la réduction de l'exposition des voyageurs qui ne sont plus touchés, pour les TER et les TGV, par les effets toxiques, et par les effets de surpression également pour les voyageurs des TGV (en tenant compte de la protection apportée par les trains). Le projet diminue donc nettement l'exposition des usagers du train aux risques.
De plus, en application de l'arrêté préfectoral du 17/02/14 de réduction des risques applicable à la société Total, une étude sur l'évolution du système d'arrêt des trains sur l'ensemble du tracé passant dans la raffinerie est en cours et doit rendre ses conclusions dans le courant de l'année 2017.

- Un parallèle est souvent repris à propos de la différence de traitement entre les riverains résidents en zone PPRT qui ne peuvent rien bâtir sur leur terrain ou qui sont obligés de réaliser des travaux sur leurs maisons, et SNCF Réseau qui construit dans le même espace une nouvelle voie ferrée, une piste cyclable et un PANG

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Après échanges avec les services de l'Etat :

a) Le PPRT de Donges

Le Plan de Prévention des Risques Technologiques est un document élaboré par l'Etat, en concertation avec les acteurs du territoire concerné, pour encadrer l'urbanisation autour des sites industriels à hauts risques (appelés également SEVESO seuil haut). Le PPRT de Donges est justifié par l'existence de 3 sites Seveso Seuil Haut (SFDM / Total Raffinage France et Antargaz) à Donges.

Associées à la démarche de réduction du risque industriel menée par les industriels (dont Total Raffinage France) sur son site, les mesures de protection qu'il prévoit permettent de limiter les effets d'accidents dans ces installations. Le PPRT délimite un périmètre d'exposition aux risques en tenant compte de la nature et de l'intensité des risques technologiques et des mesures de prévention mises en œuvre. Il ne s'applique qu'au bâti fixe et non aux infrastructures telles que des voies ferrées.

Le PPRT de Donges, entériné en février 2014, est indépendant du projet de contournement. Le PPRT de Donges et le contournement de la voie ferrée des sites industriels de Donges sont 2 procédures différentes, mais qui ont un but commun de réduction des risques industriels, vis-à-vis des riverains et des usagers des trains.

A ce titre, le PPRT de Donges reprend pour le réseau ferré national :

- *La sécurisation du bâtiment-voyageurs actuel avec la nécessité de réaliser une zone de confinement pour assurer la sécurité de l'agent circulation présent.*
- *Une recommandation d'étudier l'opportunité d'étendre le système actuel d'arrêt des trains à la zone des bacs de stockage.*

Par ailleurs, SNCF Réseau est également contraint par les mesures du PPRT dans le cadre du projet de contournement ferroviaire des sites industriels de Donges, notamment pour la création de la nouvelle halte.

b) La piste cyclable, la halte

Il est rappelé que ces équipements existent actuellement et ne sont pas nouvellement implantés à Donges ; pour la piste cyclable, il s'agit d'un aménagement de la piste existante, et pour la gare de Donges, d'un déplacement en zone de risques industriels moindres et d'un aménagement sous la forme d'un point d'arrêt non géré (PANG), la « halte ». Le PPRT ne s'oppose pas à ces aménagements, mais prescrit dans son règlement certaines dispositions en lien avec la réduction de l'exposition aux risques à respecter.

c) La comparaison faite avec les habitations

La voie ferrée actuelle se situe en zone d'aléas technologiques très forts, qui aurait nécessité l'expropriation des maisons concernées s'il y en avait eu, alors que les habitations devant faire l'objet de travaux de protection dans le cadre du PPRT sont principalement situées en zone d'aléas faibles. Dans ces zones d'aléas faibles, la construction d'habitations est autorisée selon le règlement du PPRT (sous réserve du respect de règles particulières de construction).

- Des contributeurs évoquent le passage maintenu dans la zone des bacs ou à proximité des bacs de stockage ou des postes de chargement

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Après échanges avec les services de l'Etat, la zone des bacs de stockage est concernée, au vu des études de danger menées dans le cadre du PPRT, dans sa grande majorité, par des phénomènes dangereux dits à cinétique lente, contrairement à la zone dite de production (faisant l'objet d'un contournement) qui est concernée par des dangers dits à cinétique rapide. De ce fait, la majorité des phénomènes dangereux éventuels pouvant se produire dans la zone des bacs de stockage est maîtrisable en temps réel, contrairement à la zone dite de production.

De plus, comme évoqué dans la note de Total Raffinage France annexée au mémoire en réponse à l'avis de l'AE, une étude sur l'évolution du système d'arrêt des trains sur l'ensemble du tracé passant dans la raffinerie est en cours et doit rendre ses conclusions dans le courant de l'année 2017.

Enfin, le contournement de ces bacs de stockage aurait nécessité la traversée du Marais de Liberge protégé au titre du code de l'environnement. L'application de la doctrine Eviter – Réduire - Compenser (ERC) ne permet pas la construction d'une infrastructure ferroviaire (élément confirmé par courrier du Ministère de l'Environnement, cf. dossier soumis à l'enquête publique).

- Questions sur les risques en cas de déraillement d'un train entre les bacs

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Les risques d'agression externe des installations industrielles, parmi lesquels figure le risque de déraillement, sont pris en compte dans les études de dangers qu'élaborent les industriels SEVESO seuil haut en application de la législation. C'est le cas pour la raffinerie de Donges. L'exploitant Total Raffinage France a par ailleurs évalué le risque d'un accident sur le site de la raffinerie par collision avec un train suite à un déraillement comme extrêmement faible. Pour mémoire, les études de dangers sont mises à jour par les exploitants tous les 5 ans.

- Des contributeurs pensent qu'il faut réduire les risques à la source

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

En France, la politique de prévention des risques industriels est basée sur quatre piliers fondamentaux, qui ont été renforcés avec la loi risques du 30 juillet 2003. Ces quatre piliers sont : • la réduction des risques à la source.• la maîtrise de l'urbanisation.• l'information.• la planification des secours.

En matière de réduction des risques à la source, les exploitants d'établissements SEVESO seuil haut, doivent démontrer qu'ils atteignent et maintiennent – notamment au moyen d'un Système de Gestion de la Sécurité (SGS) – le risque à un niveau aussi bas que possible, compte tenu de l'état des techniques. Ils doivent pour cela mettre en œuvre les mesures de réduction du risque dont le coût n'est pas disproportionné au regard des gains attendus en terme de sécurité des personnes. Pour Total, comme pour tous les sites Seveso Seuil haut, cette démonstration est apportée dans chacune des études de dangers remises à l'administration qui doivent selon l'article D181-15-2 du code de l'environnement démontrer que le fonctionnement du site « permet d'atteindre, dans des conditions économiquement acceptables, un niveau de risque aussi bas que possible, compte tenu de l'état des connaissances et des pratiques et de la vulnérabilité de l'environnement de l'installation ». Le futur dossier de demande d'autorisation déposé par Total Raffinage France dans le cadre de son projet industriel sera instruit selon ces principes.

Pour la raffinerie de Donges, un travail conséquent a été réalisé dans le cadre de l'élaboration du PPRT afin de réduire les risques industriels présentés par la raffinerie. Près de 3 années d'échanges entre l'exploitant et les services de l'inspection des installations classées, et une tierce expertise, ont été nécessaires pour définir les mesures de réduction des risques les plus adaptées. Ces mesures ont ensuite été prescrites à l'industriel dans un arrêté préfectoral en date du 17 février 2014.

Le gain apporté par ces mesures de réduction des risques à la source est résumé dans le schéma suivant (extrait de la note de présentation du PPRT).

Avant réduction du risque →	Après réduction du risque
6 habitations en délaissement →	**2** habitations en délaissement
7 entreprises en délaissement →	**0** entreprise en délaissement
1 entreprise en expropriation →	**1** entreprise en délaissement *
1 exploitation agricole en délaissement →	**0** délaissement
264 habitations touchées →	**0** habitation touchée
45 entreprises touchées →	**24** entreprises touchées
705 habitations touchées par des effets de 20 à 50mbar →	**399** habitations touchées par des effets de 20 à 50mbar

* il n'y a donc plus d'entreprise en expropriation

: effet thermique
: effet de surpression
: effet toxique

Avis de la commission d'enquête sur ce paragraphe B1

- La commission d'enquête note avec intérêt les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux questions et interrogations du public.
- Elle constate qu'une étude de vulnérabilité, menée en juillet 2014, conclut que le projet diminue nettement l'exposition des usagers du train aux risques.
- Cependant la commission d'enquête **regrette que l'étude** (en application de l'arrêté préfectoral du 17/02/14 de réduction des risques applicable à la société Total) **sur l'évolution du système d'arrêt des trains** sur l'ensemble du tracé passant dans la raffinerie, **n'ait pas été terminée** ; les conclusions versées au dossier auraient pu fournir des éléments complémentaires sur certains points de sécurité.
- Elle note que les risques du passage des trains, toujours dans la zone de stockage, ne sont pas comparables avec les risques au sein des unités de production ; les éléments techniques avancés sont les suivants : pas de gaz (le stockage de butane est fait dans les sphères le long de la Loire), pas d'hydrogène sulfuré en quantité importante, pas de produits sous pression ou sous haute température, pas de compresseur ; des risques donc moindres et à cinétique lente, contrairement à ceux dans les unités de production (10 fois plus élevé) et à cinétique rapide.
- La commission juge recevable les réponses apportées par le Maître d'ouvrage aux questions posées sur le PPRT dont l'approbation date du 21 Février 2014.
- Quant à la réduction des risques à la source, la commission note que le site TOTAL, classé SEVESO seuil haut, respecte la législation dans ses études de dangers (article D181-15-2 du code de l'environnement) et les arrêtés préfectoraux du 17 Février 2014 et du 19 Janvier 2012.

Paragraphe B2 : Assurer la pérennité de la raffinerie et des sites industriels attenants (dont le grand port maritime de Nantes St Nazaire)

- De très nombreuses observations traduisent l'inquiétude de leurs auteurs à propos de la pérennité de la raffinerie, de leurs emplois en qualité de salariés de Total ou d'entreprises sous-traitantes
- De nombreux contributeurs se posent des questions sur l'engagement à long terme de l'industriel, ou estiment que TOTAL ne répond pas à l'autorité environnementale sur ses engagements sur l'avenir et la pérennité du site, ou ne voit aucun engagement de l'industriel sur la pérennité du site suite à ces travaux
- Question posée : où se trouve l'explication de l'industriel pour justifier le conditionnement de ses investissements à la déviation de la voie ferrée ?

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

L'un des objectifs du projet de contournement, comme mentionné en introduction, est bien la pérennisation de la raffinerie et des sites attenants (dont le GPMNSN). Considérant les observations formulées ci-dessus, l'avis de Total Raffinage France annexé au présent mémoire répond aux points soulevés.

- Question posée : l'avenir de la Raffinerie est-il réellement lié au contournement de la voie ferrée ?

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

En complément de l'avis annexé de Total Raffinage France, l'engagement de Total à pérenniser l'activité de la raffinerie de Donges a été annoncé en avril 2015 et rendu public. L'investissement prévu pour la raffinerie de Donges entre dans le cadre de la stratégie d'adaptation de l'outil de raffinage français de Total aux conditions de marché anticipées pour le futur. Sans cette adaptation, l'outil industriel ne pourrait pas répondre aux contraintes du marché (évolution des normes) et serait voué à devenir obsolète à moyen terme. La relocalisation de la voie ferrée à l'extérieur du périmètre des unités de raffinage est un sujet préexistant à la définition du projet actuel de modernisation de la raffinerie de Donges.

Avis de la commission d'enquête sur le paragraphe B2

- Si la commission d'enquête reçoit les explications de l'industriel Total et du Maître d'ouvrage, elle comprend la difficulté de compréhension du public pour décréter un projet d'utilité publique, projet lié aux intérêts d'une société privée ; elle retient cependant que ce projet vise à une diminution des risques (divisés par 10) et permet de moderniser un outil de travail pour respecter des normes imposées.
- La commission est également consciente que l'avenir de nombreux emplois directs et indirects est en jeu via cette modernisation du site qui doit permettre d'assurer la pérennité de l'activité de raffinage sur le site de Donges, site, qui en absence d'évolution, pourrait se transformer en simple centre de stockage entrainant la disparition de nombreux emplois.

Paragraphe B3 : Améliorer l'accès à la desserte ferroviaire de DONGES

- Gare ou PANG sont les principales demandes de précision entre personnes favorables au projet et les personnes opposées à ce tracé
- Un contributeur fait remarquer que le PANG étant situé dans une zone incompatible avec un ERP, il n'y aura plus de possibilités de faire une vraie gare un jour à Donges

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Comme cela est repris dans le dossier d'enquête publique (cf. pièce D Tome 2.1, pages 58 à 60 notamment), et partagé lors de la concertation volontaire et réglementaire préalable, mais aussi grâce aux échanges avec l'Etat, la Région des Pays de la Loire et la Commune de Donges notamment dans l'élaboration des études préliminaires, il convient dans un premier temps de retenir que la halte actuelle de Donges est d'ores et déjà un point d'arrêt non géré (PANG). En effet, la halte actuelle ne dispose pas de présence humaine considérant le PPRT d'une part, et d'autre part comme bon nombre de haltes ferroviaires dans des communes similaires à Donges en termes de fréquentation et de desserte.
Dans un deuxième temps, il convient de retenir que la future halte de Donges sera effectivement un PANG et respectera les recommandations du PPRT. Ainsi, les règles de construction permettant d'assurer la protection de la halte vis-à-vis des effets relevés dans le cadre du PPRT sont bien prises en considération par les études techniques pour définir les aménagements de cette halte. Ces aménagements feront l'objet d'une validation de la part des services de l'Etat compétents.

- L'amélioration de la desserte n'est qu'une amélioration de l'accès au PANG pour des contributeurs (CF &E2 cadencement des trains ci-après)

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

L'avis de la Région des Pays de la Loire annexé au présent mémoire répond au point soulevé.

- Pour une personne, le dossier indique 74 voyageurs par jour (32 montées/42 descentes) ; la personne, quant à elle, propose le chiffre de 148 voyageurs (32 montées /descentes et 42 descentes) et pense que ce n'est plus un PANG qu'il faut mais une véritable gare

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Cette remarque fait référence à la pièce G du dossier soumis à l'enquête publique. Le Conseil Régional des Pays de la Loire réalise chaque année des comptages aux points d'arrêt ferroviaire. Des enquêteurs sont alors présents en gare tout au long de la journée, pendant une semaine, et comptent le nombre de personnes qui descendent des trains et celles qui montent. L'enquête a pour objectif de connaître l'usage global des points d'arrêt ; elle ne recense pas les « voyageurs uniques ». Par exemple, un même individu réalisant une montée et une descente dans la même journée sera comptabilisé deux fois : 1 fois à l'aller et 1 fois au retour, totalisant alors 2 voyageurs. En 2014 on dénombre en moyenne par jour 32 montées et 42 descentes, soit 74 voyageurs par jour. Dans la mesure où le nombre de montées n'est pas le même que le nombre de descentes, on peut supposer que certains voyageurs effectuent leur aller ou leur retour avec un autre moyen de transport (en covoiturage par exemple) ou ne réalisent pas l'aller et le retour dans la même journée (ce qui peut être par exemple le cas d'un étudiant qui réside à Donges le week-end seulement). Ainsi, le dimensionnement de la future halte et sa qualification en

PANG correspondent aux besoins identifiés, en accord notamment avec l'Autorité Organisatrice des Transports, à savoir la Région des Pays de la Loire.

- Question posée sur la connexion avec les transports en commun et taxis (intermodalité)

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Le dossier soumis à l'enquête publique reprend les aménagements prévus sur l'intermodalité au titre du projet de contournement. L'avis de la Région des Pays de la Loire annexé au présent mémoire étaye également le propos.
Il est à noter que le travail engagé avec la Commune, la CARENE, le Département de Loire-Atlantique et la Région des Pays de la Loire a permis de conforter ces aménagements (connexions avec la liaison STRAN qui disposera d'un arrêt à la halte, dimensionnement des places de stationnement et taxis, cheminements piétons et cyclables à la halte…).

Avis de la commission d'enquête sur le paragraphe B3

La Commission d'enquête :

- n'a pas d'éléments particuliers à ajouter aux différentes réponses apportées par le maître d'ouvrage et aux avis de la région des Pays de la Loire ;
- note que les intermodalités sont bien prises en compte ;
- que le rapprochement du PANG du centre de Donges est surtout une amélioration d'usage et un facteur modéré d'augmentation du nombre de passagers qui utiliseront cette halte.

Avis intermédiaire de la commission d'enquête
sur le thème B : OBJECTIFS DU PROJET

Points essentiels du dossier d'enquête, ces objectifs sont la clé de voute de ce projet de contournement pour :

- d'une part, faire baisser de manière notable le nombre de phénomènes dangereux touchant la voie ferrée (qui seront divisés par 10), les risques du passage des trains dans la zone de stockage n'étant pas comparables avec les risques de passage au sein des unités de production ;
- d'autre part, pérenniser un site de production industrielle qui doit se moderniser pour se maintenir et qui ne peut plus se permettre d'avoir des trains qui passent au milieu de son activité au regard des problèmes de sécurité ;
- d'autre part, améliorer l'usage de la halte ferroviaire qui sera plus proche du centre-ville de Donges suite à ce déplacement de voie ferrée.

La commission estime

- que, sur ces questions relatives aux objectifs du projet, les réponses apportées par le maitre d'ouvrage viennent préciser des points qui, pour la plupart, se trouvent développés dans le dossier d'enquête.

2.2.52 - Thème C : ENVIRONNEMENT PHYSIQUE ET NATUREL

❖ Commentaires de la commission d'enquête

Ce thème, qui a fourni les principaux argumentaires retenus pour le choix du tracé proposé, n'a donné lieu qu'à une seule remarque d'un individu particulier, ce sujet étant surtout abordé dans le mémoire commun à un ensemble d'associations de protection de la nature.

Les remarques du public à ce sujet sont reprises également dans le thème M1, et certaines montrent que les personnes physiques se sont senties bien moins considérées que les espèces concernées de la faune et de la flore, qui bénéficient, quant à elles, de protections réglementaires.

❖ Réponses du maitre d'ouvrage et avis de la commission d'enquête sur les observations du public classées par thèmes dans le PV de synthèse

Paragraphe C1 : Sols pollués

- Questions et remarques à propos de : la réutilisation possible des terres polluées dans les merlons, du manque de diagnostic précis dans le dossier, du fait que les résultats seront connus seulement à l'automne 2017 soit après l'enquête.

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Comme précisé en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale, les pollutions éventuelles des sols dues à de précédentes exploitations ou à des activités présentes aujourd'hui sont prises en compte dans le projet. Ainsi, les investigations géotechniques (études permettant de statuer notamment sur le degré de pollution des sols) sont réalisées au stade d'avant-projet. Dès le résultat connu de ces investigations à l'automne 2017, cela permettra de définir la possibilité de réutilisation des différents matériaux (zones de déblais, zones compensatoires à décaisser...) ou, en cas d'impossibilité de réutilisation, de définir la filière d'évacuation et de traitement de ces matériaux adaptée au type et au degré de pollution rencontrée.

Avis de la commission d'enquête sur le paragraphe C1

- Que ce soit dans l'avis de l'Ae ou dans les réponses apportées par le maître d'ouvrage, ce problème de pollutions des sols semble être bien pris en compte.
- La Commission d'Enquête **note l'engagement du maître d'ouvrage** d'apporter un suivi dans l'utilisation (ou non) des différents matériaux, et elle **préconise** que la démarche adoptée soit diffusée auprès du public, des associations, et autres.

Paragraphe C2 : Milieu aquatique et milieu naturel

- Cf : Annexe à la contribution C46 – Déposition commune de FNE Pays de la Loire, Bretagne-Vivante, SEPNB, LPO44 et UDPN44

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Cette contribution C46 correspond à un courrier de 10 pages rédigé conjointement par les associations suivantes : France Nature Environnement (FNE Pays de la Loire), Bretagne Vivante SEPBN, Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO 44) et l'Union Départementale pour la Protection de la Nature (UDPN 44).
Comme le reprend cette déposition, une large concertation a été menée depuis 2012/2013 pour partager la démarche ERC (Eviter – Réduire – Compenser) avec les collectivités, les riverains, les associations environnementales précitées, ainsi qu'avec l'ACROLA, la Chambre d'Agriculture et les exploitants agricoles concernés, etc... Avec ces associations en particulier, des rencontres (réunions de travail et visites terrains) ont eu lieu depuis 2014. Certaines d'entre elles seront même associées à la gestion de certains terrains destinés à l'application des mesures compensatoires et au suivi. Ces échanges se poursuivront au-delà de l'enquête publique.

Fort de ces échanges, SNCF Réseau a été en mesure d'améliorer l'écoconception du projet, en l'adaptant aux enjeux du territoire, dans le respect de la réglementation en vigueur, et en limitant au maximum les impacts sur la faune et la flore locales, en particulier lors des travaux. Ainsi, pour éviter certains impacts, il a notamment été décidé d'abandonner le grand contournement nord et la traversée du marais de Liberge, zone Natura 2000, de même que le positionnement de la halte sur les marais des Magouëts. Plusieurs mesures pour réduire les impacts résiduels ont été définies, notamment des mesures partagées avec les associations environnementales :

- *Implantation de la base-vie de chantier hors zone à fort enjeu environnemental.*

- *Adaptation de la base travaux et du bassin de rétention au niveau des Prés de la Belle Fille pour limiter l'impact sur zones humides.*
- *Maintien de l'accès aux parcelles agricoles, en limitant l'impact sur les zones humides (largeur de piste réduite, en concertation avec la profession agricole).*
- *Intégration d'une démarche ERC dans la proposition de sites de relocalisation par SNCF Réseau aux entreprises.*
- *Développement intermodal de la future halte (notamment rendu possible par le choix d'implantation de cette halte). Dans ce cadre, des accès piétons et continuités cyclables ont été intégrés au projet et étudiés de façon à garantir la sécurité des usagers, en partageant ces équipements avec les collectivités (commune, CARENE et CD44). Notamment, concernant l'ouvrage au-dessus de la future halte, un accès piéton / cyclable sera séparé de la voirie principale et protégé par une barrière physique au niveau des accès aux quais.*
- *Une attention particulière a été portée pour limiter les nuisances acoustiques du projet (cf. réponse à la question D2 dans le présent mémoire). En réponse à la remarque soulevée dans le courrier des associations environnementales, un suivi des niveaux de bruit sera bien effectué une fois la ligne mise en service afin de confirmer les niveaux modélisés. Pour bénéficier de mesures représentatives, une fois le projet construit, le suivi sera réalisé au bout d'un an afin de disposer de mesures en situation effective, puis au bout de 5 ans après la mise en service.*
- *Optimisation des terrassements (réutilisation des déblais selon la nature des sols – résultats des sondages géotechniques à l'automne 2017). A la demande des associations, un suivi des terres sera effectué via le comité de suivi (cf. paragraphe ci-dessous).*

Concernant les compensations environnementales sur les impacts résiduels, les échanges précités ont permis d'amender l'analyse et de proposer des mesures compensatoires qui répondaient à plusieurs enjeux :
- *Nécessité de compenser les impacts sur la faune, la flore, dont les espèces protégées identifiées, ainsi que sur leurs habitats (notamment les zones humides) sur des fonctionnalités a minima équivalentes.*
- *Nécessité de mettre en place ces compensations au plus près des impacts, pour favoriser des milieux similaires pour les espèces et pour garantir un même fonctionnement hydraulique pour un bassin-versant donné.*
- *Nécessité de garantir la faisabilité technique et financière, mais aussi la pérennité des mesures compensatoires proposées (en s'assurant notamment de la maîtrise foncière et d'un gestionnaire pérenne).*

Dans cette logique, ce sont 13 zones compensatoires, pour une surface totale d'environ 15 ha, qui ont été retenues (dont certaines proposées par les associations environnementales). Cette démarche globale a été soumise à instruction réglementaire : les services instructeurs qui ont « validé » les zones retenues, la qualité de la démarche ayant d'ailleurs été soulevée par l'Autorité environnementale.

Enfin, vis-à-vis des derniers sujets soulevés par les associations environnementales dans leur courrier, un comité de suivi sera mis en place (cf. pièce E, page 287) dès la phase chantier et se poursuivra en phase d'exploitation. Concernant les modalités du suivi, SNCF Réseau s'est engagé en réponse à l'avis du Conseil national de la protection de la nature (CNPN) (cf. mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale) de la manière suivante :
- *Le Conservatoire Botanique National (CBN de Brest) sera intégré au comité de suivi.*
- *Le suivi sera réalisé tous les ans pendant la phase travaux.*
- *En phase d'exploitation, le suivi sera réalisé tous les ans les 5 premières années, puis tous les 3 ans, sur une période totale de 20 ans après mise en service.*

Avis de la commission d'enquête sur le paragraphe C2

- La Commission d'Enquête note que les réponses apportées par le maitre d'ouvrage aux différents questionnements du collectif d'associations (dont certaines ont participé aux phases de concertations) permettent de lever certaines inquiétudes et apportent des compléments d'informations notamment au niveau des compensations.

- Elle note également l'engagement du maitre d'ouvrage qui prévoit de **mettre en place un comité de suivi** (en intégrant certaines associations) dès la phase chantier et pendant la phase d'exploitation avec un calendrier pluriannuel.

Avis intermédiaire de la commission d'enquête
sur le thème C : Milieu aquatique et milieu naturel

La commission considère:

- que la question des sols pollués est un point correctement pris en compte et qu'il conviendrait de tenir la population au courant de l'évolution de ce dossier en phase chantier ;
- qu'en matière de milieu naturel, ce dossier a donné lieu en amont à une concertation régulière avec les associations de protection de la nature, la plupart des préconisations qu'elles avaient faites ayant été prises en compte dans la mise au point du projet, le maitre d'ouvrage s'engageant à mettre en place un comité de suivi comme demandé dans la contribution C46.

2.2.53 - Thème D : CADRE DE VIE

❖ Commentaires de la commission d'enquête

C'est le bruit provoqué par le futur trafic ferroviaire qui a mobilisé le plus de contributeurs dans ce domaine, les personnes considérant que ce bruit viendra se rajouter à des impacts déjà subis actuellement en termes de circulation des véhicules, voire à des odeurs (qualité de l'air).

Les personnes inquiètes au sujet des vibrations liées au passage des trains sont des riverains directement impactés par ce volet.

En termes de paysage, les gens sont surtout préoccupés par le rôle réel joué par les végétaux plantés sur les merlons paysagers qui combinent également pour certains un rôle acoustique de réduction du bruit.

❖ Réponses du maitre d'ouvrage et avis de la commission d'enquête sur les observations du public classées par thèmes dans le PV de synthèse

Paragraphe D1 : Paysage et patrimoine

- Évocation de nuisances visuelles (vues sur les merlons), d'aménagements paysagers plus réduits que promis, et de réponses vagues pour la limitation de ces impacts

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Afin de respecter le cadre de vie des habitants de Donges, SNCF Réseau et les partenaires du projet ont mené une concertation continue avec notamment la Commune (services et Conseil Municipal), les riverains et les associations représentatives du territoire en vue de définir la meilleure insertion urbaine et paysagère de la voie ferrée. Ainsi, en 2016 et 2017, 3 ateliers thématiques avec les riverains et les voyageurs ont été organisés sur l'insertion urbaine et le cadre de vie, et 2 autres sur le patrimoine. Les participants ont été invités à réagir sur le projet de schéma directeur d'aménagement paysager et sur les premiers résultats de l'étude acoustique. Conformément aux attentes exprimées, une attention toute particulière a été portée sur les secteurs de la chapelle Bonne Nouvelle et de la future halte voyageurs où il est envisagé de végétaliser les merlons. Un Schéma Directeur d'Aménagement Paysager (SDAP) a notamment été élaboré afin de prendre en compte cet enjeu. L'élaboration de la maquette 3D, disponible en enquête publique, a permis d'illustrer les évolutions éventuelles, partagées avec les riverains et associations parties prenantes.

Avis de la commission d'enquête sur le paragraphe D1

- Le MOA rappelle le travail mené en concertation (ateliers notamment), qui a abouti au Schéma Directeur d'Aménagement Paysager (SDAP) prenant en compte également la végétalisation des merlons à rôle acoustique.
- Le dossier d'enquête témoigne de ce travail sur le paysage.

Paragraphe D2 : Bruit

- Le bruit fait l'objet d'un grand nombre d'observations de personnes redoutant le bruit à venir des trains, qui pour certains se rajoutera au bruit déjà existant
- Question sur le bruit occasionné par le passage de convois ferroviaires dont il est prévu l'augmentation du nombre de wagons ainsi que le nombre de convois
- Demande de merlon pour protéger du bruit qu'engendrera le pont situé derrière l'habitation d'un contributeur (adresse : 143 La Pierre)
- Demande de continuité de merlon après le cimetière pour la protection des riverains en direction de l'est
- Une observation concerne les nuisances sonores au niveau d'un bâti isolé appartenant à Mme RITZ, situé actuellement au bord de la RD100. La page 64 du tome 3 de la pièce D, dont la photocopie est jointe à cette observation, montre une rupture de la ligne isophone au droit du bâtiment, à l'arrière. Il est demandé que des mesures effectives soient réalisées in situ et qu'une protection acoustique soit apportée pour protéger ce bâtiment, par exemple en prolongeant le merlon prévu à l'ouest de cette construction
- Un contributeur a fourni des documents qui appellent réponses sur le bruit au passage des trains (Cf annexe à la contribution C23 et C37-4)

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Une étude acoustique a été menée en 2016 pour appréhender les nuisances sonores liées au projet de contournement (bruit de la voie ferrée et de la RD100 en état futur. Il est à noter que la méthodologie de cette étude conforme à la règlementation en vigueur a été partagée avec la Commune et l'association ADZRP (partage notamment de la définition de la période de mesures, des points de localisation des mesures…), mais aussi lors des ateliers de concertation relatifs au cadre de vie. Ainsi, au-delà de la réglementation et afin de disposer d'une étude acoustique robuste, en accord avec les parties prenantes, l'étude acoustique s'est basée sur une période de 7 jours (au lieu d'un jour comme prévu par la réglementation) et sur 5 points de mesure (au lieu d'un point de mesure comme prévu par la réglementation).

Cette étude visait à identifier les bâtis où les niveaux de bruit dépasseraient les seuils réglementaires. Pour rappel, l'étude a pris en compte les hypothèses hautes de bruit, rendant plus favorable la protection des riverains, allant au-delà de la réglementation applicable à de tels projets :

• L'étude acoustique prend en compte la multi-exposition aux bruits (routiers et ferroviaires). Ces bruits ne s'additionnent pas mais se mélangent.

• La réglementation en vigueur (arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires) impose de prendre en considération une moyenne et non un pic.

• La future infrastructure ferroviaire faite de longs rails soudés, électrifiée, sans appareil de voie à proximité des zones urbaines les plus denses, constitue une infrastructure plus moderne et s'intégrant mieux sur le plan sonore.

Les résultats ont montré que le niveau sonore sur l'ensemble du linéaire sera similaire à la situation actuelle, excepté à proximité de deux habitations, où les seuils seront plus élevés. Pour ces deux bâtis, des protections acoustiques individuelles seront mises en place.

Cette étude sur laquelle se base le dossier soumis à l'enquête publique a aussi permis de mettre en évidence les zones les plus sensibles sur lesquelles ont été proposées des mesures de protection collectives. Dans ce cadre, afin de respecter le cadre de vie des habitants de Donges, SNCF Réseau et les partenaires du projet ont mené une concertation continue avec les riverains et les associations représentatives du territoire afin de définir la

meilleure insertion urbaine et paysagère de la voie ferrée. Des merlons, lorsqu'ils ont été demandés lors de la concertation volontaire, ont ainsi été prévus à plusieurs endroits du projet, afin de bénéficier de leur rôle multiple:

- *Ils ont une fonction de sécurité en bordure des infrastructures.*
- *Ils permettent de modifier le paysage acoustique, et donc de limiter le bruit pour les riverains protégés par ces merlons.*
- *Une fois paysagés, ils servent à mieux insérer les infrastructures dans leur environnement naturel.*

La concertation a contribué à proposer des merlons adaptés aux souhaits des riverains, en combinant les intérêts précités et les contraintes environnementales (limiter l'impact des merlons en zones humides notamment). Ainsi, des merlons sont prévus le long des infrastructures ferroviaires et routières : à l'entrée de la ville et au niveau de la chapelle Bonne Nouvelle. Les demandes complémentaires exprimées lors de l'enquête publique seront étudiées par SNCF Réseau. Comme partagé lors des ateliers de concertation notamment, il s'agira de s'assurer de la compatibilité de ces demandes complémentaires avec la réglementation en vigueur.

Afin de garantir le respect des seuils acoustiques définis, SNCF Réseau mettra en œuvre un suivi acoustique dans l'année suivant la mise en service du contournement ferroviaire, puis au bout de 5 ans. Les résultats de ce suivi permettront de réajuster si besoin les mesures de protection mises en œuvre.

- Demande de véritables murs antibruit

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Les murs et écrans acoustiques conviennent en zone urbaine car ils nécessitent peu d'emprise pour leur implantation. Les merlons sont toutefois préconisés pour améliorer l'ambiance sonore. Il est à noter également que les merlons ont une efficacité équivalente par rapport aux écrans antibruit, pour un coût divisé par 10 a minima.

En zone rurale, ils permettent une insertion plus facile par des actions sur le modelé des terrassements (volumes et formes) et sur les plantations (choix de végétaux adaptés à l'environnement local). Les merlons se distinguent généralement par leur forme extrêmement linéaire, et sur le plan paysager, leurs volumes peuvent être plus élaborés, plus souples et non pas forcément rectilignes. Source : Rapport d'études « Merlons, écrans et paysage routier - Protections acoustiques (merlons et écrans), excédents de matériaux ». SETRA, mars 2003.

- Question sur la végétalisation des merlons : durée de croissance des végétaux, type de végétaux

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Le Schéma Directeur d'Aménagement Paysager (SDAP) a permis de définir les grandes orientations d'insertion paysagère du projet dans son environnement. Sur le sujet de la végétalisation des merlons, le SDAP recommande:

- *Que les plantations soient effectuées à partir d'essences locales, ceci afin de conserver une cohérence paysagère, et de maximiser le taux de reprise des plants.*
- *Que les plantations soient effectuées à partir d'arbres, ni trop jeunes afin de garantir un masque paysager le plus tôt possible, et à l'inverse ni trop âgés, ceci permettant également de maximiser le taux de reprise.*

Les éléments précis concernant la végétalisation seront étudiés dans les phases ultérieures d'études, notamment dans la phase suivante dite Études PRO courant 2018. Ils pourront être partagés avec la Commune, mais aussi les riverains lors des phases de concertation continue à venir.

Avis de la commission d'enquête sur le paragraphe D2

- Le MOA rappelle tout le travail réalisé à ce sujet :

- une enquête plus longue que la normale avec plus de points relevés,

- un résultat de diagnostic révélant un niveau sonore similaire à la situation actuelle excepté à proximité de deux habitations pour lesquelles des protections acoustiques individuelles seront mises en place,
- la réalisation de merlons acoustiques, vus en concertation avec les riverains et associations, qui vont au-delà de la législation,
- un suivi acoustique à postériori.

- L'étude acoustique présentée prend en compte la multi-exposition aux bruits (routiers et ferroviaires) mais le MOA rappelle que les bruits ne s'additionnent pas mais se mélangent, et que la réglementation en vigueur impose de prendre en considération une moyenne et non un pic.
- Pour les demandes nouvelles, elles seront étudiées ultérieurement par SNCF Réseau.
- La commission rappelle que des cartes présentées dans l'étude d'impact (étude d'impact tome 3, pages 149 à 152) montrent des projections sur les surfaces isophones aux horizons 2020 et 2040 prenant en compte les évolutions de trafic sans que cela n'entraine une augmentation des impacts liés à ce volet.
- Pour le bâtiment de Mme RITZ, n'étant pas une habitation il n'est donc pas concernés par des mesures réglementaires de protection ; pour la rupture de la ligne isophone, force est simplement de constater que ce bâtiment jour un rôle d'écran antibruit ponctuel.
- Le MOA montre également la meilleure adaptation au paysage (possibilités de végétalisation) des merlons (comparés aux murs) en zone rurale.
- Le MOA argumente pour l'utilisation d'essences locales et des plantations à l'aide de sujets suffisamment développés pour jouer plus vite un rôle paysager.

Patrimoine : points abordés par le maitre d'ouvrage dans son mémoire en réponse pages 27 et 31 :

Point n°03 : afin de compenser l'impact du projet sur les alentours de la Chapelle Bonne Nouvelle, le travail fin avec la Commune et lors des ateliers de concertation notamment a permis de proposer l'aménagement repris dans le SDAP intégré au dossier soumis à l'enquête publique avec au-delà des aménagements paysagers :
• La création d'un parc de stationnement à proximité de la Chapelle Bonne Nouvelle permettant une desserte lors des éventuels événements (WE du 15 août par exemple).
• Un paysagement autour de la Chapelle de Bonne Nouvelle.

Point n°17 : concernant la demande du Conseil Municipal relative à la préservation de la gare actuelle, cet élément a en effet été partagé avec la Commune et les partenaires concernés. Il est à noter que le bâtiment actuel de la gare est concerné par les mesures prescrites par le PPRT (cf. point précédemment évoqué). Conscient des enjeux patrimoniaux, SNCF Réseau a sollicité les parties prenantes concernées (Commune, Total Raffinage France…). Des échanges, il a été retenu à ce stade le fait qu'aucune des parties prenantes ne souhaitaient conserver ce bâtiment (notamment du fait des frais de gestion ultérieure). Ainsi, sauf demande nouvelle de la part de la Commune, il est prévu que ce bâtiment soit détruit dans le cadre du projet. Il est à noter par contre, que la plaque commémorative présente sur le bâtiment sera conservée et transférée dans un lieu dont la Commune doit encore confirmer le souhait de localisation.

Point n°18 : concernant la demande du Conseil Municipal relative à la mise en valeur du menhir de « La Galoche » et du dolmen de « la Vacherie », cette demande a bien été formulée par la Commune, mais aussi un riverain lors de la concertation préalable. Comme cela a été partagé préalablement à l'enquête publique, ces deux monuments mégalithiques sont situés en dehors des emprises ferroviaires actuelles ou futures et sont considérés par les services de la DRAC comme à ne pas déplacer. Par ailleurs, leur mise en valeur, considérant les enjeux liés aux risques industriels notamment, comporte, comme partagé avec les interlocuteurs précités, des contraintes fortes. A ce stade, le projet de contournement ne peut proposer d'autres alternatives, comme cela a été notamment partagé avec les services instructeurs concernés.

Avis de la commission d'enquête sur le volet patrimoine abordé dans le mémoire pages 26 à 32

Le MOA rappelle et précise de manière détaillée sa position en matière de patrimoine :

- Créer un environnement paysager et un parking aménagé près de la Chapelle Bonne Nouvelle ;
- Transférer la plaque commémorative présente sur la gare actuelle dans un lieu à déterminer avec la commune ;
- Il n'y par contre pas de déplacement possible, pour la DRAC, du menhir de « La Galoche » et du dolmen de « la Vacherie » (enclavé dans un site industriel).

Paragraphe D3 : Qualité de l'air

- Plusieurs contributeurs évoquent plusieurs types d'odeurs : soufrées, nauséabondes, de la station d'épuration
- Une personne formée au langage des Nez, dans le cadre de la campagne de suivi des odeurs de la Basse-Loire, a pu identifier que l'intensité des odeurs est concentrée par la ventilation du train, et constate qu'il n'y a eu aucune étude de faite à ce sujet
- Un contributeur demande que des mesures soient effectuées tout le long de la voie ferrée située en contrebas, car la ventilation des trains concentre les gaz à l'intérieur des wagons ; selon un rapport de Air Pays de la Loire il y a eu mise en évidence des niveaux de concentration de Benzène de 40 % supérieur aux autres points de relevé au niveau du point de mesure des « Bossènes »
- Un contributeur demande que l'on fasse ressortir les pics de pollutions et non les moyennes, un autre parle de dispersion de poussières

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Suite aux échanges avec l'Etat, il est à noter que les rejets atmosphériques issus de la raffinerie de Donges font l'objet de valeurs limites fixées par la réglementation nationale, reprises dans les arrêtés préfectoraux encadrant les différentes activités du site. ….

Un suivi dans l'environnement du site est également en place via les capteurs d'Air Pays de la Loire qui mesurent notamment en 5 points, sur la commune de Donges, les polluants suivants : métaux, SO2, PM10, NOx, benzène…

Concernant le suivi des émissions de benzène autour de la raffinerie, AIR Pays de la Loire publie chaque année un bilan de la surveillance qu'elle opère via les mesures de l'analyseur automatique installé rue Pasteur, sur la commune de Donges. Le rapport pour l'année 2016 a été diffusé en février 2017 et est accessible au public par le site internet…. Ce rapport conclut que « la probabilité de dépassement de l'objectif de qualité fixé pour le benzène à 2 µg/Nm3 et de la valeur limite fixée à 5 µg/Nm3 sur le capteur d'AIR PDL utilisé situé rue Pasteur à Donges est faible ». Concernant la référence au 40 % indiquée dans un commentaire, il s'agit d'une référence au rapport Benzène d'AIR PDL sur les données de 2015 pour laquelle une explication a déjà été fournie par les services de l'Etat lors de la commission de suivi de site de Donges du 1er décembre 2016, suite à une question d'un membre de l'association ADZRP ….

Concernant les odeurs, un programme, mis en place depuis 2015 et piloté par AIR PDL, vise à améliorer la connaissance des sources d'odeurs dans l'environnement industriel de Basse-Loire. … Des dispositifs de captation des odeurs complémentaires ont été mis en place et des recherches rapides d'identification et de réduction des nuisances sont mises en œuvre dès connaissance d'une gêne ou appel de riverains….
Enfin, il faut rappeler que la présence d'odeurs ne signifie pas automatiquement la présence d'un risque toxique.

Les risques toxiques ont été pris en compte dans les études de dangers de la raffinerie et dans le PPRT et le plan particulier d'intervention (PPI) de Donges.

De plus, une étude de la vulnérabilité des trains au risque toxique a été réalisée en 201… Dans le cadre du projet de contournement ferroviaire, cette étude a abouti, au regard des niveaux d'intensité du risque et de la dose potentiellement perçue par les voyageurs, à la conclusion que les passagers à l'intérieur des TGV et TER circulant ne sont pas vulnérables.

Avis de la commission d'enquête sur le paragraphe E3

- Le MOA a répondu de manière détaillée et très compréhensible aux questions posées en la matière et concernant : les rejets atmosphériques, le benzène, les odeurs, les risques toxiques.
- Il rappelle également, comme l'a démontré une étude, que les passagers à l'intérieur des TGV et TER circulants ne sont pas vulnérables au risque toxique.

Paragraphe D4 : Vibrations

- C'est un sujet évoqué par deux contributeurs dont un parle de fissures apparues depuis la mise en route de la ligne (habite à 200m d'une voie ferrée), un autre de vibrations fragilisant les habitations des riverains

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

L'étude d'impact (pièce D, Tome 2, pages 274 à 280) prend en compte les vibrations associées à l'exploitation de la future voie ferrée. Au vu de l'absence de réglementation sur ce sujet, des données issues de retour d'expérience permettent d'appréhender l'impact du projet.

Les conclusions de cette étude sont les suivantes :
• Aucune habitation n'est localisée en zone de risque de dommage (et donc aucun risque de fissures sur bâti selon ces données).
• Deux habitations du quartier de la Mégretais sont localisées en limite de la zone de gêne notable ZGI / gêne faible ZGF. Elles se trouvent actuellement à environ 25 m de la voie existante, et seront à environ 21 m de l'axe de la future voie.
• Trois habitations du quartier de la Mégretais sont localisées dans une zone de gêne faible.

Au regard du résultat des études géotechniques détaillées, des études spécifiques seront réalisées au cas par cas pour les bâtis situés à proximité immédiate du projet (de prime abord les habitations de la Mégretais). Elles devront permettre de détecter et d'étudier les cas particuliers (constructions sensibles, particularités géologiques, matériaux spécifiques de remblai ou structure de voie spéciale,…).

Le cas échéant, des mesures correctives à la source seront mises en œuvre : tapis antivibratoire sous le ballast, etc. Ces études ne pourront être engagées qu'en phase ultérieure, postérieure à l'enquête publique afin de tenir compte de la géométrie précise du projet.

Après la mise en service de la ligne, des mesures vibratoires seront réalisées sur ces bâtiments pour vérifier l'efficacité des dispositifs adoptés et vérifier les niveaux vibratoires résiduels.

Avis de la commission d'enquête sur le paragraphe D4

- Le MOA rappelle sa démarche :

- évaluation, basée sur un retour d'expérience, qui montre que 5 habitations sont concernées par ce sujet,
- des études spécifiques seront réalisées au cas par cas pour les maisons concernées,
- des mesures correctives seront apportées pour limiter cet impact (si nécessaire), et des mesures de contrôles seront réalisés à postériori.

- A propos des **fissures** qui apparaitraient suite à la mise en route du projet, le MOA **n'évoque pas de bilan avant et après travaux.**

Avis intermédiaire de la commission d'enquête
sur le thème D : CADRE DE VIE

La commission considère que :

- en matière de **paysage** le maitre d'ouvrage a fourni un travail très complet dans le dossier d'enquête, et il a rappelé les tenants et aboutissants de cette démarche dans son mémoire en réponses ;
- en matière de **patrimoine,** quatre sites sont concernés et pour ces quatre sites il y a des éléments de réponses suffisants soit dans le dossier d'enquête, soit dans le mémoire en réponse;
- en matière de **bruit**, sachant le sujet est sensible et source d'inquiétude pour de nombreux riverains, un travail important de diagnostics et de propositions allant au-delà de ce qui est demandé par la législation a été présenté dans le dossier d'enquête ; les réponses apportées par le MOA dans son mémoire viennent affiner certains points questionnés par les contributeurs ;
- en matière de **qualité de l'air**, le MOA fournit des détails précis pour répondre à des points soulevés par des contributeurs, et rappelle un élément important : les passagers à l'intérieur des TGV et TER circulants ne sont pas vulnérables au risque toxique ;
- en matière de **vibrations**, la démarche évoquée par la MOA est très complète (de l'évaluation aux contrôles à postériori), mais la **question des risques de fissures n'est pas abordée.**

2.2.54 - Thème E : MILIEU HUMAIN

❖ Commentaires de la commission d'enquête

Ce volet humain que certains considèrent comme peu ou pas abordé dans le dossier d'enquête (Cf. thème M1 pages suivantes) a donné lieu à de nombreuses contributions, avec une préférence pour le thème 6 (riverains impactés) mais également pour tout ce qui touche la circulation et le stationnement (thèmes 1, 3, 8). Autre thème également bien abordé, mais hors enquête, le cadencement des trains.

❖ Réponses du maitre d'ouvrage et avis de la commission d'enquête sur les observations du public classées par thèmes dans le PV de synthèse

Paragraphe E1 : Trafic PL et matières dangereuses

- Plusieurs points sont évoqués à ce sujet : enjeux à étudier de manière plus globale - crainte du flux des camions suite à la délocalisation des entreprises - manque de clarification sur une augmentation des trafics sur la RD100 ainsi que sur la rue du Stade - possibilités de passer plutôt par le port autonome.
- Une demande pour que les résultats des comptages de camions soient inclus dans le dossier d'enquête (voir CSS du 1/12/2016 page 5 - CF annexe 37ter)

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

L'avis du Conseil Départemental de Loire-Atlantique annexé au présent mémoire répond aux points soulevés.
Il évoque, au sujet des questions posées ci-dessus, les discussions engagées depuis 2008 sur la circulation rue du stade (RD4), problème disjoint du contournement ferroviaire.
Le courrier rappelle la réduction de 26% du trafic PL sur la rue du stade, suite à l'interdiction de la traversée de Pontchâteau, et que ce trafic ne représente que 6% du transit routier. Le courrier rappelle également que l'interdiction citée ci-dessus a induit une augmentation de 30% du trafic PL entre Bonne Nouvelle et Prinquiau sur la RD 100, et qu'une réduction sur le rue du Stade aurait des conséquences directe sur le RD 100 et les voies portuaires.

Avis de la commission d'enquête sur le paragraphe E1

- Préoccupation disjointe du contournement ferroviaire pour le MOA, ce problème concerne le service des routes du Conseil Départemental qui a bien voulu donner sa position dans le courrier annexé au mémoire en réponse, et qui évoque un trafic déjà réduit sur la rue du Stade, et des reports sur le RD100 difficiles car cet axe est déjà chargé.

Paragraphe E2 : Cadencement des trains

- La réduction du nombre de TER est présentée comme un contre-exemple à l'amélioration de la desserte ferroviaire : suppressions inconciliables avec les horaires des salariés et des étudiants, apport supplémentaire estimé à 1800 passagers sur une année à condition que le trafic soit adapté aux horaires des utilisateurs, …

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

L'avis de la Région des Pays de la Loire annexé au présent mémoire répond aux points soulevés. Comme pour le point précédent ce problème est sans lien avec le projet de contournement ferroviaire.
La région, dans son courrier, rappelle que le parking de 30 places de la halte Jouy correspond au dimensionnement d'un tel type de halte dans la région et quelle est favorable à la matérialisation de places réservées au covoiturage.
La modification du cadencement a pour but d'optimiser les correspondances avec d'autre TER ou les TGV, et induit une augmentation générale du nombre de kilomètres parcourus sur l'ensemble du réseau de 8.5%. Aussi les nouveaux horaires choisis le sont pour permettre une meilleure répartition des arrivées sur Nantes.

- Question sur le nombre de trains qui passeront tous les jours si Cargill double sa production

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Les prévisions de trafic partagées avec le Grand Port Maritime de Nantes - Saint Nazaire sont reprises dans la pièce G du dossier soumis à l'enquête publique.
Précision apportée dans la pièce G : le niveau global du trafic ferroviaire augmentera de 66% à l'horizon 2020, qui se traduira par 12 à 15 sillons/jour au niveau de Donges contre moins de 10 actuellement.

Avis de la commission d'enquête sur le paragraphe E2

- Ce problème est également sans lien avec le projet de contournement ferroviaire pour le MOA, il concerne la Région des Pays de la Loire qui a bien voulu donner sa position dans le courrier annexé au mémoire en réponse, montrant que le cadencement des trains est également lié aux correspondances avec les autres TER et TGV.
- Il n'y a pas de projection particulière faite sur la production Cargill mais uniquement sur l'augmentation globale du trafic ferroviaire à l'horizon 2020 qui pourrait être de 66%.

Paragraphe E3 : Stationnement des véhicules

- Évocation de la réduction de 50% du parking poids lourd situé à l'entrée de la ville, mais également de camions remplis de produits chimiques dangereux voir mortels qui y stationnent au mépris des règles de sécurité

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Au stade des études préliminaires, il était effectivement envisagé un rond-point d'entrée de ville qui empiétait sur le parking poids-lourds existant.

Suite aux échanges avec le Conseil Municipal et aussi des souhaits des riverains exprimés en ateliers de concertation, le dimensionnement du rond-point a été réétudié. Cette étude a permis de réduire de 50% la taille du rond-point, et ainsi de conserver intégralement le parking existant (qui n'est donc pas réduit de 50%). L'objectif visait à maintenir l'activité commerçante sur la place d'entrée de ville, du fait de la fréquentation des conducteurs de poids-lourds.

- Sous dimensionnement du nouveau PANG (30 places de parking) qui risque de se traduire par du parking « sauvage » et « désordonné » aux alentours et dans la commune

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Un travail fin mené avec la Région Pays de la Loire a abouti à déterminer que 30 places étaient suffisantes à proximité de la nouvelle halte, notamment en se basant sur des comparaisons avec d'autres communes similaires dans la région. En cas de besoin, 20 places sont prévues en mesures conservatoires.
En parallèle, le projet intègre le développement de modes alternatifs à la voiture particulière, en favorisant l'intermodalité et les liaisons douces vers la future halte.
L'avis de la Région des Pays de la Loire annexé au présent mémoire étaye également le propos.

Avis de la commission d'enquête sur le paragraphe E3

- Le MOA rappelle que le parking PL existant au sud du bourg ne sera pas impacté par le projet, mais il ne répond pas à propos du stationnement des camions remplis de produits chimiques dangereux qui sont du ressort de la police.
- Le MOA rappelle que 20 places de plus sont prévues en mesures conservatoires, en parallèle au développement des modes alternatifs.

<u>Paragraphe E4 : Délocalisation d'entreprises</u>

- Observations des sociétés Transports LORCY, Les CITERNIERS BRETONS et SCI BONNE NOUVELLE : Cf annexe à la contribution 342
- Évocation des effets négatifs relatifs à la délocalisation des entreprises sur la zone des Six Croix : éloignement du centre bourg et des commerces - déplacements supplémentaires en voiture - la surface utilisée sur les Six Croix II pour accueillir les entreprises délocalisées ne sera pas disponible pour accueillir des entreprises nouvelles
- Manque de temps pour les entreprises délocalisées qui doivent élaborer leur projet de nouvelle implantation dans l'urgence
- A propos de la création d'un nouveau site pour la société LORCY : le site proposé dénommé la Toulousais (pièce D Tome 2 page259 figure 257), a une dénomination inexacte car l'emplacement se trouve à la Pierre. Les propriétaires demandent qu'on les prévienne si ce site est retenu
- Inquiétudes liées au déplacement éventuel de la société SITM dans le champ en face du quartier d'Assac sur la route Noe Moreau/ la Pierre :
  - rapprochement d'une zone de stationnement et de stockage de camions citerne des maisons d'habitation,
  - merlons de protection pour le bruit pour le quartier d'Assac inutiles face aux nuisances et risques liés à une entreprise de camions (dégazage, démarrage des camions) ,
  - déplacement jamais évoqué lors des différentes réunions d'aménagement auxquelles ces personnes ont participé.

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Cf. Réponse de SNCF Réseau à l'avis de l'AE annexée au dossier d'enquête publique.
En complément, SNCF Réseau confirme que la démarche amiable se poursuit avec l'ensemble des entreprises et propriétaires à relocaliser (notamment l'entreprise Lorcy / EB Trans). Dans ce cadre, des rencontres bilatérales se poursuivent dès que nécessaire avec les entreprises et propriétaires concernés. Afin d'assurer cette démarche, rappelons que SNCF Réseau, accompagné de la CARENE notamment, a engagé :
• d'une part ces rencontres afin de proposer à l'ensemble des entreprises et propriétaires concernés des sites potentiels de relocalisation ;
• d'autre part, dans une logique de négociation confidentielle amiable, des rencontres bilatérales avec chacune des entreprises pour partager les indemnités liées aux transferts de ces entreprises (valeur vénale, indemnités accessoires, indemnités de transfert… dans le respect de la réglementation en vigueur).

A ce stade des échanges, il est à noter que l'ensemble des entreprises a confirmé son souhait de rester sur le territoire de Donges. Toujours dans une logique amiable, les services de France Domaine ont été associés afin de proposer leur avis et conforter les négociations indemnitaires en cours.
Quelques entreprises et propriétaires ont d'ores et déjà donné des accords de principe. SNCF Réseau a par ailleurs proposé des projets de protocoles d'accord amiable à l'ensemble des entreprises concernées dans le courant de l'été 2017 afin d'aboutir d'ici fin 2017 à des solutions partagées. Conscient des enjeux liés à ces entreprises et propriétaires, SNCF Réseau continue la démarche amiable engagée, en considérant également la responsabilité de maîtrise d'ouvrage des entreprises sur leur relocalisation.

Avis de la commission d'enquête sur le paragraphe E4

- La réponse du MOA reste la même que celle contenue dans le dossier et les discussions sont toujours en cours avec les représentants des entreprises impactées.
- Rappel : s'agissant des questions relatives à une implantation éventuelle des sociétés STIM (non concernée) et LORCY sur les terrains dits de « la Toulousais », cette possibilité a été éliminée dans le dossier d'enquête.
- Les impacts éventuels sur la zone des « Six Croix II » **ne sont pas évoqués** dans la réponse du MOA.

Paragraphe E5 : Agriculture

- A propos de l'implantation du chantier principal sur parcelles YD75-YD330, YD328, YD413 sur une parcelle agricole de qualité d'un seul tenant de 51709 m² : elle ne doit pas générer de contamination type carburant, graisse, huile, etc qui serait entraînée par les eaux de ruissellement ; elle doit faire l'objet d'un état des lieux avant et après avec constat d'huissier, de mesures de protection contre les contaminations accidentelles, de mesures de remise en état. Les propriétaires demandent quelle est la durée de l'emprise, la date prévisionnelle de début et fin de travaux, l'indemnisation pour l'exploitant et le propriétaire, et parlent de l'incidence financière (dévalorisation, impossibilité de vendre) (CF également en &H Gêne occasionnés par les travaux)

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

La réponse à cette question figure au chapitre H « Effets temporaires – Gêne occasionnée par les travaux ». **Cf. chapitre H ci-après.**

Paragraphe E6 : Riverains impactés

- Nombreuses évocations de nuisances des trains qui vont se rajouter à celles déjà subies : pollution, odeurs, fumées, bruits, impacts visuels, rotations accrues de Beluga, nouvelle liaison avec le port de Montoir, les trafics du fret, les retombées de particules sur les bâtiments et les jardins
- Ressenti d'une trop grande proximité du passage des trains
- Sic : « des dizaines de maisons impactées par le tracé donc des centaines de personnes »
- Ressentiment des personnes déjà touchées par les mesures liées au PPRT
- Pourquoi le quartier de la Pierre n'est-il pas cité au nombre des quartiers impactés par le projet
- Pourquoi le nombre de maisons et d'habitants impactés directement par le projet n'est-il pas précisé
- Pour un contributeur, SNCF Réseau est tenu à une obligation de résultats pour le traitement des nouvelles nuisances
- Question sur l'enclavement des familles habitant le secteur de Bonne Nouvelle

Demande de la commission d'enquête :
Cet aspect des choses est disséminé dans le dossier et donc difficile à cerner. Nous demandons un bilan précis de ces riverains impactés en indiquant pour chacun d'entre eux le type d'impact (visuel, phonique, vibrations, …) si possible sur un fond de plan à une échelle lisible.

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Le dossier soumis à l'enquête publique et la réponse à l'avis de l'AE présentent l'ensemble des impacts concernant les riverains et relevés ici, ainsi que les mesures prises par SNCF Réseau pour les éviter, les réduire ou les compenser. Cela étant et comme demandé par la Commission, une carte est intégrée au présent mémoire page suivante, l'ensemble des explications attendues sont à la suite de la carte. **(Cf. pages 26 à 32)**
Il est à noter que le quartier de la Pierre est bien considéré, il est cité dans les quartiers impactés par le projet sous la dénomination « La Toulousais » dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Commentaires de la commission d'enquête :
La carte et le texte fournis dans le mémoire en réponse (Cf. pages 26 à 32) permettent de mieux mesurer les impacts sur les riverains les plus directement concerné par le projet, ainsi que les mesures mises en place pour remédier à ces impacts :
- mesures de réduction de l'impact visuel : point n°3, point n°5 et point n°6.
- mesures de compensation de l'impact visuel : point n°5, point n°6, point n°8, point n°9.
- mesures de réduction acoustique : point n°3, point n°6.
- mesures de compensation acoustique : point n°6, point n°15.
- mesures de compensation liées au désenclavement : point n°3.
- mesures de compensation liées à l'acquisition d'une maison : point n°13.
- demandes complémentaires d'un merlon paysager et acoustique : point n°19.

Avis de la commission d'enquête sur le paragraphe E6

Les mesures de réduction adoptées par le maitre d'ouvrage pour limiter les impacts sur l'habitat sont les suivants :
- pour les impacts visuels : création de merlons paysagers ;
- pour les impacts phoniques : isolation des façades pour deux maisons, et, au-delà de la législation, création de merlons paysagers sur d'autres parties du contournement ;
- pour les impacts liés aux vibrations : des études à mener et des mesures correctives seront apportées si besoin ;
- pour le désenclavement qui concerne surtout une mise en impasse à proximité de la chapelle Bonne Nouvelle, une concertation est en cours avec le CARENE et la commune ;

Ces éléments sont compilés sur la carte fournie dans le mémoire du maitre d'ouvrage P26.

NB : La question liée à l'acquisition d'une maison d'habitation sera abordée dans le paragraphe M2.

- Pour la commission le maitre d'ouvrage apporte les précisions à certaines questions posées dans le PV de synthèse, mais son travail de synthèse est surtout très utile pour se rendre compte des impacts et mesures proposés pour les futurs riverains du projet.

<u>Paragraphe E7 : Activités commerciales</u>

- Problèmes évoqués pour le commerce : l'Intermarché ne peut s'agrandir (avec emplois à la clé) car contraint par les zones PPRT et devra donc s'excentrer, une supérette vient de fermer et certains commerces sont en difficulté (fermeture de trois restaurants)
- Il n'y a rien dans le dossier permettant d'affirmer, chiffres à l'appui, une quelconque incidence bénéfique sur le commerce dongeois

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Le développement du commerce dongeois n'est pas un effet direct attendu du projet. Il est toutefois identifié comme un potentiel effet positif indirect, lié à l'amélioration de l'accès à la halte ferroviaire et au maintien des activités de la raffinerie et des sites attenants.

Les retours d'expérience sur de grands chantiers permettent également d'indiquer que la phase travaux, d'une durée d'environ 3 ans, peut être bénéfique pour les commerces environnants.

Avis de la commission d'enquête sur le paragraphe E7

- La réponse du MOA est honnête au sujet du commerce, en indiquant que le projet n'aura pas forcément d'effets directs, mise à part durant la période des travaux de réalisation du projet.

Paragraphe E8 : Plan de circulation

- Question sur la circulation rue du Stade
- Le dossier néglige les nuisances liées aux modifications de circulation

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

L'avis du Conseil Départemental de Loire-Atlantique annexé au présent mémoire répond sur ce point. Par ailleurs, la Commune et la CARENE sont associées étroitement sur ces aspects. Ainsi, au regard de la structuration du projet présenté dans le dossier d'enquête publique et des dispositions prévues pour assurer le rétablissement des continuités routières, la mise en œuvre du projet de contournement des sites industriels de Donges n'entraînera pas de modification significative de la volumétrie et de la distribution des flux de circulation sur le périmètre du projet.

- Plusieurs demandes pour garder une entrée dans Donges par la rue Pasteur, afin d'éviter le report des voitures qui passeraient alors par « la Pierre » et le pont de Martigné, petite route déjà bien empruntée et dangereuse (un mort sur cette route) et sur laquelle il est compliqué de croiser le bus scolaire
- Evocation de cumul de la circulation en prévoyant de faire passer dans un secteur : le train, une piste cyclable, un PANG avec parking.

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Le rond-point dit de l'Astrolabe (entrée de Donges par la rue Pasteur) a été construit il y a environ une dizaine d'années suite à la suite de la création du siège de la raffinerie. Comme cela a été partagé notamment lors de la phase de concertation préalable, il a été convenu que l'accès à l'Astrolabe (siège de la raffinerie) se ferait après réalisation du contournement par la rue du Sem. Par ailleurs, afin de ne pas péjorer les circulations locales dans le secteur des rues de la Paix, Parcsau du Plessis et Pasteur, il est convenu une continuité des liaisons entre ces 3 rues situées au nord du futur contournement; convenant que l'accès au centre-ville se fera de fait par le biais de la rue de la Gare, qui aura par ailleurs comme effet positif d'apaiser les circulations dites locales et de réduire les nuisances entraînées par ces circulations actuelles. En outre, afin d'intégrer au mieux l'infrastructure ferroviaire dans ce secteur, il a été convenu lors des échanges avec le Conseil Municipal d'une part, et en ateliers de concertation d'autre part de réaliser un merlon paysager complémentaire au niveau de la rue Pasteur afin d'intégrer au mieux l'infrastructure ferroviaire dans ce secteur et d'atténuer également les nuisances acoustiques.
L'avis du Département de Loire-Atlantique annexé au présent mémoire étaye également le propos.
Cf. également la mesure d'évitement point n°1 page 27 du mémoire.

Avis de la commission d'enquête sur le paragraphe E8

- La double réponse à ce sujet, du service des routes du Département et du MOA, rappelle le faible impact du projet sur les flux de circulation et sur leur distribution.
- Le MOA rappelle que le rond-point supprimé ne datait que de 10 ans, et que la cessation du flux via ce rond-point va apaiser les circulations dans ce secteur habité.
- Sur les risques de report de la circulation via la route de « la Pierre » et du pont de Martigné, le MOA rappelle que, suite à la concertation, un itinéraire cyclable départemental a été écarté de cette voie, et qu'il

y a également des demandes qui seront prises en compte pour y empêcher la circulation des engins de chantiers.

Paragraphe E9 : Sécurité

- Il y a inquiétude à propos de la circulation des cyclistes et des piétons (sujet peu évoqué dans le dossier)

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Comme cela est repris dans le dossier soumis à l'enquête publique (cf. pièce D Tome 2.1 notamment), la circulation des cyclistes et piétons fait l'objet d'une attention particulière dans le cadre du projet de contournement. …

Ainsi, il est à noter entre autres aménagements :

• Le maintien de la continuité cyclable départementale dans un sens bidirectionnel au sud de la RD 100 (en évitant notamment l'insertion de la piste au nord de la future voie ferrée et sur la voirie communale via la Toulousais, le Haut Gas…, notamment en termes de sécurité) et le rétablissement des continuités cyclables existantes vers la RD 4 en direction de la Loire ou en direction de la rue du Stade.
• La création de bandes et/ou pistes cyclables et/ou piétonnes sur les futurs ouvrages d'art, …
• … un cheminement piéton aménagé et sécurisé a ainsi été intégré au projet de contournement entre la future halte et le centre bourg, en permettant un accès soit à l'avenue de la Gare, soit à la rue Saint Martin (cf. schéma page 59 de la pièce D Tome 2.1).
• Afin d'assurer les liaisons entre les quais de la future halte tout en considérant la liaison inter-quartier entre la zone de Jouy et le centre bourg, il a été convenu avec la Commune notamment de mutualiser l'ouvrage de la RD 4/ RD 100 et le cheminement piéton / modes doux sécurisés.
• Le maintien des continuités piétonnes et cyclables au niveau du rond-point du Canon.

- Le passage de la nouvelle voie trop près des habitations soulève plusieurs questions : quid de la sécurité des riverains, des risques de déraillement de trains, des fuites de produits, des arbres et merlons qui n'arrêteront pas les produits toxiques

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Aujourd'hui, 60 trains transportent plusieurs milliers de voyageurs et des marchandises quotidiennement. Le risque lié au transport de matières dangereuses n'est pas inhérent à Donges, il existe sur tout le réseau ferré national. Les statistiques montrent que les modes de transport de marchandises dangereuses les plus sûrs sont les voies ferrées et les canalisations.

Les trains d'hydrocarbures sortant des sites de Total Raffinage France et ANTARGAZ pour le GPL passeront par l'Installation Terminale Embranchée (ITE) de Total Raffinage France sans modification par rapport à la situation actuelle (environ 4 trains par semaine). Le reste du trafic de marchandises utilisera le futur contournement (distinction transport de matières dangereuses (TMD) / fret classique en cours de consolidation côté SNCF Réseau).

Au-delà du suivi opérationnel, le transport de marchandises dangereuses fait l'objet d'une analyse de risque et de prévention bien en amont :

• Organisation du travail et adaptation de la réglementation locale pour prévenir les risques (Plan de Marchandise Dangereuse).
• Actions de formations régulières (organisation d'exercices en conditions réelles avec le Service départemental d'incendie et de secours (SDIS) et la SNCF).
• Élaboration d'un Plan d'Intervention de Secours (avec éventuellement déclenchement du plan ORSEC) afin d'organiser de façon efficace les services de secours en cas d'évènement.

Afin de préserver un niveau de confidentialité nécessaire au maintien d'un haut niveau de sécurité, dans la gestion opérationnelle courante, seules les actions suivantes peuvent être citées :

• Les marchandises dangereuses font l'objet d'une veille et d'un premier niveau de contrôle lors des opérations de chargement, soit par l'industriel lui-même, soit par le chargeur.
• Elles font ensuite l'objet d'un second contrôle, par du personnel spécifiquement habilité, avant d'autoriser le train à être expédié en ligne (c'est ce qu'on appelle Reconnaissance de l'Aptitude au Transport des marchandises dangereuses – RAT MD).
• Tout comme le transport routier, les trains transportant des marchandises dangereuses font l'objet d'un marquage d'identification spécifique qui permet de connaître immédiatement la nature des produits transportés.
• En circulation, les trains font l'objet d'un suivi permanent par le régulateur du trafic basé à Nantes et ils font aussi l'objet d'une surveillance visuelle des agents des postes d'aiguillage disséminés un peu partout sur la section de ligne. En cas de défaillance constatée, ils peuvent prendre immédiatement les mesures utiles pour arrêter les trains ou organiser un arrêt à l'écart des zones habitées.

- Question sur les nouveaux risques liés au passage des trains près du stockage de gaz enterré

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Ces éléments sont étayés dans le dossier soumis à l'enquête publique (cf. pièce D Tome 2.1. page 57). SNCF Réseau confirme la prise en compte des contraintes réglementaires de construction imposées par la présence du stockage de gaz souterrain dans le cadre du projet.

- ADZRP fait une remarque sur la lecture du graphique présenté en pièce G (Évaluation socio-économique page Ces éléments sont étayés dans le dossier soumis à l'enquête publique (cf. pièce D Tome 2.1. page 57). SNCF Réseau confirme la prise en compte des contraintes réglementaires de construction imposées par la présence du stockage de gaz souterrain dans le cadre du projet.78), qui présente la réduction du nombre de phénomènes dangereux impactant la voie ferrée mais uniquement sur l'infrastructure. Mais demande quid de la sécurité due aux riverains et aux voyageurs ?

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Comme précisé en page 78 de la pièce G, les chiffres présentés correspondent au nombre d'accidents susceptibles de toucher la voie ferrée, sans tenir compte de la protection apportée par les trains, de façon à être le plus majorant possible. En effet, les personnes seront par définition davantage protégées dans un train que si elles étaient physiquement sur la voie ferrée (notamment, les passagers à l'intérieur des TGV et TER circulant sont protégés vis-à-vis du risque toxique, comme indiqué précédemment).

Avis de la commission d'enquête sur le paragraphe E9

- Pour les piétons et cyclistes, le MOA renvoie à la pièce D Tome 2.1 du dossier d'enquête dans laquelle tous les points sont totalement pris en compte.
- Le MOA rappelle que pour les trains d'hydrocarbures, sortant des sites de TOTAL et ANTARGAZ, il n'y aura pas de modifications par rapport à la situation actuelle (environ 4 trains par semaine).
- Il rappelle également que le trafic ferroviaire est soumis à des règles de sécurité qui s'appliquent sur tout le réseau national.
- Pour le passage des trains près du stockage de gaz enterré le MOA rappelle qu'il y aura prise en compte des contraintes réglementaires imposées par ce type d'ouvrage.
- Par contre, à propos de la sécurité due aux riverains et aux voyageurs, la réponse du maitre d'ouvrage **manque de développement et de clarté**.

Avis intermédiaire de la commission d'enquête sur le thème E – Milieu humain

La commission note:

- qu'en matière de **trafic PL et matières dangereuse**, cet aspect ne peut être abordé que dans un raisonnement global et à une échelle géographique plus large que celui de la commune, et que cette préoccupation est disjointe du contournement ferroviaire ;
- qu'en matière de **cadencement des trains**, ce problème est également sans lien avec le projet de contournement ferroviaire, et qu'il concerne la Région des Pays de la Loire ;
- qu'en matière de **stationnement des véhicules**, il est prévu un nombre suffisant de places, et que le parking PL existant ne sera pas réduit ;
- qu'en matière de **déplacement d'activités industrielles**, les discussions sont toujours en cours, que le dossier d'enquête écarte la possibilité d'utiliser les terrains de la Toulousais, **par contre les impacts de ces délocalisation sur la zone des « Six Croix II » ne sont pas évoqués dans la réponse du MOA ;**
- qu'en matière **de riverains impactés**, la carte et le texte fournis dans le mémoire, à la demande de la commission d'enquête, dressent un bilan clair de la démarche menée par le MOA sur trois grands volets le paysage, le bruit, les vibrations ;
- qu'en matière **d'activités commerciales** la période de chantier sera propice à cette activité ;
- qu'en matière de **plan de circulation**, il y aura suppression d'un rond-point avec pour conséquence un report du trafic sur celui qui permet d'accéder au centre-ville, et que pour éviter les reports sur une petite route, notamment des engins de chantier, des mesures seront prises en concertation avec la commune;
- qu'en matière de **sécurité**, le MOA a bien étudié celles relatives aux piétons et cycles, et qu'il respecte toutes les mesures en vigueur sur : le trafic ferroviaire et notamment les transports par trains d'hydrocarbures, le passage de la voie ferrée à proximité du stockage de gaz enterré ; par contre sa réponse sur la sécurité due aux riverains et aux voyageurs **manque de développement et de clarté**.

2.2.55 - Thème F : RISQUES NATURELS

❖ Commentaires de la commission d'enquête

Ce thème très technique a peu intéressé les contributeurs qui ont posé peu de questions.

❖ Réponses du maitre d'ouvrage et avis de la commission d'enquête sur les observations du public classées par thèmes dans le PV de synthèse

Paragraphe F1 : Inondations

- RAS

Avis de la Commission d'enquête sur le paragraphe F1

- Si ce chapitre n'a fait l'objet d'aucune question de la part du public, la commission rappelle que le dossier d'enquête dans sa pièce D – Étude d'impact -Tome 2 aborde dans son chapitre 4.3.7.1 (pages 281 à 289) les risques inondations suite à une étude hydraulique.

Paragraphe F2 : Gonflement des argiles

- Pour un contributeur, il n'y a pas dans le dossier de prescriptions techniques relatives au passage dans une zone argileuse (retrait-gonflement des argiles) avec aléa moyen ; pose donc la question de l'incidence de cette zone argileuse sur la construction

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Le risque de retrait / gonflement d'argiles est précisé dans l'état initial de l'étude d'impact (pièce D, Tome 1, pages 228 et 229). Le projet n'est pas concerné par des zones d'aléa fort, mais traverse deux zones d'aléa moyen. Ces données sont issues du site internet mis à disposition par le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire: « géorisques.gouv.fr ». Ce site précise les recommandations et réglementations applicables à ces zones d'aléa, sachant que leur mise en application peut se faire selon plusieurs techniques différentes dont le choix reste de la responsabilité du constructeur.
De plus, les sondages géotechniques en cours permettront de disposer de données plus précises sur le secteur d'étude, afin d'affiner les dispositifs de conception adaptés au secteur d'étude.

Avis de la commission d'enquête sur le paragraphe F2

- Le maître d'ouvrage répond à la question posée et cite justement les références abordant ce risque dans le dossier.
- La commission d'enquête **incite le maître d'ouvrage à divulguer les résultats des sondages géotechniques** en cours.

Paragraphe F3 : Sismicité

- Pour un contributeur le projet ne tient pas compte des études sismiques

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Le risque sismique a été pris en compte dans l'état initial de l'étude d'impact (Pièce D, Tome 1, pages 230-231). La conclusion est la suivante : la commune de Donges est classée en zone de sismicité modérée (zone 3). La conception géotechnique des ouvrages est donc soumise aux règles de construction parasismique, qui sont bien intégrées dans les études de conception.

Avis de la commission d'enquête sur le paragraphe F3

- Pour la commission d'enquête la réponse du maître d'ouvrage est adaptée, les règles de construction parasismique pour les futurs ouvrages seront respectées.

Avis intermédiaire de la commission d'enquête
sur le thème F – RISQUES NATURELS

La commission considère:

- que le maitre d'ouvrage a répondu correctement aux contributeurs qui posaient des questions au sujet du gonflement des argiles et de la sismicité,
- qu'elle inc**ite le maitre d'ouvrage à diffuser les résultats des études géotechniques.**

2.2.56 - Thème G : RISQUES INDUSTRIELS

NB : ce sujet est abordé dans les thèmes B1, E9 et L3

2.2.57 - Thème H : EFFETS TEMPORAIRES : Gêne occasionnée par les travaux

❖ Commentaires de la commission d'enquête

Ce thème a surtout intéressé les riverains proches du tracé de la voie ferrée et des zones de chantiers futurs, mais également un contributeur propriétaire de terrains agricoles concernés par la base de vie.

❖ Réponses du maitre d'ouvrage et avis de la commission d'enquête sur les observations du public classées par thèmes dans le PV de synthèse

- Questions sur les nuisances et gênes apportées aux riverains pendant la construction du projet, sur le passage des camions

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Les flux de poids lourds pendant la phase chantier de ce type de projet dépendent essentiellement des mouvements de terres à effectuer pour les terrassements. Afin de limiter les nuisances pour les riverains liées à la circulation de ces camions, la priorité est donnée à la réutilisation des matériaux in-situ (optimisation des déblais en remblais dès que cela est possible, selon la nature des sols).

Certains transports seront nécessaires, pour l'évacuation des matériaux non réutilisables vers une filière de traitement adéquate, et pour l'apport de matériaux au niveau de certains terrassements. Pour ces transports inhérents à un tel chantier, un exercice de planification précis permettra de limiter les flux de poids lourds. Plusieurs contributions formulées au cours d'ateliers de concertation ont été intégrées dans les études techniques, tels que la demande d'empêcher au maximum les engins routiers d'emprunter l'itinéraire dit de la Toulousais.

Enfin, pour limiter les nuisances liées à la circulation de ces poids lourds (bruit, poussières...), des mesures spécifiques sont prévues sur les engins eux-mêmes (cf. réponse au point suivant).

- Demande d'un merlon autour de la base vie du chantier située dans le champ derrière le village de La Pierre (bruit, poussière et autres incommodités)

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

L'implantation de la base vie principale du chantier a fait l'objet d'une analyse multicritères pour choisir le site le plus adapté et le moins impactant parmi trois solutions envisagées (cf. dossier d'enquête publique, Pièce D, Tome 2, chapitre 4.2.1.4.).

Le site retenu est localisé sur les délaissés du terrain de l'entreprise Lorcy, se trouvant en effet à proximité du lieu-dit « La Pierre ». Conscient des nuisances potentielles pour les riverains, le maître d'ouvrage a bien prévu la mise en place d'un merlon de protection en périphérie de cette base vie principale (cf. dossier d'enquête publique, Pièce D, Tome 2, chapitre 4.2.4.4) …

Outre la mise en place de ce merlon, d'autres mesures sont d'ores et déjà prévues pour limiter les nuisances :

• pour réduire l'impact acoustique du chantier (cf. dossier d'enquête publique, Pièce D, Tome 2, chapitre 4.2.4.4.) …. • pour préserver la qualité de l'air aux abords du chantier (cf. dossier d'enquête publique, Pièce D, Tome 2, chapitre 4.2.4.3) …

- Demande particulière relative à l'implantation du chantier principal sur parcelles YD75-YD330, YD328, YD413 sur une parcelle agricole de qualité d'un seul tenant de 51709 m² :
  - elle ne doit pas générer de contamination type carburant, graisse, huile, etc. qui serait entraînée par les eaux de ruissellement ;
  - elle doit faire l'objet d'un état des lieux avant et après avec constat d'huissier, de mesures de protection contre les contaminations accidentelles, de mesures de remise en état.
- Les propriétaires demandent quelle est la durée de l'emprise, la date prévisionnelle de début et fin de travaux, l'indemnisation pour l'exploitant et le propriétaire, et parlent de l'incidence financière (dévalorisation, impossibilité de vendre) (Ce sujet est également évoqué in extenso plus haut dans le chapitre sur l'agriculture)

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Point 1 : Au vu de la durée des travaux, la base vie principale sera implantée juste avant le démarrage du chantier, soit fin 2018 / début 2019, et sera en place pendant toute la durée des travaux.

Comme précisé à la question précédente, l'implantation de la base vie principale du chantier a fait l'objet d'une analyse multicritères pour choisir le site le plus adapté et le moins impactant parmi trois solutions envisagées (cf. dossier d'enquête publique, Pièce D, Tome 2, chapitre 4.2.1.4.). Le site retenu est localisé sur les délaissés du terrain de l'entreprise Lorcy et sur des terres agricoles.
Conscient des nuisances potentielles pour ces terres, plusieurs mesures seront mises en œuvre pour garantir un moindre impact environnemental :
• Des documents de planification environnementale de chantier seront mis en place pour engager chaque intervenant dans cette démarche …
• Les mesures préventives suivantes seront mises en œuvre …
• Des mesures d'intervention ou curatives sont également définies …
Enfin, un constat d'huissier sera effectué sur les parcelles agricoles avant l'implantation de la base vie, et sera réitéré à la fin des travaux pour garantir le bon état des terres à la fin du chantier. Si nécessaire, une remise en l'état des terrains sera effectuée.
Point 2 : Comme cela est précédemment évoqué au sujet de la relocalisation des entreprises, l'indemnisation des exploitants agricoles et des propriétaires concernés par l'emprise de la base travaux est en cours de consolidation par SNCF Réseau et son opérateur foncier…
La durée d'installation de la base Travaux est en cours de consolidation, il est à noter le calendrier des travaux (rappelé dans la pièce A page 36 notamment) où l'installation du chantier principal est prévue dans le courant de l'année 2019 et ce jusqu'en 2021 (ce calendrier sera affiné dans le cadre des études ultérieures et fera l'objet d'échanges avec les parties prenantes concernées).

Avis intermédiaire de la commission d'enquête
sur le thème G : EFFETS TEMPORAIRES

- Le MOA rappelle et donne des précisions à propos :

- les mesures sur la circulation prévue pendant le chantier, et notamment la limitation de trafic prévue sur l'itinéraire dit de la Toulousais,

- l'ensemble des mesures envisagées pour garantir un moindre impact environnemental : documents de planification, mesures préventives, mesures d'intervention ou curatives, constat d'huissier avant et après travaux.

- Le MOA rappelle qu'un merlon est bien prévu autour de la base vie (prévue pour une durée de deux ans) et que cette occupation des sols donnera lieu à des indemnisations.
- La commission considère donc que le maitre d'ouvrage a donné des précisions qui viennent compléter les éléments existants dans le dossier d'enquête.

2.2.58 - Thème I : INTERRELATIONS ENTRE DIFFERENTS THEMES

❖ Réponses du maitre d'ouvrage et avis de la commission d'enquête sur les observations du public classées par thèmes dans le PV de synthèse

Paragraphe I1 : Murs ou merlons anti-bruit et diminution des aléas du PPRT

Question de la commission d'enquête :

- Des contributeurs demandent des merlons ou des murs anti bruit supplémentaires ; outres leurs effets sur le bruit et le visuel ces aménagements auraient 'ils également un rôle de réduction des aléas et risques industriels ?
- Si oui pourquoi ne pas généraliser ces ouvrages tout le long du contournement

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Afin de respecter le cadre de vie des habitants de Donges, SNCF Réseau et les partenaires du projet ont mené une concertation continue avec les riverains et les associations représentatives du territoire afin de définir la meilleure insertion urbaine et paysagère de la voie ferrée. Une attention toute particulière a été portée sur le rôle multiple des merlons :

- *Ils ont une fonction de sécurité en bordure des infrastructures.*
- *Ils permettent indirectement de modifier le paysage acoustique, et donc de limiter le bruit pour les riverains protégés par ces merlons.*
- *Une fois paysagés, ils servent à masquer les infrastructures dans leur environnement naturel.*

La concertation a contribué à proposer des merlons adaptés aux souhaits des riverains, en combinant les intérêts précités et les contraintes environnementales (limiter l'impact des merlons en zones humides).

La réduction des risques industriels a fait l'objet, dans le cadre des PPRT mis en place sur l'ensemble du territoire, d'études approfondies pour définir et retenir les mesures de maîtrise des risques les plus adaptées. Pour des phénomènes dangereux comme ceux susceptibles de survenir à Donges (risques d'explosion de nuages de gaz en particulier), la construction d'un obstacle physique (mur) le long de la voie ferrée ne permettrait pas, par conception, de stopper complètement la progression d'un éventuel nuage de gaz inflammable.

Dans l'« étude de la vulnérabilité d'une infrastructure ferroviaire et de dimensionnement des ouvrages de protection à Donges » réalisée par l'INERIS, pour le compte de l'État, en juillet 2014, dans le cadre du projet de contournement ferroviaire, différents types d'ouvrages de protection de la voie ferrée ont été étudiés : ouvrage à une paroi (mur), ouvrages à deux parois (mur et toiture) et ouvrage à trois parois (tunnel). Aucune de ces solutions n'a pu finalement être retenue, au regard notamment de l'absence de garanties sur la réduction effective des risques, la possible survenue de nouveaux risques et des contraintes techniques et coûts engendrés. Par ailleurs, les merlons anti-bruit ont vocation de réduire les nuisances acoustiques et visuelles, et non d'atténuer les effets de surpression ou de diffusion de gaz.

Avis de la commission d'enquête sur le paragraphe I1

La commission d'enquête estime :

- que les explications du maître d'ouvrage sont très claires sur le rôle des merlons ; elle retient que, outre leur fonction de sécurité en bordure des infrastructures, ils protègent du bruit et ont une fonction paysagère ; ce sont là des utilités qui intéressent particulièrement les riverains ;
- que **certaines demandes émanant des riverains**, notamment dans le secteur du Haut-Gas, **méritent d'être étudiées** dès lors qu'elles visent à limiter le bruit et améliorer l'aspect paysager et n'ont pas d'incidences notables sur l'environnement ;
- La commission prend également note des conclusions du maître d'ouvrage, à savoir :

- les merlons anti-bruit ont vocation de réduire les nuisances acoustiques et visuelles, et non d'atténuer les effets de surpression ou de diffusion de gaz,

- aucune des autres solutions étudiées de protection de la voie aux aléas technologiques n'a été jugé satisfaisante en raison : de l'absence de garanties sur la réduction effective des risques, de la possible apparition de nouveaux risques, des contraintes techniques et coûts engendrés par celles-ci.

<u>Paragraphe I2: Dynamisme (ou dynamique) apporté à la commune</u>

- En réponse à de nombreux contributeurs favorables au projet qui évoquent une redynamisation de la commune, d'autres personnes parlent de : formule creuse, pas de nouvel élan, PANG avec 5/6 passagers par jour qui n'auront aucun effet sur le commerce, non développement de la commune

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Ce point est repris dans le présent mémoire en réponse dans la partie E.7.

Avis de la commission d'enquête sur le paragraphe I2

- A propos du commerce, le projet n'a pas pour objectif de développer le commerce dongeois, cependant la commission estime que la position de la future halte ferroviaire à proximité du centre ne peut que favoriser le nombre d'utilisateurs du train à Donges et, de ce fait, augmenter sans doute la fréquentation des commerces locaux surtout pendant la période des travaux de construction du projet.

Avis intermédiaire de la commission d'enquête
sur le thème I : INTERRELATIONS ENTRE DIFFERENTS THEMES

La commission d'enquête estime :

- que le choix d'éloigner la voie ferrée de la raffinerie est un moyen adapté pour protéger des risques industriels les passagers du train, mais que les merlons ou murs anti-bruit prévus pour limiter les impacts visuels ou phoniques n'ont aucune incidence sur la limitation des aléas du PPRT ;
- que **certaines demandes des riverains de la future voie ferrée méritent d'être examinées, notamment celles qui concernent la protection contre le bruit.**

2.2.59 - Thème J : PROPOSITIONS DE TRACES ALTERNATIFS

❖ Commentaires de la commission d'enquête

NB : suite à une demande de la commission d'enquête, le MOA dans son mémoire en réponse (page 47) a fourni un tableau multi-critères qui compare les tracés de contournement les plus réalistes au regard notamment de leur faisabilité.

❖ Réponses du maitre d'ouvrage et avis de la commission d'enquête sur les observations du public classées par thèmes dans le PV de synthèse

Paragraphe J1 : Contribution ADZRP

- Cf courrier complet en annexe
- De nombreux témoignages insistent pour que ce tracé soit examiné au même niveau que le projet soumis à enquête publique, soit par SNCF Réseau, soit par une commission indépendante, soit par l'Etat et les services compétents, et que cette étude soit soumise à discussion, ou tour de table, ou réunion publique
- L'association Donges Solidaire et Citoyenne fait remarquer que la proposition ADZRP pourrait créer une fracture de la commune et entraînerait la traversée de 11 chemins et routes au lieu de 8 passages à niveau entre Savenay et Montoir

Demande de la commission d'enquête :
Dans une de ses observations, ADZRP évoque une rencontre en préfecture ; la commission demande que lui soit communiqué le compte rendu cette rencontre ?

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Au-delà des échanges avec l'ADZRP sur le sujet, et notamment lors de la réunion en sous-préfecture de Saint Nazaire évoquée ci-dessous, l'analyse multicritères ci-après permet de constater que la proposition de l'ADZRP ne répond pas aux enjeux et objectifs du projet d'une part, et d'autre part aux critères réglementaires multiples. Ce compte rendu a été communiqué par la Sous-Préfecture de Saint Nazaire, qui est à l'origine de cette réunion qui s'est tenue en présence de SNCF Réseau notamment.

NB : il s'agit d'une rencontre en préfecture qui a eu lieu le 30 mars 2017, au cours de laquelle ADZRP a présenté une variante au tracé qui avait été retenu suite à la phase de concertation. Comme la remise de cette variante était trop tardive, le dossier d'enquête étant en instruction, il a été conseillé à ADZRP de déposer sa proposition de tracé au cours de l'enquête publique, ce qui a été fait sous forme de la contribution C4 annexée au PV de synthèse. C'est ce tracé alternatif qui a été analysé et comparé aux autres tracés proposés par le MOA , sous forme d'un tableau comparatif multi-critères."

Paragraphe J2 : Demande pour d'autres projets

- De nombreux contributeurs ont fait la demande d'un autre tracé avec des arguments variés: qui peut satisfaire tout le monde - sans train dans la raffinerie - qui sort totalement de la zone SEVESO - qui prenne en compte les riverains - hors de l'enceinte de l'usine - hors zone à risques - qui l'éloignerait des zones urbanisées - qui ne délocalise pas les entreprises - qui ne détruit pas la maison de la famille GUIHARD - un tracé moins coûteux
- Certains contributeurs évoquent d'autres idées :
  - quelles études sont été réalisées pour étudier le tracé en bordure de la voie express Nantes - St Nazaire, ainsi que celui passant en campagne beaucoup moins nuisant
  - pourquoi le projet au nord de Donges n'a pas été retenu
  - un autre tracé doit être possible plus au Nord de la commune
  - contributeur pour le tracé Sud, plutôt que le Nord : moins impactant (en terme de circulation et le développement de la commune) et permettant de conserver la piste cyclable, mais doute de la pertinence de cet équipement à cet endroit (entre la route et la raffinerie)
  - pas d'étude poussée quant à la solution du tunnel
  - a-t-on étudié le tracé en campagne (vieux pont)
- Pour un contributeur le détournement est du ressort des pouvoirs publics, qui, s'ils jugent qu'il y a danger, doivent étudier toutes les solutions techniques : mur «blastproof»,tunnel ou contournement
  - **Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)**

L'analyse multicritères ci-après permet de constater que les autres tracés proposés ne répondent pas aux enjeux et objectifs du projet d'une part, et d'autre part aux critères réglementaires multiples.

Paragraphe J3 : Contribution J HUARD

- Proposition pour une sécurité optimum : créer un dôme au-dessus de la voie (avec analyseur d'air entrée sortie) pour la traversée de la zone de stockage (Bossênes-Magouëts)

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Dans l'« étude de la vulnérabilité d'une infrastructure ferroviaire et de dimensionnement des ouvrages de protection à Donges » réalisée par l'INERIS, pour le compte de l'État, en juillet 2014, la mise en place d'un tunnel de protection sur les voies a été étudiée. Outre son coût élevé, estimé à près de 180 M€, cette option présentait les difficultés suivantes : issues de secours du tunnel débouchant dans la raffinerie, risque de nuages de gaz toxiques ou inflammables s'accumulant dans le tunnel (source supplémentaire d'accident), maintien impossible à l'Est de la desserte ferroviaire de la raffinerie et d'Antargaz, risque pour la stabilité des unités de la raffinerie lors de la réalisation de forages à 25 mètres de profondeur pour ancrer le tunnel. Devant ces obstacles, cette option n'a pas pu être retenue.

Paragraphe J4 : Contribution JG VERGNIAU

- propose d'utiliser l'ancien tracé ferroviaire Savenay / Besné / Montoir de Bretagne en contournant ces villes, le croisement avec la 2x2 voie Nantes / Saint Nazaire s'effectuant par pont ou tunnel ;
- avec cette ancienne voie toujours existante les coûts de reconstruction seraient certainement moindres ;

- les TER pourraient reprendre entre ces communes et ainsi lutter contre leur isolement et limiter les pollutions automobiles.

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Cette contribution propose un tracé quasi similaire au tracé dit « Grand Contournement Nord », l'analyse multicritères ci-après illustre le fait que cette proposition ne répond pas aux enjeux et objectifs du projet d'une part, et d'autre part aux critères réglementaires multiples.

Paragraphe J5 : Contribution anonyme de l'observation 447

- CF en annexe tracé proposé
- Pourquoi ne pas utiliser le tracé nord, mais faire en sorte de ne pas traverser ni la N171, ni le marais, en suivant par exemple la D100 ? Une seule zone à protéger serait donc impactée (à l'est de Donges) et le projet ne serait pas aussi coûteux à réaliser ;
- Ce tracé a-t-il été envisagé ? Si oui, pourquoi n'a-t-il pas été mentionné dans les documents techniques ? Si non, pour quelles raisons ? Quelle est la faisabilité économique, technique et écologique de ce tracé?

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Cette contribution propose un tracé quasi similaire au tracé proposé par l'ADZRP, l'analyse multicritères ci-après illustre le fait que cette proposition ne répond pas aux enjeux et objectifs du projet d'une part, et d'autre part aux critères réglementaires multiples.

Paragraphe J6: Contribution de ESG INFRA (C42)

- Cf en annexe tracé proposé

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Cette contribution ne répond pas aux enjeux et objectifs du projet, elle traite d'un sujet bien plus vaste d'aménagement du territoire au niveau régional.

Une rencontre entre SNCF Réseau et l'association NEXUS (en présence d'ESG Infra) a eu lieu dans les locaux de SNCF Réseau le 9 février 2017. Cette rencontre a permis de partager avec ESG Infra notamment le fait que la contribution jointe vise un périmètre bien plus large que le projet de contournement ferroviaire des sites industriels de Donges.

- **Demande de la commission d'enquête sur ce chapitre »J » relatif aux tracés alternatifs :**

Pour que le public et nous même puissions juger en toute impartialité de telle ou telle solution, présentée avant et pendant l'enquête, nous demandons une présentation compréhensible par tous (tableau comparatif par exemple), sous réserve des faisabilités et/ou des avantages et inconvénients respectifs.

Les critères pris en compte pour cette analyse correspondraient aux différents chapitres de l'étude d'impact.

Apparaîtraient dans ce tableau :

- le tracé Nord
- la solution tunnel
- le tracé sud et nord de la RD 100
- le tracé ADZRP
- le tracé VERGNIAU
- La contribution anonyme 447
- la contribution ESG INFRA
- tracé le long de la voie express
- tracé vieux pont

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

En complément de la démarche ERC « Eviter Réduire Compenser » étayée dans le dossier soumis à l'enquête publique (notamment pièce C), l'analyse multicritères ci-après **(Cf. tableau page 47 du mémoire)** *reprend le tracé « Grand contournement Nord ») / la solution tunnel / le tracé sud et nord de la RD 100 et le tracé ADZRP. Au vu des éléments repris ci-dessus (points J-1 à J-6) pour les « alternatives » VERGNIAU, contribution anonyme 447, contribution ESG Infra, « tracé le long de la voie express », « tracé vieux pont », le tableau multicritères ne les reprend pas.*

A la lecture de cette analyse, SNCF Réseau confirme, fort également des avis des partenaires et des services instructeurs dont l'AE, que le tracé soumis à l'enquête publique est celui qui concilie au mieux les enjeux et objectifs du projet d'une part, et d'autre part les critères réglementaires et techniques multiples (environnement, cadre de vie, foncier, industriels, ferroviaire, routier…).

Avis intermédiaire de la commission d'enquête
sur le thème J : PROPOSITIONS DE TRACES ALTERNATIFS (Cf. pages 40 à 47 du mémoire en réponse joint en annexe 7)

La commission considère:

- que le maitre d'ouvrage a tout d'abord analysé les faisabilités des tracés alternatifs proposés au regard de plusieurs critères : les enjeux et objectifs du projet, les critères réglementaires et les faisabilités techniques;
- que cette première analyse lui a permis d'éliminer plusieurs contributions soit : la proposition JG VERGNIAU, la proposition anonyme 447, la proposition ESG INFRA ainsi que certaines propositions présentées dans le chapitre « autres propositions » ;
- que le tableau comparatif des tracés alternatifs ou variantes retenus par le MOA à l'issu de cette première sélection concerne 5 tracés : le tracé soumis à enquête, la variante sud (de la RD 100) de ce tracé retenu, la couverture de la voie ferrée (variante tunnel), le grand contournement Nord et, comme convenu lors de la réunion du 30 mars 2017 en préfecture, le tracé ADZRP ;
- que ce tableau propose des critères d'analyse cohérents avec le dossier d'enquête : respect des objectifs du dossier, coûts et délais de réalisation, fonctionnalités ferroviaires / routières / cyclables / piétonnes, cadre de vie et environnement, impacts fonciers ;
- que ce tableau présente pour chaque critère d'analyse, une échelle de valeur qui va de « proposition beaucoup plus favorable » à « proposition beaucoup moins favorable » en passant par « plus favorable », « neutre par rapport à une situation donnée », et « moins favorable » ; cette échelle de valeur est accompagnée d'un code couleur qui va du vert sombre au rouge ce qui facilité la lecture du tableau ;
- qu'il apparait, si l'on se réfère aux résultats de ce tableau, que le tracé soumis à enquête est celui qui répond le mieux aux critères d'analyse et qu'il peut être qualifié de tracé de moindre impact.

2.2.510 - Thème K : ASPECTS FINANCIERS

❖ Commentaires de la commission d'enquête

Dans ce thème c'est la dépréciation des biens qui a le plus mobilisé les contributeurs, sachant que cette dépréciation s'est affirmée lors de la mise en place du PPRT à partir de 2008.

❖ Réponses du maitre d'ouvrage et avis de la commission d'enquête sur les observations du public classées par thèmes dans le PV de synthèse

Paragraphe K1 : Coût et financement du projet

- Questions ou remarques au sujet des coûts annoncés qui sont pour différents contributeurs, soit imprécis, soit évasifs, soit non actualisés, soit sans évocation de surcoûts
- ADZRP s'interroge sur le coût financier de l'opération, 150 millions d'€ sans chiffrage précis. Cette demande de précision (du 11 avril 2017) auprès du maitre d'ouvrage n'a pas reçu de réponse malgré un engagement de sa part devant Madame la Sous-Préfète le 30 Mars 2017
- Quel est le coût financier de la délocalisation des entreprises ?
- Pour un contributeur le coût ne doit pas être le 1er critère de choix car le financement du projet a été bouclé et le contrat signé avant même la consultation des riverains
- Questions ou remarques sur la clé de répartitions du financement de ce projet de contournement

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Le montant de l'investissement pour financer ce projet est estimé à 150 millions d'euros (aux conditions économiques de réalisation). Comme validé par le comité de pilotage précédemment cité, cet investissement est pris en charge par les collectivités territoriales, l'Etat et Total Raffinage France au vu des trois objectifs du projet (l'Etat au titre de la réduction des risques industriels et de la politique des transports, les collectivités au titre de l'aménagement du territoire et de l'activité économique notamment). Les différents partenaires sont engagés dans une démarche visant la signature d'une convention de financement pour les travaux dès la déclaration d'utilité publique (DUP) obtenue. Rappelons également que cet investissement est inscrit au Contrat de Plan Etat – Région (CPER).

Avis de la commission d'enquête sur le paragraphe K1

Les précisions apportées par le maitre d'ouvrage viennent confirmer les propositions portant sur les conditions de financement telles qu'elles sont présentées dans la pièce G du dossier relative à l'évaluation socio-économique.

La commission estime :

- qu'il est logique de faire reposer le financement du projet sur l'État, les collectivités territoriales et Total Raffinage France, au vu des objectifs rappelés ci-avant par le maître d'ouvrage,
- qu' elle ne dispose pas d'éléments d'information particuliers qui l'autorisent à suggérer une répartition du financement différente de celle qui est présentée dans le dossier, à savoir un tiers pour l'État, un tiers pour les collectivités locales, un tiers pour Total Raffinage France.
- NB : le coût de la délocalisation des entreprises est compris dans le budget du volet foncier du tableau de répartition des dépenses (20.5 M€ HT).

<u>Paragraphe K2: Dépréciation des biens</u>

- De nombreux contributeurs évoquent une dévalorisation de leur patrimoine liée à la proximité d'une zone SEVESO à quoi se rajoutera dorénavant la proximité d'une voie ferrée
- Un exemple cité : estimation pour une maison en décembre 2007 - 227 000 € / estimation en juin 2013 entre 160 000 et 170 000 € ; il faudrait aujourd'hui rajouter la dépréciation liée au projet de voie ferrée
- Que restera-t-il à transmettre aux héritiers
- Comment vendre ces biens dévalués
- Demande si une étude a été faite pour la décote des habitations
- Evocation du manque de compensation par rapport à la dégradation de l'environnement des maisons impactée

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Après échanges avec les services de l'Etat, il s'avère que la présence de la raffinerie n'est pas un élément nouveau dans le paysage de la commune de Donges ; indépendamment de la réalisation du projet de

contournement ferroviaire, le marché immobilier à Donges tient certainement compte de l'environnement industriel du bourg, comme cela peut être le cas partout ailleurs sur le territoire.
Dans le cadre du programme d'accompagnement aux risques industriels (PARI) du PPRT de Donges, il est proposé aux riverains qui le souhaitent de les aider financièrement pour réaliser les travaux de protection de leurs logements. Ces travaux, qui, d'une part, correspondent à une exigence réglementaire et assurent la protection des occupants du logement, améliorent d'autre part indéniablement la qualité des logements, ce qui pourra entrer en ligne de compte lors de transactions immobilières.

Avis de la commission d'enquête sur le paragraphe K2

La commission estime :
- que la présence des sites industriels à proximité du bourg influe sur le marché immobilier,
- que certaines maisons impactées par le projet subiront une décote mais qu'il serait hasardeux de se prononcer de manière définitive sur l'évolution de ce marché, y compris dans les secteurs proches de la future voie ferrée.

Paragraphe K3 : Rachat des maisons impactées

- Deux contributeurs demandent que Total rachète pour un leurs maisons, pour l'autre toutes les maisons impactées
- Un contributeur propose le rachat de maisons pour servir de zone de repli en cas de danger

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Toute action concernant le projet de contournement est porté par SNCF Réseau (maître d'ouvrage), ces questions ne peuvent être prises en charge par Total Raffinage France. Concernant SNCF Réseau, rappelons tout d'abord que le cadre légal ne permet pas aux maîtres d'ouvrage de racheter des maisons qui ne sont pas directement impactées par la structure de l'ouvrage. Les maisons qui se trouvent dans le périmètre strict du projet peuvent être rachetées (une seule est concernée à Donges), mais pas celles situées en périphérie du projet.

Pour limiter l'impact du projet pour les riverains, SNCF Réseau a recherché à améliorer au maximum l'intégration du projet de contournement dans son environnement (réduire les nuisances sonores, visuelles...).

Avis de la commission d'enquête sur le paragraphe K3

- La commission d'enquête convient qu'il revient à SNCF Réseau de traiter les effets du projet du futur tracé sur les maisons impactées et ce, conformément à la réglementation.

Avis intermédiaire de la commission d'enquête
sur le thème K : ASPECTS FINANCIERS

La commission considère:
- que la clé de répartition proposée du financement du projet est liée aux objectifs de ce projet,
- que la présence des sites industriels influe sur le marché immobilier de la commune de Donges,
- que SNCF Réseau est tenu d'apprécier l'impact du projet de contournement sur les habitations et d'y remédier dans le respect des textes réglementaires.

2.2.511 - Thème L - LES NOUVELLES UNITES TOTAL

❖ Commentaires de la commission d'enquête

La question de ces nouvelles unités a mobilité de nombreux contributeurs notamment sur la question de calendrier, mais aussi sur le lien avec la pérennisation du site, et des risques encourus par la leur mise en oeuvre en amont du contournement de la voie ferrée.

- **Réponses du maitre d'ouvrage et avis de la commission d'enquête sur les observations du public classées par thèmes dans le PV de synthèse**

Paragraphe L1 : Calendrier

- Des contributeurs mettent en avant leur incompréhension du fonctionnement des nouvelles unités avant la mise en route de la voie ferrée
- Supposition évoquée par un contributeur : les services de la DREAL ont déjà décidé d'accorder le permis d'exploiter sans avoir lancé l'enquête publique
- Un contributeur demande pourquoi conditionner les investissements de Total à la déviation de la voie ferrée, alors que les unités seront en service avant la nouvelle voie

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Après échanges avec l'Etat et Total Raffinage France, la relocalisation de la voie ferrée à l'extérieur du périmètre des unités de raffinage est un sujet préexistant à la définition du projet actuel de modernisation de la raffinerie de Donges. Cette relocalisation se justifie encore plus avec le projet que Total Raffinage France prévoit de réaliser car ce projet assure une pérennisation de l'activité du site industriel.
Deux problématiques différentes ont convergé :

- *La nécessité de ne plus exposer les usagers SNCF aux risques que génère la raffinerie du fait de la localisation actuelle de la voie ferrée, la réponse étant la mise en œuvre du projet de contournement ferroviaire porté par SNCF Réseau.*
- *L'évolution des marchés des produits combustibles et carburants issus du raffinage des hydrocarbures et l'évolution des normes environnementales qui leurs sont applicables (principalement la teneur en soufre). Pour produire des carburants conformes aux futures normes, le schéma de raffinage doit évoluer, c'est l'objet du projet de modernisation qu'a défini Total Raffinage France.*

Par ailleurs, le dossier de demande d'autorisation environnementale unique du projet Total Raffinage France devrait être déposé officiellement fin octobre 2017 auprès du Préfet. Comme pour toute demande d'autorisation, cela déclenchera une procédure d'environ 11 mois, incluant une phase d'examen du dossier par différents services (la DREAL est le service instructeur dit 'ensemblier', mais plusieurs autres services vont être amenés à se prononcer), une phase d'enquête publique puis une phase de décision. Ce n'est qu'à l'issue de cette procédure complète que la Préfecture de Loire-Atlantique se prononcera sur les conditions permettant l'exploitation des nouvelles installations.

Avis de la commission d'enquête sur le paragraphe L1

- La commission d'enquête confirme que le sujet du contournement ferroviaire des sites industriels et, plus précisément de la raffinerie Total, se pose du seul fait que les installations existantes de ce site présentent des risques technologiques ;
- Pour Total, qui donne la priorité absolue à la sécurité de ses sites industriels, il est indispensable de voir évoluer cette situation, le tracé actuel n'étant pas compatible avec la pérennité du raffinage sur ce site.
- Quant au projet d'extension de Total dénommé « Horizon » et à son autorisation, le dossier de demande d'autorisation environnementale n'a pas encore été déposé par Total. Pendant la période transitoire de 1 an environ, entre la livraison des nouvelles unités TOTAL et la mise en circulation du contournement, le tracé ferroviaire actuel sera exposé aux scénarios de danger créés par les nouvelles unités en plus des

unités actuelles. Cette période sera étudiée en détail dans le dossier d'autorisation environnementale du projet Total et via son instruction par l'administration et notamment la DREAL.

- La commission d'enquête prend note de l'intention de Total qui prévoit d'étudier des mesures d'aménagement spécifiques pendant cette période transitoire de façon à atténuer le risque et de son engagement qui est ainsi exprimé : « Toutes ces nouvelles installations sont conçues de manière à ce qu'elles n'induisent aucune modification des aléas du PPRT actuel impactant les zones urbanisées ».

Paragraphe L2 : L'avenir de la raffinerie

- Des personnes souhaitent savoir si Total envisage d'autres unités, ou des bacs de stockage de produits finis sur le foncier libéré, ou d'autres extensions
- Quid de l'avenir de la raffinerie au-delà des 2 nouvelles unités en cours (business plan)
- Un contributeur rappelle qu'à l'horizon 2040 nous ne vendrons plus de voiture essence ou diesel en France (horizon 2030 en Allemagne 2025 dans les pays nordiques)

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Après échanges avec Total Raffinage France, le projet de modernisation tel que présenté par Total Raffinage France constitue l'investissement majeur qui permettra de répondre au besoin d'adaptation du schéma de raffinage. Il n'est pas prévu d'autre investissement majeur à ce jour au-delà des investissements annuels récurrents permettant les améliorations de la sécurité, de l'efficacité énergétique, de la performance industrielle, de la réduction d'impact environnemental, etc.

Avis de la commission d'enquête sur le paragraphe L2

- La commission pense que Total Raffinage France a la volonté de pérenniser l'activité de la raffinerie par la modernisation de la raffinerie de Donges afin de lui assurer de nouveaux débouchés pérennes grâce à la production de carburants moins soufrés et conformes aux évolutions des spécifications européennes.

Paragraphe L3 : Risques

- Des personnes posent des questions sur les nouveaux risques générés par les nouvelles unités

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Le sujet des risques générés par les nouvelles unités a été présenté dans le mémoire en réponse aux commentaires de l'Autorité environnementale par Total Raffinage France annexé au présent mémoire (en complément, cf. pièce H du dossier soumis à l'enquête publique).

- Remarque d'un contributeur : dans la pièce D-tome 2 - chapitre 7-Analyse des coûts collectifs, page 8, il est confirmé une augmentation du risque industriel avec la modernisation, en complète contradiction avec les informations transmises lors du CSS du 15/12/16 extrait page 6, mais également avec la réponse de Total à l'avis de l'AE (paragraphe2) sur la conception de ses nouvelles installations qui indique que les nouvelles installations n'entraîneront aucune modification des aléas du PPRT

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Il manque une précision sous-entendue dans l'extrait de l'étude d'impact qui est cité : le projet industriel de Total Raffinage France contribuerait à augmenter les risques industriels « sur la voie ferrée actuelle ». Pour les autres enjeux, et en particulier les habitations, il a bien été dit, en CSS notamment, que le projet ne doit pas conduire à augmenter les risques et c'est ainsi que Total Raffinage France construit son projet : Total Raffinage France doit

proposer toutes les mesures de réduction des risques nécessaires et démontrer leur efficacité dans le dossier de demande d'autorisation qui sera remis fin octobre

Avis de la commission d'enquête sur le paragraphe L3

- La commission rappelle l'engagement de Total Raffinage France (note écrite de Total Raffinage France, pièce H du dossier) : « Toutes ces nouvelles installations sont conçues de manière à ce qu'elles n'induisent aucune modification des aléas du PPRT actuel impactant les zones urbanisées ».
- La commission a bien noté aussi ce passage du texte de la Préfète de la Loire-Atlantique (pièce H du dossier d'enquête) qui suit : « Le dossier de demande d'autorisation environnementale n'a pas encore été déposé par Total, mais l'exploitant a indiqué qu'il mettrait en œuvre les mesures de réduction des risques nécessaires pour ne pas créer de nouvelles zones d'effets létales à l'extérieur de l'établissement et pour positionner l'ensemble des phénomènes dangereux en zone de risque acceptable selon la circulaire du 10 mai 2010 ».

Paragraphe L4 : Investissements

- Quels sont les investissements prévus pour ne pas modifier les aléas du PPRT lors de la réalisation des nouvelles unités

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Après échanges avec Total Raffinage France, la conception des unités prend en compte la nécessité de ne pas modifier le périmètre du PPRT.

- * Plusieurs contributeurs indiquent que la DREAL a imposé dès 2010 le déplacement de la voie ferrée en préalable à la construction de toutes nouvelles unités dans le site de la raffinerie, et que Total a annoncé publiquement que ce détournement est une condition sine qua non à la modernisation du site et au développement du site*

  Question de la commission d'enquête :
  - qu'en est -il précisément sur ce point *

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Le projet de contournement ferroviaire a été engagé activement à partir de 2008, et la matérialisation des zones d'effets apportée par le PPRT en 2012, lors de la phase de stabilisation des cartes d'aléas du PPRT, a conduit l'ensemble des acteurs du territoire à prendre conscience des risques engendrés sur les usagers de la voie ferrée. Le PPRT, réglementairement, ne permettait pas d'agir sur le déplacement d'infrastructures, et n'a donc pas pu être une réponse face à ce constat. Le projet de contournement ferroviaire s'est donc poursuivi avec encore plus d'engagement.
La réduction des risques industriels induite par le projet de contournement a justifié, avant même de connaître les projets industriels de Total Raffinage France, l'engagement dans le projet de contournement. De ce fait, et indépendamment de l'issue du projet industriel d'extension de Total Raffinage France, la réduction des risques apportée par le contournement est indéniable et milite pour une concrétisation du projet de contournement.
Par ailleurs, des éléments complémentaires sont repris dans les notes de l'Etat et Total Raffinage France annexés à la réponse à l'avis de l'Autorité environnementale.

Avis de la commission d'enquête sur le paragraphe L4

- La commission n'a pas de commentaire sur le point 1.

- La commission d'enquête apprécie les explications du maître d'ouvrage et comprend que le contournement ferroviaire des sites industriels devient une exigence à laquelle invite la note de la Préfète (pièce H) qui précise notamment : « Ainsi, il a été estimé, en considérant le site Total existant et le projet d'extension Horizon, qu'environ1600 phénomènes dangereux sont susceptibles de toucher la voie ferrée actuelle, avec des effets létaux , irréversibles ou indirects par bris de vitres, et environ 400 la voie ferrée future. Ces chiffres, bien que sujets à mises à jour dans l'attente des révisions des études de dangers et de leur analyse, permettent de disposer d'un ordre de grandeur du gain considérable apporté par le projet de contournement ferroviaire en matière de réduction des risques. (…) ».

Avis intermédiaire de la commission d'enquête
sur le thème L - LES NOUVELLES UNITES TOTAL

La commission considère:

- que maintenir indéfiniment la situation actuelle, c'est à dire la traversée de la raffinerie par la voie ferrée, n'est plus acceptable en matière de sécurité et n'est plus supportable pour Total et pour l'État,
- que Total Raffinage France s'implique particulièrement en prenant l'engagement de mettre en œuvre les moyens nécessaires pour ne pas modifier le périmètre de sécurité après installation de ses nouvelles unités,
- que le projet de contournement apporte un gain important en matière de sécurité.

2.2.512 - Thèmes M : QUESTIONS OU REMARQUES DIVERSES

Réponses du maitre d'ouvrage et avis de la commission d'enquête sur les observations du public classées par thèmes dans le PV de synthèse

Paragraphe M1 : Milieu humain et milieu naturel

- Plusieurs contributeurs estiment que le milieu humain est mal pris en compte en comparaison du milieu naturel, et qu'il ne bénéficie ni de compensations ni de protection

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Le dossier principal support de l'enquête publique est l'étude d'impact. Cette étude répond à une réglementation précise sur son contenu (article R.122-5 du code de l'environnement).

Néanmoins, le projet prend en compte le milieu humain, au sein de l'étude d'impact (cadre de vie notamment), et via le bilan socio-économique. L'écoconception du projet a visé à la fois un moindre impact environnemental du projet, mais aussi une meilleure insertion dans son environnement global (bruit, paysage, foncier, agricole, habitat...). Par ailleurs, toute la concertation volontaire précédemment évoquée vise à prendre en compte au mieux le milieu humain. La carte et ses commentaires précédemment intégrés au présent mémoire illustre notamment cette prise en considération.

Avis de la commission d'enquête sur le paragraphe M1

La commission estime

- que le milieu humain est un sujet présent en permanence dans le cadre de l'enquête,
- que les études présentées dans le dossier d'enquête concernent de manière spécifique le milieu humain, ainsi que son milieu de vie et son environnement naturel.

Paragraphe M2 : Une famille expulsée

NB : Il s'agit du cas de la famille GUIHARD, couple âgé de plus de 85 ans, qui occupe les lieux depuis plus de 60 ans, et dont la maison devra être rasée pour réaliser le projet.

Ce cas humain difficile a fait réagir de nombreux contributeurs, y compris le conseil municipal, les associations,…

Question de la commission d'enquête :

- cette destruction de maison n'apparaît pas dans les pièces principales du dossier, notamment dans l'étude d'impact au chapitre milieu humain, pourquoi ?

- pourquoi le projet n'a-t-il pas été modifié pour éviter l'impact direct des ouvrages sur cette habitation sachant, au dire de Mme GUIHARD et de sa fille que nous avons rencontrées lors de nos permanences, que ces personnes sont trop âgées pour déménager

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Comme cela a été repris dans la réponse à l'avis de l'AE, considérant les enjeux humains et le caractère privé de ceux-ci, le maître d'ouvrage, accompagné de la Mairie de Donges notamment, partage le caractère particulier de cette situation familiale, a rencontré les personnes concernées par la seule acquisition d'une maison, et initié une démarche amiable. Comme cela a été partagé avec les personnes concernées, l'intégration de la voie ferrée (double voie ferrée électrifiée et de l'ouvrage d'art de rétablissement de la RD 100 avec un gabarit compatible avec les convois exceptionnels tel qu'actuellement) au vu des contraintes du secteur ne permettent pas d'éviter la maison évoquée. Les échanges en cours doivent permettre d'aboutir à une solution partagée avec les propriétaires concernés sur l'acquisition de leur maison et les indemnités associées, mais aussi les accompagner pour trouver la meilleure solution de relogement en fonction de leurs souhaits (démarche en cours en concertation avec la Commune). Ainsi, une nouvelle rencontre a eu lieu début juin 2017 en présence de M. le Maire, les services de France Domaine et SNCF Réseau. Une prochaine rencontre est prévue dans le courant de l'automne 2017. En parallèle de cette démarche, un accompagnement personnalisé par la délégation territoriale du Département a été proposée à la famille concernée.

Avis de la commission d'enquête sur le paragraphe M2

- La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage, à savoir que la réalisation du projet, au vu des contraintes techniques imposées par le projet et la configuration du secteur, ne permet pas d'éviter la propriété de M. et Mme GUIHARD.

Paragraphe M3 : Position de la commune sur le projet

- CF compte rendu du conseil municipal du 30 juin 2017 en annexe
- Plusieurs contributeurs se rallient à la position du conseil qui est favorable au principe du contournement ferroviaire mais défavorable au tracé présenté dans cette enquête

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

La Commune de Donges, comme mentionné en introduction du présent mémoire, est étroitement associée au projet tant dans son élaboration que dans son suivi. La Commune est notamment membre du Comité de pilotage du projet de contournement ferroviaire des sites industriels de Donges, en la présence de M. le Maire. Comme indiqué précédemment, le projet soumis à l'enquête publique a été acté à l'unanimité du Comité de pilotage suite à la phase de concertation volontaire et réglementaire élargie (les avis des autres partenaires annexés au présent mémoire illustrent le propos). Afin de contribuer à l'élaboration du dossier et des études, les services de la Commune sont associés notamment par le biais des comités techniques réunissant les partenaires du projet, mais aussi par le biais de rencontres fréquentes en bilatéral et/ou multilatéral.

Par ailleurs, SNCF Réseau, sur sa proposition ou à la demande du Conseil municipal, est intervenu à plusieurs reprises au sein du Conseil Municipal afin de partager et co-construire le projet en fonction de son avancement et des sujets liés notamment au cadre de vie et aux aménagements de la commune. SNCF Réseau remercie le Conseil Municipal de ses suggestions qui ont en grande partie été reprises soit dans le cadre du dossier soumis à l'enquête publique, soit dans le présent mémoire (cf. carte sur le milieu humain notamment).
Comme partagé avec la Commune, SNCF Réseau se tient à la disposition du Conseil Municipal pour continuer suite à l'enquête publique et en fonction de l'avancement du projet à partager et à améliorer le projet en conciliant au mieux les enjeux et objectifs précités d'une part, et d'autre part dans le respect des multiples facteurs à considérer (cadre de vie et environnement, contexte industriel, réglementation en vigueur…).

Avis de la commission d'enquête sur le paragraphe M3

- La commission d'enquête a pris connaissance pendant l'enquête publique de l'avis du Conseil municipal de la commune de Donges, qui dans sa délibération du 30 juin 2017, a donné un avis favorable sur le principe du contournement ferroviaire mais a donné, en l'état, un avis défavorable au tracé présenté par SNCF Réseau et soumis à enquête publique.
- Le conseil a exprimé sa volonté :

- que des études approfondies permettent d'améliorer le projet :
- que les points de désaccord soient mieux pris en compte par le maître d'ouvrage,
- que les demandes et propositions émises pendant l'enquête soient sérieusement étudiées,
- que la concertation avec l'ensemble des partenaires associés ou intéressés par le projet puisse se poursuivre au-delà même de la réception des travaux.

- La commission d'enquête encourage vivement la poursuite d'un dialogue constructif entre le Conseil municipal de la commune de Donges et SNCF Réseau pour réduire les points de désaccord et les sujets qualifiés d'insuffisances dans l'exposé précédant la décision du Conseil, ces sujets ayant trait :

- aux enjeux humains (habitations impactées par le projet, problématique du bruit…),
- aux enjeux économiques (accompagnement des entreprises délocalisées par exemple),
- aux enjeux de circulation et de sécurité (utilisation de la route portuaire par les poids lourds transportant des matières dangereuses…).

Paragraphe M4 : Position de Donges Avenir sur le projet

- Cf courrier en annexe du PV de synthèse

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Les suggestions évoquées par Donges Avenir sur le projet sont reprises notamment dans la carte précédemment intégrée au présent mémoire.

Paragraphe M5 : Divers TOTAL

- Qui est le véritable gestionnaire du projet : Total ou l'État
- Une personne demande si Total participera au financement de la zone des Six Croix II qui devra accueillir les entreprises délocalisées
- Une personne affirme que Total a fait déplacer la route, puis a racheté des maisons au « Haut Gas » sachant où passerait la voie bien avant les concertations

Précisions apportées par le maitre d'ouvrage dans son mémoire (Cf. annexe 7)

Le gestionnaire du projet de contournement est le maître d'ouvrage SNCF Réseau. Total Raffinage France et l'État sont partenaires du projet comme les 4 collectivités territoriales et le Grand Port Maritime.

La démarche amiable engagée avec les entreprises impactées est partie intégrante du projet de contournement tel que cela est explicité précédemment dans le présent mémoire. Certaines entreprises souhaitant se relocaliser dans la zone des 6 Croix II sont en contact avec l'aménageur concerné.

Avis de la commission d'enquête sur le paragraphe M5
La commission d'enquête n'a rien à ajouter à la réponse du maître d'ouvrage.

Avis intermédiaire de la commission d'enquête
sur le thème M : QUESTIONS OU REMARQUES DIVERSES

La commission considère:

- que le milieu humain est pris en compte puisque le premier objectif du projet de contournement ferroviaire est d'assurer la sécurité des personnes et le second de favoriser l'emploi dans la région, dans un respect du cadre de vie et de l'environnement ;
- que les souhaits du conseil municipal de Donges (études approfondies permettent d'améliorer le projet et poursuite d'un dialogue constructif entre le Conseil municipal de la commune de Donges et SNCF Réseau) sont des éléments que le maitre d'ouvrage devra prendre en compte dans la mise en œuvre de son projet ;
- que ce projet entraine des impacts qui provoquent une inquiétude légitime chez les riverains, particulièrement ceux dont les biens et le cadre de vie sont menacés.

Avis global de la commission d'enquête
à propos des questions posées par le public et la commission d'enquête, et les réponses apportées par le maître d'ouvrage

La commission considère:

- que les questions du public traduisent une inquiétude fréquemment exprimée notamment par les riverains, pour eux-mêmes, et pour un couple de personnes âgées dont la maison d'habitation n'est pas pu être évitée par le projet ;
- que le maitre d'ouvrage a apporté des précisions suffisantes à ce stade du dossier ;
- que **certains points méritent d'être approfondis** : fissures, impacts sur la zone des 6 Croix, sécurité des riverains et des voyageurs ;
- que le maitre d'ouvrage doit répondre dans la mesure du possible aux demande d'extension de merlons pour peu que cela n'entraine pas d'autres impacts ;
- que la proposition du Conseil municipal, d'**instaurer une instance de dialogue** sur les nuisances potentielles après l'achèvement des travaux pour mesurer l'efficience des dispositifs mis en place, permettrait de mieux apprécier les effets du futur tracé ferroviaire sur la vie des habitants de Donges et de résoudre les difficultés éventuelles ;
- que les réponses du maître d'ouvrage invitent à poursuivre le dialogue, ce qui est aussi le souhait du Conseil municipal pour réduire les points de désaccord et améliorer certaines dispositions.

2.2.6 À propos de l'intérêt général du projet

❖ Commentaires de la commission d'enquête

La notion d'intérêt général est souvent opposée aux intérêts particuliers du fait des impacts et nuisances que peut provoquer un projet; celui présenté à l'enquête du contournement d'une voie ferrée n'échappe pas à la règle et se heurte à une population ayant déjà dû accepter les contraintes du PPRT.

Cependant la majorité du public qui s'est exprimée au cours de l'enquête reconnaît la nécessité d'une déviation de cette voie en dehors de l'usine Total, mais pour certains, en proposant un tracé différent de celui soumis à enquête.

La commission d'enquête constate que l'implantation en 1980 de nouvelles unités de production de l'autre côté de la voie ferrée a conduit à la situation actuelle avec les risques induits pour les voyageurs du train.

Devant procéder à des nouvelles installations pour satisfaire à des normes européennes imposées, la société TOTAL ne peut effectuer ces travaux qui permettront normalement la pérennité de l'activité, qu'en prenant en compte le déplacement de la voie ferrée.

La commission d'enquête note aussi, à la lecture du dossier, qu'il y a actuellement 1600 phénomènes dangereux sur 5 Kms de ligne. Suite au déplacement de la voie le linéaire exposé serait réduit à 2500m, le nombre de phénomènes dangereux passerait de 1600 à 400, l'intensité de ces phénomènes passerait de 1300 à 150, et l'exposition aux risques pour les voyageurs en serait d'autant diminuée, ainsi que pour la nouvelle halte.

Le coût du projet de 150 M€, dont 100 M€ pour les collectivités publiques (donc pour les contribuables) et 50 M€ pour Total, industriel privé, sont à l'échelle du projet ; en effet il faut rappeler que l'industriel est un des piliers de l'activité industrielle du secteur, et donc du Grand Port Maritime de Nantes St Nazaire, et que de nombreux emplois dépendent du maintien de son activité de raffinage.

Il y a donc une volonté conjointe de pérenniser ce tissu industriel, de la part de Total et des collectivités, pour maintenir à Donges un site de production majeur qui risquerait autrement de disparaitre.

Avis de la commission d'enquête
À propos de l'intérêt général du projet et son impact sur l'environnement

Considérant :

- que le projet de contournement présenté dans cette enquête publique est un enjeu majeur pour le pôle industriel Nantes St Nazaire, car de l'avenir de ce site de production dépendent de nombreuses activités et de nombreux emplois ;
- que le financement apportés par les collectivités publiques de 100 M€ pour détourner cette voie ferrée qui passe au cœur d'un site SEVESO, est à l'échelle du maintien du pôle raffinage de Total et de son impact bénéfique sur la richesse du secteur ;
- que le tracé présenté dans le dossier d'enquête et passant au nord de la RD100, a été choisi suite à une concertation menée dans le cadre d'une démarche Éviter Réduire Compenser (ERC), et que ce tracé réduit notablement l'exposition aux risques même s'il ne les élimine pas tous ;
- que ce tracé est, parmi les autres solutions envisagées, le moins impactant pour l'environnement à tous les sens du terme (humain, naturel,…) ;
- que la création de la halte Jouy à proximité du centre-ville améliore l'accès des voyageurs au réseau ferroviaire ;
- Aux regards de tous ces éléments, la commission **souscrit à l'intérêt général du projet.**

2.2.7 À propos des impacts du projet sur l'environnement

❖ Commentaires de la commission d'enquête

Les impacts du projet sur l'environnement sont nombreux et divers.

A la lecture des différentes pièces du dossier d'enquêtes, et comme le rappelle l'Ae dans sa synthèse, les principaux enjeux environnementaux sont :

- l'exposition forte aux risques technologiques du territoire traversé par la ligne et l'amélioration significative que le projet devrait apporter sur ce point pour ses usagers,

- la préservation des milieux naturels très riches du périmètre d'étude et des espèces protégées,
- les nuisances notamment acoustiques, liées au rapprochement de la ligne ferroviaire du sud du bourg.

La pièce D du dossier d'enquête relative à l'étude d'impact aborde les mesures prises pour limiter ces effets, notamment avec la doctrine ERC (Eviter, Réduire, Compenser) pour les milieux naturels et la ressource en eau, et par la création de merlons acoustiques pour limiter le bruit aux endroits où les seuils seront les plus élevés.

De très nombreuses questions, liées à des craintes bien compréhensibles ont été posées par le public (voir les chapitres précédents) et auxquelles le maître d'ouvrage a apporté ses réponses

Avis de la commission d'enquête
à propos des impacts du dossier sur l'environnement

- La commission d'enquête note que les mesures annoncées par le maître d'ouvrage tant dans ses réponses aux questions de l'Ae et autres PPA, qu'à celles des contributeurs (individuels ou associations qui se sont exprimés pendant l'enquête), vont dans le sens, autant que faire se peut, d'une réduction de chacun des impacts.
- La commission d'enquête ne peut qu'insister auprès du maître d'ouvrage sur la nécessité tout au cours du projet et de sa réalisation, de **poursuivre** les concertations avec les acteurs concernés en les **impliquant** dans les **comités de suivi.**

2.2.8 À propos de la mise en compatibilité du PLU

❖ Commentaires de la commission d'enquête

La commission d'enquête a constaté qu'aucune observation de la part du public ne porte de manière spécifique sur les éléments du dossier relatifs à la mise en compatibilité du Plan local d'Urbanisme de la commune de Donges avec le projet de contournement ferroviaire des sites industriels.

La particularité du PLU de Donges est l'insertion dans les documents du règlement du PPRT du fait de la présence de trois établissements industriels classés Seveso seuil haut, à savoir : la raffinerie de TOTAL Raffinage France, le stockage de GPL d'ANTARGAZ et le dépôt d'hydrocarbures de SFDM situés dans le sud du territoire communal.
La mise en compatibilité du PLU vise à adapter le règlement aux nécessités du projet de contournement ferroviaire qui nécessite d'aménager la voie ferrée entre le bourg et la RD100, à implanter une nouvelle halte proche du bourg, et à réaliser deux franchissements de la voie ferrée dans le secteur de Bonne Nouvelle et au sud du bourg.

Il apparaît au terme d'un inventaire des divers éléments du règlement du PLU
- qu'aucune Orientation d'Aménagement et de Programmation n'est touchée par le projet,
- que le projet n'impacte pas d'espace boisé classé ou de haies protégées ni d'emplacement réservé existant,
- que l'impact sur la zone humide des Magouëts sera compensé au titre de la loi sur l'eau,
- que les servitudes ont été prises en compte dans la conception du projet et que les dévoiements de réseaux nécessaires seront réalisés,
- que le projet de contournement traverse un secteur déclaré dans le PLU de Donges en site archéologique,
- que, pour la plupart des zones et secteurs touchés par le projet, celui-ci est compatible avec le zonage concerné tel que défini dans le PLU de Donges.

Cependant un certain nombre de modifications doivent être apportées au règlement et aux pièces graphiques du PLU pour sa mise en compatibilité avec le projet :

Modifications à apporter au PLU pour sa mise en compatibilité avec le projet

1)° Plan de zonage et liste des emplacements réservés : la liste des emplacements réservés sera donc complétée par un emplacement réservé n°8 d'une superficie de 496 304m2 au bénéfice de SNCF Réseau pour réaliser le contournement ferroviaire de Donges.

2°) Le PADD : une mise à jour cartographique sera réalisée pour y intégrer le projet de contournement et mentionner le maintien de la desserte de la raffinerie à l'est.

3°) Modification du règlement - le règlement sera modifié :
- pour les zones Nd, Nh, UC, de la manière suivante : il comportera une mention complémentaire à l'article N2 de ces zones, mention complémentaire relative aux occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières, qui serait ainsi libellée : « Les constructions, installations, dépôts et ouvrages nécessaires au fonctionnement du service public et à l'exploitation ferroviaire dans le cadre du contournement ferroviaire des sites industriels de Donges ».
NB : lors de la réunion des Personnes Publiques Associées du 18 mai 2017 il a été proposé de supprimer la mention : « dans le cadre du contournement ferroviaire des sites industriels de Donges».
- il sera aussi modifié à l'article N6 des zones UB, UC, UG, N, A, article relatif à l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques et privées, pour préciser que « en bordure de la voie ferrée Tours-Saint-Nazaire toute construction doit être édifiée au-delà d'une distance de 50mètres mesurée à partir de la limite du domaine ferroviaire (…) » au lieu de 10 mètres comme indiqué dans le règlement actuel.
NB : lors de la réunion des PPA du 18 mai 2017 il a été demandé et de modifier le projet de rédaction de cet article pour qu'il n'y ait pas d'interdiction générale et absolue de toute construction dans cette marge de recul de 50 mètres.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU étudie les incidences du projet de contournement sur les différentes zones.

Il convient de rappeler ici quelques-uns des éléments qui ont été présentés dans la première partie du rapport :
- la modification du règlement proposée autorise à penser que ses effets seront limités à la réalisation du projet;
- en zone Nd l'impact de la mise en compatibilité touche des parcelles agricoles souvent pauvres et des espaces de voirie, ce qui représente 11,1ha, soit 12% de la surface totale de la zone Nd de la commune; le projet impacte des zones humides aux fonctionnalités moyennes pour lesquelles sont prévues des mesures de compensation ; un assainissement des eaux pluviales routières est prévu ; les exploitants agricoles impactés en zone Nd perdent une partie de la superficie agricole de leurs exploitations inférieure à 1% ;
- en zone Nh, la mise en compatibilité représente 0,02ha, soit 0,03% de la surface totale de la zone Nh de la commune ;
- en zone UC, la mise en compatibilité touche 0,1ha, soit 0,07% de la surface totale de la zone UC de la commune; des mesures sont envisagées dans le secteur de la Mégretais au sujet des risques vibratoires pouvant affecter certaines habitations et des nuisances sonores concernant deux maisons

Avis de la commission d'enquête
à propos de la mise en compatibilité du PLU

- La commission estime que le dossier présente une analyse précise des incidences du projet de contournement ferroviaire sur les aspects réglementaires du PLU.
- Elle estime, au vu de l'inventaire de ces incidences du projet sur le règlement du PLU que les propositions de modifications sont justifiées ; cependant elle pense qu'il est judicieux de prendre en compte les

observations et propositions mentionnées dans le compte-rendu de la réunion des Personne Publiques Associées, à savoir:

- que la rédaction de l'article 2 des zones Nd, Nh, Uc, relatif « aux occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulière » soit modifiée en enlevant la mention « dans le cadre du contournement ferroviaire des sites industriels de Donges » ;
- que l'article 6 des zones UB, UC, UG, N et A relatif à « l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ou privées » soit revu pour éviter l'interdiction absolue de toute construction dans la marge de recul de 50 mètres ; le nouveau texte proposé étant celui-ci :

« Ce retrait de 50 mètres par rapport à la voie ferrée Tours-Saint-Nazaire ne s'applique pas :
- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières,
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières,
- aux bâtiments d'exploitation agricole,
- aux réseaux d'intérêt public,
- à l'adaptation et la réfection des constructions existantes (hors extension. »

➢ La commission d'enquête estime que l'étude environnementale de la mise en compatibilité du PLU avec le projet de contournement ferroviaire des sites industriels analyse avec précision les enjeux environnementaux des différentes zones engendrés par le projet et que ceux-ci sont compatibles avec l'utilisation du sol proposée dans le zonage et le règlement.

2.2.9 À propos du volet loi sur l'eau et la dérogation espèces et habitats protégés

❖ Commentaires de la commission d'enquête

Pour rappel :

Le projet de contournement du site ferroviaire de Donges, porté par SNCF Réseau, est en effet visé par les interdictions suivantes :
- atteinte aux spécimens d'espèces protégées ;
- dégradation des habitats, et en particulier des éléments physiques ou biologiques réputés nécessaires à la reproduction ou au repos d'espèces protégées.

Ce sont des interdictions pour lesquelles des dérogations sont possibles, à condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle (article L.411-2 4° du code de l'environnement) et que le projet soit réalisé dans l'un des objectifs définis aux 4° a) à e) de l'article L.411-2 qui couvre, notamment, l'intérêt public majeur du projet

La Commission d'enquête note que :
- préalablement aux inventaires biologiques de terrain, une recherche bibliographique a été menée afin d'identifier les données naturalistes existantes ;
- différentes campagnes ont été menées ensuite par les bureaux d'études OGE (de Mai 2012 à Avril 2013) et ARTELIA (de Novembre 2015 à Août 2016) ;
- au terme de la démarche ERC (Éviter, Réduire, Compenser), la réalisation du projet induit des impacts directs et indirects, temporaires et permanents, sur 24 espèces protégées et/ ou sur leurs habitats.

Avis de la commission d'enquête
à propos du volet loi sur l'eau et la dérogation espèces et habitats protégés

La commission considère

➢ que le Maître d'Ouvrage respecte la réglementation imposée par le code de l'environnement et notamment les articles précités ;

- que le travail de recherche des espèces à protéger s'est bien effectué en collaboration avec certaines associations de défense de l'environnement ;
- que les réponses apportées par le MOA dans son Mémoire en réponse complètent notamment certaines mesures ERC, demandées avec à-propos dans la contribution commune de ces associations.

2.2.10 À propos de la suppression ou du déclassement de deux passages à niveau

❖ Commentaires de la commission d'enquête

Dans le cas de la suppression du passage à niveau n° 368, rendu nécessaire par le détournement de la voie ferrée actuelle, est compensée par la création d'un itinéraire agricole de substitution qui ne produira pas d'allongement de parcours pour les exploitants, et la mise en œuvre de mesures d'évitement en complément des mesures compensatoires prévues.

En ce qui concerne le déclassement du passage à niveau n° 369 la traversée de voie existante sera conservée et restera voirie publique communale.

Avis de la commission d'enquête
à propos de la suppression ou du déclassement de deux passages à niveau

La commission considère:

- que la suppression du PN n° 368 est compensée par la création d'un nouveau chemin agricole, et que les impacts crées par ce nouveau chemin sont correctement pris en compte (mesures d'évitement et de compensation) ;
- que le déclassement du PN n° 369 n'entrainera aucune gêne à la circulation et aucun impact sur l'environnement, du fait du maintien de cette traversée en voirie publique communale.

2.3 Avis de la commission d'enquête sur l'enquête unique préalable au projet de contournement ferroviaire des sites industriels de DONGES sur le territoire de la commune de DONGES

Vu :

- le choix de la procédure utilisée ;
- le déroulement de la phase préalable d'information et de concertation auprès du public ;
- les avis émis sur le dossier d'enquête de la part des services de l'État, Ae et PPA et des réponses apportés à ces avis par le maitre d'ouvrage ;
- le déroulement de l'enquête, l'information du public sur cette enquête, et le contenu du dossier mis à l'enquête ;
- les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux questions du public et de la commission d'enquête.

2.3.1 Concernant la Déclaration d'Utilité Publique du projet, emportant mise en compatibilité du PLU de DONGES

La commission d'enquête estime :

- que le dossier d'enquête accompagné du mémoire en réponse du maitre d'ouvrage contient tous les éléments permettant de se faire une idée suffisamment claire sur la réalisation du contournement ferroviaire de la raffinerie de Donges ;
- que ce contournement représente une opération d'intérêt général, pour la réduction de l'exposition aux risques industriels de la voie ferrée, ainsi que pour la pérennité de la raffinerie et des sites industriels attenants ;
- que le tracé choisi, parmi les cinq variantes et projets alternatifs retenus pour être comparés, est celui qui :
  - respecte le mieux les trois objectifs fixés en amont de la mise au point du projet,
  - présente les coûts et délais de réalisation les mieux adaptés,
  - dispose de la meilleure fonctionnalité ferroviaire, routière, cycliste et piétonne,
  - impacte le moins le cadre de vie et l'environnement ;
  - est de moindre impact au regard du foncier à acquérir.
- que les impacts induits par ce projet sont correctement traités par le maitre d'ouvrage, au regard du grand nombre d'éléments à prendre en compte pour sa réalisation, même s'il reste certains volets à préciser (terres pollues, vibrations, …), et que l'impact particulier concernant la propriété de la famille GUIHARD, malgré sa forte dimension humaine, ne peut remettre en cause l'intérêt général du projet de contournement ;
- que le montant des investissements 150 M€ dont 50 M€ pour Total Raffinage et 100 M€ pour l'état et les collectivités locales et régionale, sont à la hauteur des enjeux relatifs à ce projet en matière de sécurité et de pérennisation du site, et donc de préservation des emplois directs et indirects y afférents ;
- que la modification apportée au PLU de la commune de Donges permet son adaptation au projet de contournement ferroviaire.

La commission d'enquête note aussi que :

- Le maitre d'ouvrage a pour volonté :
  - de prolonger sa démarche d'information et de concertation dont les modalités restent à définir ; on peut citer pour exemple : des comités de suivi, des restitutions aux riverains directement impactés des résultats d'analyse en cours ou à venir, une présentation du projet AVP en réunion publique, …
  - de poursuivre le dialogue avec la municipalité de Donges ;

- de continuer son travail de concertation avec TOTAL Raffinage.

En conséquence des divers points évoqués ci-dessus, la commission d'enquête donne

un AVIS FAVORABLE
assorti de la réserve suivante :

que soient précisées les modalités d'information et de concertation avec les parties concernées par la poursuite du projet (institutionnels, commune, associations, riverains,…) : calendrier, sujets traités, supports envisagés.

2.3.2 Concernant l'autorisation unique au titre de la loi sur l'eau avec dérogation espèces et habitats protégés

La commission d'enquête estime que :

- Le maître d'ouvrage a bien pris en compte, tant dans le dossier d'enquête (dans lequel figurait les recommandations de l'AE dans son avis n°2017-08 du 26 avril 2017 et les réponses apportées en Mai 2017), que dans son mémoire en réponse suite au PV de synthèse de la commission, l'ensemble des éléments de la loi sur l'eau et notamment la dérogation des espèces et habitats protégés.

La commission d'enquête note aussi que :

- Les mesures compensatoires environnementales répondent, après analyses à plusieurs enjeux :
  - la nécessité de compenser les impacts sur la faune, la flore dont les espèces protégées identifiées, ainsi que sur leurs habitats (notamment sur les zones humides) sur des fonctionnalités à minima équivalentes,
  - la nécessité de mettre en place ces compensations au plus près des impacts, pour favoriser des milieux similaires pour les espèces et garantir un même fonctionnement hydraulique pour un bassin versant-donné.
- Que le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place un comité de suivi dès la phase de chantier, qui se poursuivra en phase d'exploitation en y intégrant le Conservatoire Botanique National de Brest, comme certaines associations en ont fait la demande.

En conséquence des divers points évoqués ci-dessus, la commission d'enquête donne

un AVIS FAVORABLE

2.3.3 Concernant la suppression du passage à niveau n° 368

La commission d'enquête estime que :

- la suppression de cette traversée de voie est compensée par la création d'un nouveau chemin agricole;
- les nouveaux impacts induits par la création de ce nouveau chemin agricole sont correctement pris en compte.

En conséquence des divers points évoqués ci-dessus, la commission d'enquête donne

un AVIS FAVORABLE

2.3.4 Concernant le déclassement du passage à niveau n° 369

La commission d'enquête estime que :

- les traversées de voies ferrées sont maintenues et que le déclassement n'entrainera aucune gêne à la circulation ;
- cette traversée restera dans la voirie publique communale dont la circulation est ouverte à tous.

En conséquence des divers points évoqués ci-dessus, la commission d'enquête donne

un AVIS FAVORABLE

Les membres de la commission d'enquête
Jean Christophe PEUREUX

Alain RINEAU

Gilbert FOURNIER