

BILAN DE LA CONCERTATION

Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-17

TECHNICENTRE LOIRE OCEAN

Serge QUENTIN, garant
désigné par la CNDP

Concertation préalable du 1^{ER} février au 14 mars 2024

Date de remise du rapport, le 2 avril 2024



commission
nationale du
débat public



Sommaire

Sommaire	2
Avant-propos	3
Synthèse.....	3
Les principales demandes de précisions et recommandations du garant	5
Introduction.....	7
Le projet objet de la concertation	7
La saisine de la CNDP	23
Garantir le droit à l'information et à la participation	24
Le travail préparatoire du garant.....	28
Les résultats de l'étude de contexte	31
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation	32
Avis sur le déroulement de la concertation	46
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?	
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?.....	
Synthèse des arguments exprimés	48
Synthèse des propositions ayant émergé pendant la concertation	
Évolution du projet résultant de la concertation	
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet/ plan/ programme	63
Précisions à apporter de la part du responsable du projet/ plan/ programme, des pouvoirs publics et des autorités concernées	
Recommandations du garant pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique	
Liste des pièces jointes	91

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par Serge QUENTIN, garant de la concertation préalable. Il est communiqué par le garant dans sa version finale le 2 avril 2024 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement).

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le maître d'ouvrage publiera dans le délai d'un mois la réponse à ce bilan qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

Synthèse

Le projet de technicentre Sud-Loire, situé au grand Blottereau à Nantes, consiste en la création d'un site de maintenance et de remisage ainsi qu'en la modification des voies ferrées de service.

Le projet est réalisé dans le cadre de la stratégie des mobilités de la Région des Pays de la Loire, autorité organisatrice, qui vise à développer l'offre de transport. L'ouvrage sera réalisé dans le cadre d'un contrat de concession de l'exploitation des trains appelé : « Tram-Train Sud-Loire » qui a été attribué à SNCF voyageurs le 11 juillet 2023 à l'issue d'une procédure de mise en concurrence. Afin de gérer ce contrat, SNCF voyageurs a créé la filiale SNCF Voyageurs Loire Océan, porteur du projet. Le maître d'ouvrage a pris l'initiative d'organiser une concertation préalable et a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) au titre de la saisie facultative des projets relevant de l'article L 121-17 du code de l'environnement. Un garant, Serge QUENTIN a été nommé à cet effet.

Dès sa nomination le garant a conduit une étude de contexte auprès des personnes et des institutions liées ou ayant à connaître le projet. Cette étude de contexte a été transmise à la CNDP avant l'ouverture de la concertation.

Son étude s'est déroulée entre le 10 novembre et le 31 décembre 2023.

Le résultat de ses entretiens lui ont permis de dégager les thématiques et les modalités de la concertation qu'il entendait soumettre au maître d'ouvrage. Il est rapidement apparu que la présence de la Région était indispensable à la concertation et que les questions d'opportunité seraient davantage mises en exergue que les questions techniques ou socio-économiques.

Il s'en est enquis auprès de la Région et du MO pour que le public le plus large puisse bénéficier de cette présence bicéphale pour répondre à leurs interrogations

Le Mo a suivi en tous points les modalités proposées.

Le garant a, entre autres choses, demandé au Mo de bien vouloir recevoir les quatre syndicats CGT, CFDT, UNSA et SUD RAIL afin qu'ils puissent présenter leurs contributions, et leurs arguments sur le futur technicentre. Cette réunion s'est inscrite dans une phase fructueuse de la concertation puisqu'elle a enrichi les propositions de thématiques à développer.

Lors de la réunion publique du 5 février et des ateliers du 12 février, les personnes présentes ont pu à loisir s'exprimer, poser leurs questions et le maitre d'ouvrage y a répondu selon la connaissance des éléments en sa possession. Lorsque ces éléments n'étaient pas connus ou produits par une étude, il s'est engagé à y répondre.

Le public a pu faire savoir ce qu'il souhaitait, ou donner son avis au moyen de tous les outils mis en place, plateforme, réunion publique, ateliers, registre mairie, outils qui seront développés en leur temps.

À l'issue de la concertation préalable sur le projet il ressort :

- **Une sensibilité prégnante des publics et principalement des syndicats sur l'opportunité de cet atelier.**
- **Un questionnement sur les aspects sociaux économiques**
- **Des questionnements sur les nuisances des riverains quant au bruit, aux odeurs et à la luminosité.**
- **Des propositions sur les infrastructures**
- **Un besoin de participation et d'expression particulièrement marqué, surtout d'être entendu.**
- **Une attente certaine de réponses aux préoccupations transmises.**

Par ailleurs les échanges furent fructueux et argumentés. Le maitre d'ouvrage, et c'est sans flagornerie, a tout mis en œuvre pour satisfaire autant que faire se peut l'attente du public et réussir la concertation.

Nonobstant, au terme de cette concertation, des inquiétudes demeurent et il sera souhaitable que le maitre d'ouvrage y réponde

LES ENSEIGNEMENTS CLEF DE LA CONCERTATION

Les échanges ont été fructueux, argumentés et constructifs. Six contributions ont été fournies au maître d'ouvrage, qui sont insérées en pièces jointes. La concertation s'est déroulée sur un temps de six semaines afin de répondre aux sollicitations diverses. Elle fut conduite dans le respect des uns et des autres en toute franchise. De nombreuses questions néanmoins, il en sera traité plus bas, n'ont pas trouvé de réponses immédiates, soit parce que le maître d'ouvrage ne les avait pas, soit que d'autres organismes comme la Région ou le maître d'ouvrage se devaient de répondre et que cela n'a pas été fait ou partiellement répondu.

Les principales demandes de précisions et recommandations du garant

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que le garant formule à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis au maître d'ouvrage afin qu'il puisse répondre se trouve en annexe de ce bilan.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse et demandes de précisions

Il conviendra de poursuivre les études bruit en tenant compte de ce qui a été émis lors des différentes rencontres, notamment pour les riverains du Grand Blotreau

Il conviendra de conduire des études d'éclairage en tenant compte des nuisances lumineuses dans les mêmes conditions. Par ailleurs les études concernant les odeurs intégrées dans l'étude d'impact devront tenir compte des aléas climatiques.

S'agissant des aménagements tant extérieurs qu'intérieur, le maître d'ouvrage répondra aux différentes propositions en concertation avec le personnel.

Quant à l'étude des sols en cours, le maître d'ouvrage en communiquera le résultat sur la plateforme dédiée.

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant(es).

En premier lieu il conviendra pour le MO de diffuser largement sa réponse au présent bilan en l'adressant à tous les participants du Comité de pilotage mis en place, ainsi qu'à tous ceux qui ont participé et laissé leurs coordonnées sur la plateforme dédiée, en l'insérant et en le faisant savoir.

Il conviendra donc :

De mettre en place un comité de pilotage avec la Région, les volontaires les riverains et les institutions syndicales, en vue de pouvoir informer le public.

De maintenir jusqu'à la fin de la phase travaux la plateforme informatique de participation

D'inclure dans le document en réponse les éléments résumés des entretiens conduits en amont de la concertation avec les syndicats.

De placer sur le site participatif les études qui seront conduites notamment celles liées au bruit, aux nuisances lumineuses mais aussi au forage des sols

De prévoir avec les mêmes personnes des réunions périodiques sur le site pendant la durée de la phase chantier afin de rester à l'écoute des riverains et en mesure de limiter les nuisances.

Le garant informe aussi le MO dans le cadre de l'article L 121-16-2 du code de l'environnement, qu'il lui est possible de faire appel à la CNDP pour garantir une participation continue du public entre sa réponse à ce bilan et l'ouverture de l'enquête publique.

Introduction

Le projet objet de la concertation

Responsable du projet et décideurs impliqués :

La Région Pays de La Loire est l'Autorité Organisatrice (AO), la création du Technicentre Loire-Océan est réalisée dans le cadre de la stratégie des mobilités de l'AO qui vise à développer l'offre de transport avec un fort enjeux de planning car la mise en exploitation est prévue fin 2026. L'ouvrage sera réalisé dans le cadre du contrat de concession de l'exploitation des trains « Tram-Train – Sud Loire » qui a été notifié à SNCF Voyageurs le 11 juillet 2023 à l'issue d'une procédure de mise en concurrence. Afin de gérer ce contrat, SNCF Voyageurs a créé une filiale SNCF Voyageurs Loire Océan qui sera le porteur du projet (MOA).

Le Maître d'Ouvrage est :

SNCF Voyageurs Loire Océan

Dont le siège social est situé au

131 BD ERNEST DALBY

44001 NANTES CEDEX 1

Opportunité, objectifs et caractéristiques du projet :

CONTEXTE GÉNÉRAL ET HISTORIQUE

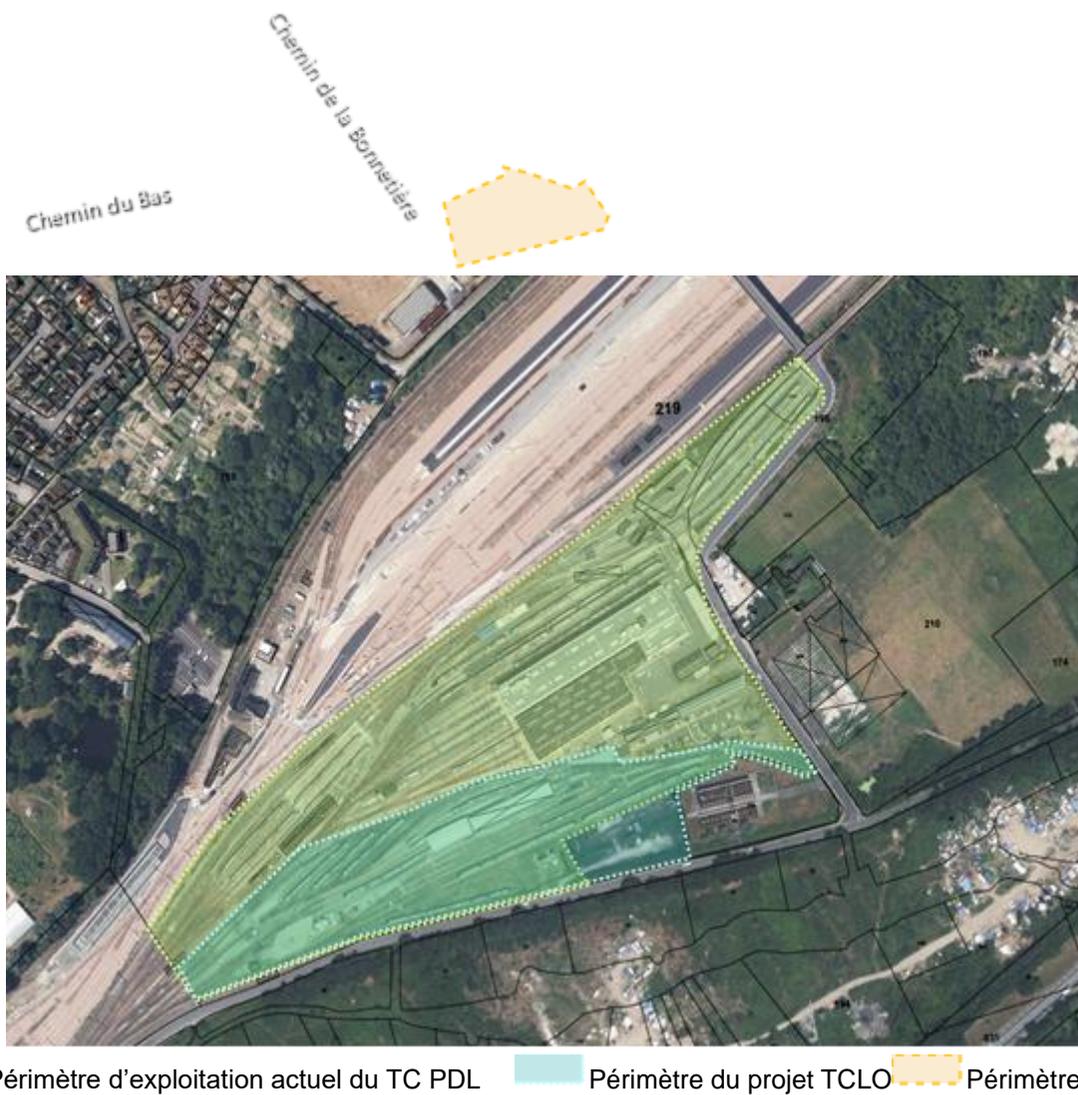
1- Localisation et périmètre du projet

Le projet se situe sur la partie Est de la commune de Nantes dans le secteur du Grand Blottereau, à l'angle du chemin de la Bonnetière avec le chemin du Bas.

Localisation du projet TCLO



Technicentre le grand blottreau



Comme le montre la Figure 1 précédente, le périmètre du projet TCLO recoupe une partie des emprises et des installations du Technicentre Pays de la Loire (TC PDL, encore appelé « atelier historique »), actuellement exploité par SNCF Voyageurs.

L'angle sud-est du site (hors périmètre projet) est occupé par des installations de RTE.
Le périmètre du projet de l'Atelier Sud Loire représente une surface d'environ 42 490m² soit 4,3 hectares.

2- Situation foncière et exploitation actuelles du site

Le périmètre du projet TCLO est concerné par deux propriétés foncières :

- **Un foncier SNCF Voyageurs** comprenant les installations suivantes exploitées par SNCF Voyageurs :
 - Plusieurs voies de manœuvre et de remisage ;
 - Une station-service classée ICPE¹ ;
 - Une aire de dépotage et de silos de stockage du carburant (gazole non-routier) classée ICPE ;
 - Une station de traitement des Eaux Pluviales ;
 - Différents bâtiments et installations propres au fonctionnement des installations ferroviaires et du site : poste de signalisation, local pomperie, ...
 - Des voiries diverses destinées aux agents, aux livraisons et accès des secours.
- **Un foncier SNCF Réseau** (exploité par SNCF Voyageurs, servant de stockage de diverses matières. S'y trouve également une station de traitement des eaux pluviales et de toitures collectées sur le site du Technicentre PDL.

En dehors du périmètre du projet TCLO, on distingue également deux entités foncières :

- Un foncier SNCF Voyageurs principalement occupé par l'atelier de maintenance du Technicentre PDL, ICPE exploitée par SNCF Voyageurs ;
- Un foncier SNCF Réseau occupé par des voies de remisage, exploité par SNCF Voyageurs.



- Périimètre d'exploitation actuel du TC PDL ●●●●● Périimètre du projet TCLO
- Propriétaire foncier : SNCF Réseau / Exploitant : SNCF Voyageurs
- Propriétaire foncier : SNCF Voyageurs / Exploitant : SNCF Voyageurs

3- Situation foncière et exploitants futurs du site

Au titre de l'article 21 de la loi « Nouveau pacte ferroviaire » de 2018, la Région Pays de la Loire a demandé le transfert de ce foncier. Un protocole de transfert est en cours de négociation, la cession sera réalisée mis 2026, en amont de l'exploitation des installations créées. **La Région sera donc propriétaire** de ce foncier qu'elle mettra à disposition de deux exploitants :

- La parcelle Atelier Sud Loire à **SNCF Voyageurs Loire Océan** (société exploitant les installations de la parcelle, filiale à 100% de SNCF Voyageurs) au titre du contrat d'exploitation notifié le 11 juillet 2023 ;
- La parcelle TC PDL ou « Atelier historique » (partie résiduelle du site du Blottereau, sans la parcelle Atelier Sud Loire) exploitée directement par **SNCF Voyageurs** au titre de sa convention d'exploitation TER.

4- Situation administrative actuelle

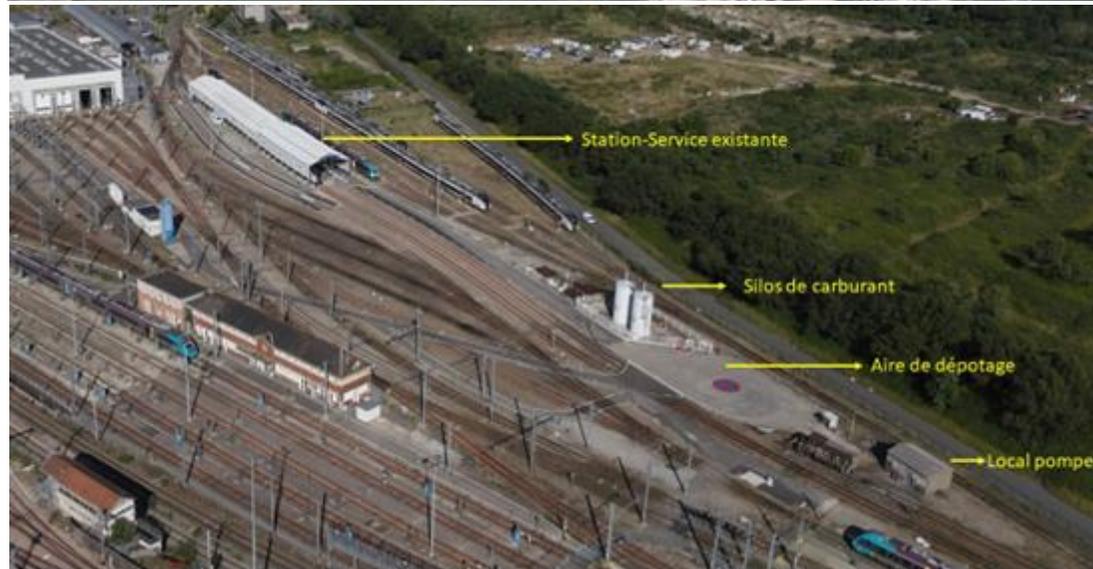
SNCF Voyageurs dispose d'une autorisation au titre de la réglementation ICPE pour exploiter les installations suivantes du Technicentre Pays de la Loire (arrêté préfectoral datant du 09/08/2016, annexé à la présente note) – les installations comprises au sein du périmètre du projet TCLO sont mentionnées en gras :

- 2930, sous le régime A², pour l'atelier de maintenance ;
- **1435, sous le régime DC³, pour la station-service ;**
- **4734, sous le régime DC pour le stockage de carburants.**

Cette autorisation ayant été émise antérieurement à la réforme de l'autorisation environnementale unique de 2017, les aspects liés à la « loi sur l'eau » (régimes IOTA) sont intégrés et couverts par l'autorisation d'exploiter au titre des ICPE : prélèvements en eau dans le réseau public et rejets des effluents liquides dans le réseau public d'eaux usées ou d'eaux pluviales.

En complément, SNCF Voyageurs dispose pour le TC PDL d'une autorisation de déversement des eaux usées autres que domestiques (eaux usées mixtes, eaux industrielles et eaux pluviales) dans le réseau public d'assainissement de Nantes Métropole.

Les vues suivantes localisent les principales installations actuellement exploitées pour les besoins du TC PDL.



5- Caractéristiques du territoire

La région Pays de la Loire est localisée dans le Grand Ouest français et regroupe les départements de la Loire-Atlantique (44), de Maine-et-Loire (49), de la Mayenne (53), de la Sarthe (72) et de la Vendée (85). La préfecture de région est Nantes.

La région s'étend sur 32 082 km² et tire son nom de la Loire, principal fleuve qui traverse deux de ses départements (Loire-Atlantique et Maine-et-Loire) avant de se jeter dans l'océan Atlantique. Plusieurs affluents de la Loire irriguent la région (le Loir, la Sarthe, la Mayenne, la Maine, l'Erdre le Thouet et la Sèvre Nantaise). Au total, on recense 18 000 kilomètres de cours d'eau dans la région.

La région est bordée par l'océan Atlantique sur une longueur de 368 kilomètres et possède deux îles importantes : l'île de Noirmoutier et l'île d'Yeu.

Les Pays de la Loire accueillent 3 832 120 habitants en 2020.

Ils se caractérisent par une dynamique démographique et économique supérieure à la moyenne nationale : + 30 000 habitants par an en moyenne,

La région est réputée pour son patrimoine culturel dont une partie est classée au patrimoine mondial de l'Unesco sous l'appellation « Val de Loire ». Les châteaux, les villes d'arts et d'histoire, les musées, le vin, les festivals ainsi que la Loire accueillent de nombreux visiteurs.

Aléop est le service de transports en commun de la région gérant les bus, cars, trains et bateaux de la région.



6- Enjeux spécifiques au territoire

La livraison du site de maintenance et de remisage permettrait la mise en exploitation de la nouvelle offre de transport Sud Loire, aboutissement d'un long processus démarré en 2019.

Ce projet constitue la première étape concrète de mise en œuvre de la Stratégie Régionale des Mobilités dont les objectifs auront un impact tant sur leur vie quotidienne que sur l'aménagement du territoire ligérien à long terme.

En effet, la recherche de modes de déplacements plus sobres et plus respectueux de l'environnement, dont l'empreinte écologique contribue efficacement à la décarbonation progressive de nos activités, constitue un enjeu central du projet.

Technicentre le grand blottreau

Ainsi, le projet combine un bâtiment labellisé HQE et BBC et une infrastructure de distribution de biocarburant pour les trains Régiolis thermiques.

De plus, les transports occupent une place croissante, dans les équilibres économiques et sociaux entre les territoires, et dans de la vie quotidienne de ses habitants. Cette place, employeurs, maires et élus locaux, familles, demandent qu'elle soit davantage prise en compte et mieux organisée.

La création du site de maintenance et de remisage sur le site de Nantes Blottereau, au cœur de la production ferroviaire et au point de jonction des lignes desservies, est pour la région et SNCF voyageurs la condition pour la mise en place d'une meilleure offre de transport afin de répondre à cette demande croissante.

Les besoins de déplacement quotidiens des Ligériens, estimés à 12,6 millions en 2015, sont amenés à croître de manière significative, et ce, malgré le ralentissement lié à la crise sanitaire. Les tendances pour 2050 annoncent également un renforcement des flux logistiques, dans le sillage du e-commerce et du développement des achats livrés à domicile.

Développer l'offre de transports en commun, de mobilités actives et partagées, est un enjeu majeur pour la Région. Il s'agit de faciliter les déplacements des Ligériens et d'encourager le report modal, c'est-à-dire encourager l'utilisation d'autres modes de transport que la voiture individuelle (79% des déplacements domicile-travail se font en voiture dans la région), dans un contexte d'accélération du changement climatique. Les transports représentent en effet 1/4 des émissions de gaz à effet de serre et 1/3 de la consommation totale d'énergie finale en Pays de la Loire. Permettre aux Ligériens d'utiliser les transports en commun, d'opter pour des modes de déplacement actifs ou partagés, pour toutes leurs activités, c'est agir en faveur d'une meilleure qualité de vie.

4. OBJECTIFS DU PROJET

La Région Pays de la Loire souhaite créer une infrastructure de maintenance et de remisage pour l'exploitation de l'ensemble Sud Loire. Ce projet ambitieux est un gage de performance et de robustesse de la qualité de service. C'est la condition du développement de l'offre voulue par la Région.

Pour construire son projet, SNCF Loire Océan a réuni une équipe alliant l'expérience de la maintenance et de l'exploitation de SNCF Voyageurs à l'expertise d'un maître d'œuvre reconnu. Cette équipe accompagne le projet jusqu'à sa mise en exploitation, dans un environnement complexe :

- La reconstitution des ouvrages existants impactés par le projet
- Le maintien de l'exploitation du site pendant les travaux
- La refonte des interfaces avec SNCF Réseau et le site historique

SNCF Loire Océan propose une installation de maintenance et de remisage Sud Loire qui répond aux principes directeurs suivants :

- **Un remisage où les circulations sont fluides avec une capacité d'accueil suffisante pour l'exploitation**

- **Un atelier de maintenance performant, tant pour le bien-être des salariés que pour la maîtrise des opérations réalisées**
- **Un projet adapté aux enjeux environnementaux, certifié Haute Qualité Environnementale (HQE Bâtiment Durable) et labellisé (Bâtiment Bas Carbone et Bâtiment Biosourcé)**

SNCF Loire Océan propose un projet couvrant l'ensemble des besoins fonctionnels nécessaires à l'autonomie du site de maintenance et de remisage Sud Loire, hormis le lavage technique des rames (détagage et nettoyage sous caisse) et le lavage des faces extérieures en machine à laver qui seront assurés par l'atelier historique via l'offre de référence de maintenance (ORM) :

- **Le remisage des rames électriques et thermiques**
- **Les opérations logistiques (pleins, vidanges des WC, etc.) et le nettoyage intérieur**
- **La maintenance de niveau 2 à 3 (y compris le remplacement des organes majeurs tels que les essieux ou bogies)**

Le site accueille également l'ensemble des salariés sédentaires qui assurent son exploitation, les conducteurs qui prennent leur service sur le remisage et la logistique d'approvisionnement des activités.



De nouveaux services à Nantes-Blottereau

Technicentre le grand blottreau

SNCF Loire Océan propose :

- **La construction d'un tour en fosse pouvant accueillir l'ensemble des matériels roulants Aléop, dont les matériels actuellement traités à Rennes**
- **La création d'une station B100 (biocarburant) pour contribuer à la décarbonation de la flotte Aléop**

L'atelier de maintenance et remisage Sud Loire prend place sur l'actuel remisage thermique d'une surface d'environ 3,7 hectares. La partie Nord est occupée par les voies de remisage traversantes et la station-service. Sur la partie Sud, prennent place un faisceau en tiroir et la station de traitement des eaux pluviales du site (STEP). Le sud de la parcelle est délimité par le chemin du Bas situé en contrebas (dénivelé de plus de 3 mètres) et par un terrain appartenant à ENEDIS (poste source de Doulon).

Figure 6: Vue macro actuelle (Source : SNCF Voyageurs)



L'Atelier Sud Loire répond également à des enjeux socio-économiques qui sont développés dans la partie 6.8 - Impacts socio-économiques.

7- Impacts socio-économiques

Le projet TCLO ne nécessite pas l'acquisition d'emprise supplémentaire et donc aucune expropriation. Il n'est pas concerné par une procédure d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

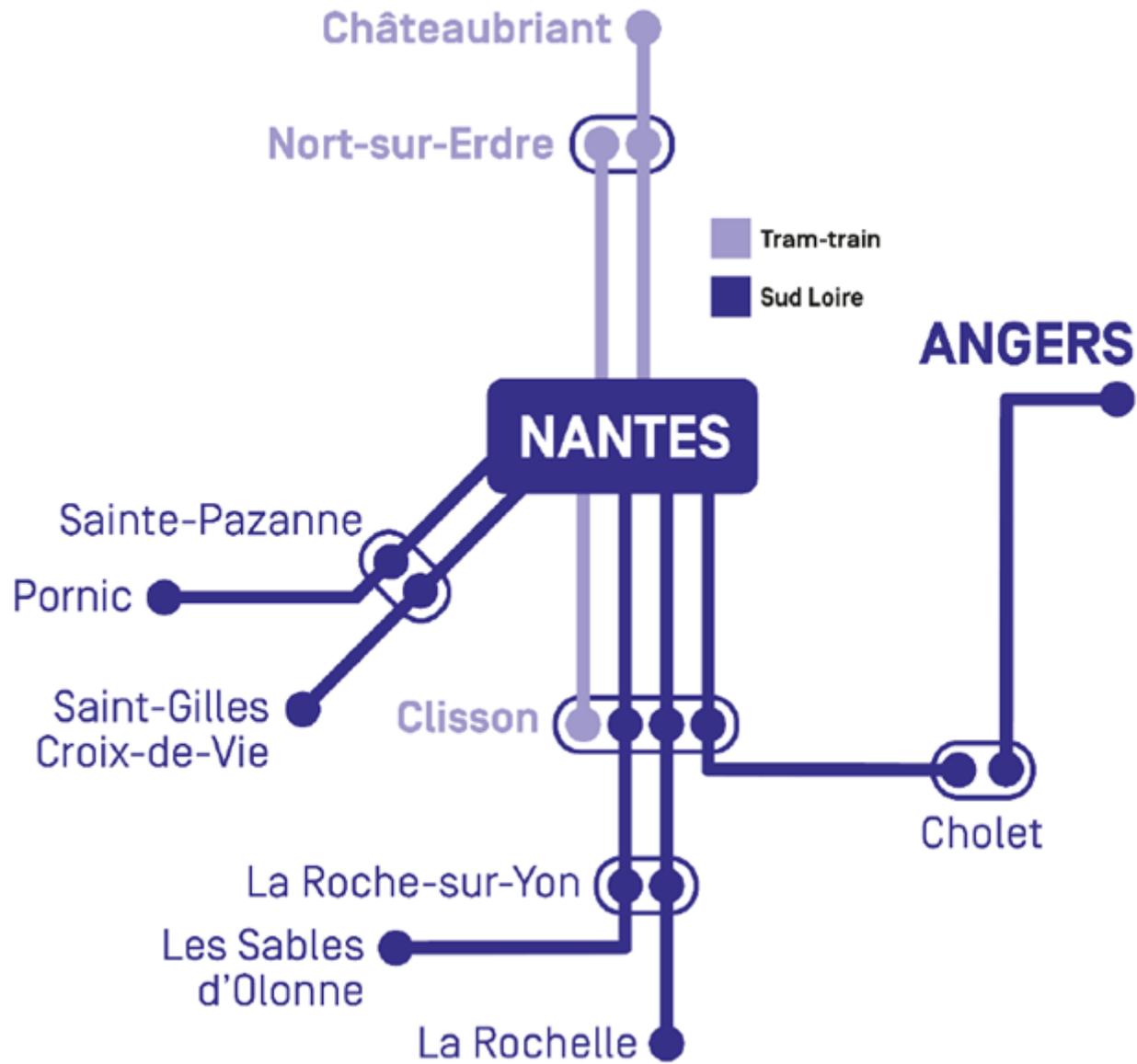
Le nouveau contrat d'exploitation des lignes Tram Train et Sud Loire va permettre d'augmenter l'offre et le service public de transport régional pour les 10 prochaines années :

1. **+ 26% d'offre dès décembre 2026 et +33% en 2030** avec des services en plus sur toutes les lignes Tram-Train Sud Loire chaque jour de la semaine :
- 2.

À partir de décembre 2026 :

- Passage de 9 à 13 allers-retours entre Nantes et Cholet.
- Passage de 7 à 9 allers-retours entre Nantes et Pornic.
- Passage de 9 à 11 allers-retours entre Nantes et St-Gilles-Croix-de-Vie.
- Passage de 13 à 16 allers-retours entre Cholet et Angers.
- Passage de 17 à 20 allers-retours entre Nantes et La Roche-sur-Yon.

Au global ce sont 28 trains en circulation en plus chaque jour de la semaine, 38 gares en Pays de la Loire qui vont bénéficier de trains quotidiens supplémentaires et notamment sur les territoires ruraux.



Plus de service dans les trains avec la présence d'un agent à bord garantie dans tous les trains Sud Loire à partir de 2029.

Plus 18 nouveaux points de vente installés dans un rayon de 5 km de chaque halte sans guichet et sans distributeur automatique et un volume d'heures d'ouverture des guichets stabilisé.

Des trains plus écologiques avec le déploiement du biocarburant pour 10 rames Régiolis dès décembre 2026. Et un engagement de **réduction de 40% des émissions de gaz à effet de serre en fin de contrat par rapport à 2022** grâce à l'écoconduite, l'éco-stationnement, l'augmentation de la part des énergies renouvelables etc...

Des territoires plus connectés : +26% de correspondances possibles avec les TGV.

Augmentation de la qualité des déplacements

- Augmentation de l'emploi dans la zone

La mobilité contribue à l'accès à l'emploi et au développement des compétences, plus globalement au développement économique des territoires.

Dans la continuité du Plan de bataille pour l'emploi qui pose les priorités d'intervention régionale, parmi lesquelles « construire ensemble l'accès à l'emploi, l'attractivité du territoire et l'intermodalité des transports », la Région engage plusieurs actions pour faciliter la mobilité des salariés et lever les freins à l'emploi et à la formation :

- Un partenariat avec les acteurs économiques : chambres consulaires régionales (Chambre régionale de commerce et d'industrie, Chambre régionale d'agriculture, Chambre régionale de métiers et de l'artisanat) et les organisations régionales patronales ainsi que les fédérations régionales de transport routier et de transport de voyageurs et les représentants du secteur des travaux publics. Des actions sont déjà à l'œuvre pour accompagner les entreprises en faveur de la mobilité durable, de l'innovation, de la mobilité des salariés, de l'intermodalité du transport de marchandises ;
- L'intégration des partenaires économiques, services de l'emploi et de la formation, au Comité régional des partenaires (instance créée par la loi d'orientation des mobilités), qui complète la représentation du Comité régional des partenaires du transport public (CRPTP). La Région invitera également les entreprises disposant d'un Plan de mobilité à participer aux Comités de lignes ;
- La mise en place d'actions concrètes pour faciliter la mobilité des salariés dans les zones d'activités rurales et périurbaines : appel à projet Mobil'Ethic et accompagnement des intercommunalités via les dispositifs régionaux pour le développement des mobilités douces ou partagées.

DESCRIPTION DES DIFFÉRENTES SOLUTIONS ALTERNATIVES

Pourquoi la création d'un Atelier Sud Loire ?

- Répondre aux objectifs de la Stratégie Régionale des Mobilités (SRM)

12 engagements mobilités à horizon 2030

1	Augmenter le report modal, par des actions convergentes de la part de toutes les autorités organisatrices de la mobilité (AOM)	Passer de 8% à 12% d'usage des transports collectifs (urbains, interurbains, régionaux). Passer de 3% à 12% d'usage du vélo. Passer de moins de 1% à 2,5% d'usage du covoiturage, à horizon 2030.	7	Faciliter l'intermodalité	Aménager les pôles d'échanges multimodaux : aménagements qualitatifs autour de 30 PEM structurants.
2	Mettre en place une offre de train, cadencée et continue sur toute la journée en semaine	Au minimum un train par heure par gare dans les deux sens, de 6h à 20h. Près de 300 trains supplémentaires circuleront quotidiennement en Pays de la Loire à l'horizon 2030, s'ajoutant aux 520 trains actuels.	8	Permettre l'accessibilité des transports à tous les usagers	Signer la charte d'accessibilité du réseau de transport avec les représentants d'usagers à mobilité réduite, et mettre en œuvre ses 8 engagements.
3	Mettre en place une offre de train équilibrée pour tout le territoire	Maintenir et développer les petites lignes de train qui desservent le territoire.	9	Accélérer la transition écologique	Équiper les lignes régulières pour atteindre 100% du parc d'autocars en électrique ou GNV à horizon 2030. Expérimenter et déployer les premiers moyens de transport à hydrogène (car, train, navire).
4	Développer l'offre des lignes régulières autocar	Doublent l'offre des lignes autocar structurantes d'ici 2030.	10	Développer les infrastructures stratégiques de transport	Moderniser l'axe magistral Nantes - Angers - Sablé et les axes ferroviaires interrégionaux. Renforcer les liaisons ferroviaires vers Paris et l'international. Assurer la desserte de l'aéroport Nantes Atlantique. Accompagner la réalisation des franchissements de Loire. Développer les itinéraires routiers d'intérêt régional. Développer le fret ferroviaire. Accompagner le développement du Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire
5	Mettre en place une offre de transport adaptée aux zones peu denses	Développer un service de TAD 5j/7, 7h-19h sur tout le territoire, encourager la pratique du covoiturage.	11	Fédérer les autorités organisatrices de la mobilité	Organiser la coopération entre collectivités compétentes en matière de mobilités.
6	Favoriser les déplacements à vélo	Soutenir la pratique du vélo en complémentarité des autres modes de transport, investir dans les infrastructures (abris et itinéraires sécurisés).	12	Renforcer les partenariats avec la société civile	Développer des actions conjointes avec les partenaires économiques et les acteurs sociaux.

Quelles autres alternatives ?

- **Ne pas créer de TCLO**

La non-réalisation du TCLO ne permet pas d'améliorer l'offre pour les voyageurs.

- **Créer le TCLO sur un autre site**

Aucun autre site n'est aussi central et connectable au Réseau Ferroviaire National (RFN) pour permettre le développement de l'offre décidé par la Région des Pays de la Loire dans le cadre de sa Stratégie Régionale des Mobilités (SRM).

- **Coût**

Le coût estimé du projet s'élève à près de 48 millions d'euros. Il est financé par La Région des Pays de la Loire.

- **Contexte du projet**

SNCF Voyageurs a obtenu le 22 juin 2023 le contrat d'exploitation du premier lot du réseau TER des Pays de la Loire que la région a choisi d'ouvrir à la concurrence pour augmenter son offre ferroviaire. Neuf lignes du réseau sont concernées. L'objectif est d'augmenter l'offre de trains de 26% à partir de la fin 2026 et de 33% en 2030.

Réuni en session plénière ce 22 juin, le conseil régional des Pays de la Loire a voté à la majorité le contrat d'exploitation du premier lot du réseau ferroviaire régional attribué à SNCF Voyageurs à partir de décembre 2024. La région avait reçu cinq offres, dont une de Transdev et une d'une filiale de la RATP.

Après la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur (Marseille-Nice pour Transdev, Etoile de Nice pour SNCF Voyageurs) et les Hauts-de-France (Etoile d'Amiens pour SNCF Voyageurs), il s'agit du quatrième lot de TER ouvert à la concurrence en France. Le droit européen impose en effet à partir de décembre 2023 une mise en concurrence du trafic ferroviaire pour toutes les régions, d'où des appels d'offres lancés pour attribuer progressivement des "lots" de lignes locales à de nouveaux exploitants ou à la SNCF.

Ce premier contrat dans les Pays de la Loire concerne l'exploitation de neuf lignes du réseau régional de tram- train Aléop (de Nantes à Nort-sur-Erdre et Châteaubriant, Nantes-Clisson) et "Sud-Loire" (Nantes - Pornic, Nantes - Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Nantes - La Roche-sur-Yon, Nantes - Les Sables-d'Olonne - Nantes, Nantes - La Rochelle, Nantes - Cholet, Angers - Cholet) et représente un tiers du réseau régional. Il doit permettre une économie de plus de 100 millions d'euros sur dix ans, indique le Conseil Régional, une somme qui sera réinjectée ajoute-t-il pour moitié dans l'augmentation de 26% de l'offre de trains à la fin 2026, et après ouverture à la concurrence des deux autres lots, de 33% d'ici 2030. Ces économies financeront aussi pour 48 millions d'euros la construction de l'atelier de maintenance.

- **CALENDRIER PREVISIONNEL DU PROJET**

- **Une phase étude de 24 mois**
- **Etude d'impact**
- **Obtention du Permis de Construire (PC) en mars 2025**
- **Une phase de travaux de 22 mois**
- **Attribution du marché de travaux en décembre 2024 suivi d'une phase d'études d'EXE par l'attributaire**
- **Un démarrage de la phase travaux dès l'obtention du PC en mars 2025**
- **Une phase d'essais et réception de 3 mois de septembre à décembre 2025**
- **Une mise en exploitation de la nouvelle offre de transport au 13 décembre 2026**

La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est sollicitée au titre de la procédure de saisine facultative des projets relevant de l'article L121-17 du code de l'environnement où le Maître d'Ouvrage prend l'initiative d'organiser une concertation préalable.

En effet, le projet de création du Technicentre Loire Océan n'est pas concerné par les rubriques de l'article R121-2 du même code car :

- Il n'entre pas dans le champ de la concertation obligatoire au titre du L103-2 du code de l'urbanisme (le projet ASL ne crée ni gare, ni extension d'emprise de gare, ni d'aire de stationnement ouverte au public et ne nécessite pas non plus une mise en compatibilité des documents d'urbanisme) ;
- Il ne relève pas du champ de compétence de la Commission Nationale du Débat Public (coût inférieur à 300 M€ HT) ;
- Il est assujéti à une évaluation environnementale ;
- Il est d'un montant supérieur à 5 millions d'euros sous maîtrise d'ouvrage publique.

Il entre ainsi dans le champ d'application de la concertation préalable au titre de l'article L121-15-1 du code de l'environnement. La réglementation prévoit que cette concertation préalable puisse être :

- Mise en œuvre volontairement par le maître d'ouvrage selon des modalités qu'il fixe librement (L121- 17-1 du code de l'environnement) ;

- Mise en œuvre à la suite de l'exercice du droit d'initiative (L121-17-III du code de l'environnement) ;
- Imposée par le représentant de l'État à la suite de la déclaration d'intention (L121-18 du code de l'environnement).

En tant que porteur du projet, SNCF Voyageurs Loire Océan prend l'initiative de solliciter la CNDP pour mener une concertation préalable en respectant les modalités des articles L.121-16 et L.121-16-1 du code de l'environnement afin de désigner un garant.

SNCF Voyageurs Loire Océan a fait le choix de saisir directement la CNDP afin de déterminer les modalités de participation préalable du public les plus adaptées et recueillir son avis sur la nécessité d'un accompagnement de sa part pour la réalisation de la concertation préalable

La concertation préalable sur ce sujet relève de l'article 121-17 du Code de l'Environnement qui précise que le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, soit selon les modalités qu'il fixe librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article 121-16-1. Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article 12-16.

- **Décision d'organiser une concertation**

Par Décision n° 2023 / 148 / ASL / 1 du 8 novembre 2023 prise lors de la séance plénière, la CNDP a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L121-15 et 17 et suivant et a désigné Monsieur Serge QUENTIN comme garant de la concertation préalable sur le dit projet.

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du/ de la garant.e qui se trouve en annexe de ce bilan.

- **Le rôle du garant**

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

- **Mission reçue du président de la CNDP :**

L'absence d'alternative au dossier présenté par le maitre d'ouvrage doit le conduire à répondre à l'opportunité du projet

Définir une méthodologie de concertation et toucher un public le plus large possible

Clarifier le rôle joué par la Région dans son champ de compétence

Souligner au MO l'incompatibilité du délai de concertation alors qu'il souhaite déposer une demande d'autorisation environnementale pour le 1^{er} avril 2024.

Le travail préparatoire du garant

C'est ainsi et à la lumière du dossier présenté et des rencontres avec le maitre d'ouvrage que le garant, tenant compte de la lettre de mission que le président de la CNDP lui a adressée, a depuis sa réception, en amont de la concertation, conduit une étude de contexte entre le 10 novembre et le 31 décembre 2023.

Les résultats de l'étude de contexte

Le garant a dans un premier temps procédé à l'analyse des acteurs et des institutions qui peuvent, pourraient, et pourront être impactés et intéressés par le projet :

SNCF, Préfecture, Région, syndicats, élus concernés, associations environnementales, associations de défense du chemin de fer, associations de voyageurs direction voyageurs, personnels SNCF entreprises riveraines et riverains, etc.....

ANALYSE DES RENCONTRES

L'analyse détaillée figure en pièce jointe et a été transmise au maitre d'ouvrage en vue de préparer les rencontres.

La première rencontre fut celle du maitre d'ouvrage qui a présenté au garant l'ensemble du dossier et qui lui a fait visiter les lieux le 10 novembre.

Le 17 novembre le garant rencontre le directeur des infrastructures des mobilités de la Région des Pays de Loire qui lui confirme que la Région sera pleinement présente à tous les stades de la concertation et que bien entendu si elle n'est pas maitre d'ouvrage, elle sera néanmoins présente à la concertation.

Le 22 novembre le garant s'entretient avec le directeur des mobilités de Nantes Métropole.

Durant les jours qui suivent le 22 novembre des rendez-vous sont pris avec les syndicats de cheminots, UNSA, (union nationale des syndicats autonomes) CGT (confédération générale des travailleurs) , CFDT (confédération française démocratique du travail) et aussi avec l'association des élus concernés par les transports ferroviaires.

Le 29 novembre le garant rencontre les responsables du syndicat UNSA cheminots à Nantes.

Le 5 décembre le garant rencontre une conseillère régionale Pays de Loire d'opposition qui lui fait part de plusieurs sujets qu'elle souhaiterait voir apparaître tant au dossier de concertation pour une ample information qu'au cours de la concertation pour d'autres questions.

Le 5 décembre le garant s'entretient avec le président d'une association de sauvegarde du réseau ferré français en Pays de Loire.

Le 5 décembre, le garant rencontre en après-midi, les responsables du syndicat CFDT Sncf à Nantes.

Technicentre le grand blottreau

Le 5 décembre en soirée, le garant a rencontré l'adjoint au maire de Nantes en charge du quartier de Doulon. Il sera présent à la concertation et va œuvrer pour que les habitants puissent participer facilement.

Le 11 décembre, le garant a rencontré le maître d'ouvrage et le cabinet AMO ECKER pour la préparation de l'organisation du dossier de concertation, des thématiques et des modalités.

Le 12 décembre le garant rencontre à Nantes le président nantais de la FNAUT, fédération nationale des associations des usagers des transports).

Le 12 décembre en après-midi, le garant a rencontré le responsable de l'association de défense du ferroviaire FER, fédération qui regroupe une dizaine d'associations. **Le 13 décembre**, la DREAL (Direction régionale environnement et aménagement du territoire) prend attache avec le garant pour lui communiquer les informations qu'elles souhaitent que le maître d'ouvrage tienne compte tant pour son dossier que pour les informations transmises lors de la concertation, notamment les notions de bruits, d'odeurs, des nuisances pendant la phase travaux et des zones concernées par le respect de la biodiversité.

Le 14 décembre le garant s'entretient avec le conseiller régional chargé des transports et des mobilités.

La Région a une ambition de développement de l'offre TT sud Loire, définie en train/km.

Cette ambition s'inscrit dans une ambition plus grande et à plus long terme ; via les 4 lots et tendre vers plus de 70% d'augmentation du trafic.

De ce fait l'atelier de maintenant ne suffira pas. Il convient de voir à long terme la disponibilité du matériel.

L'idée est de coller au modèle allemand où l'offre de circulation est permanente.

Les exploitants veulent s'appuyer sur un atelier efficace, et de ce fait maîtriser la qualité du service qu'ils entendent offrir.

Certes à court terme les moyens de l'atelier pourraient peut-être suffire mais très tôt cela s'avérera insuffisant et c'est pour cela que la Région s'inscrit dans un projet de long terme.

Le 18 décembre le garant s'entretient avec le délégué aux transports et mobilités du Ceser, qui entend participer et donner son avis pendant la concertation. Le Ceser a pris connaissance du dossier avec le garant et l'a déjà étudié. Les membres sont partagés sur le projet mis pour des raisons d'organisation interne ne s'exprimeront qu'en début d'année 2024. Le président du Ceser ne souhaite pas s'étendre sur ces raisons en raison des élections à venir au Ceser et ne pas les perturber. (Depuis le Ceser ne s'est pas prononcé)

Le 20 décembre le garant a rencontré deux syndicats à tour de rôle. Le premier la CGT CHEMINOTS et le second SUD RAIL.

ENJEUX ET THEMATIQUES SE DEGAGEANT DES RENCONTRES

Des rencontres et réunions conduites par le garant au cours de l'étude de contexte il ressort qu'émergent des thématiques qui sont de nature à éclairer le maître d'ouvrage dans l'organisation de la concertation préalable, mais aussi des interrogations et des craintes quant à l'émergence du projet d'atelier.

Les Thématiques ?

Elles sont d'ordre techniques, professionnel et d'infrastructures : Le maître d'ouvrage, lors de la réunion publique et des ateliers, pourra retenir les enjeux suivants :

- **L'opportunité de créer un nouvel atelier et expliquer que l'actuel ne répond pas aux besoins nouveaux**
- **La mutualisation du centre et des matériels**

Elles sont d'ordre statutaire :

- *En effet il ressort des rencontres que de nombreuses personnes s'interrogent sur les **différences de statuts** et de conditions d'emploi. Il conviendra d'en tenir compte*
- *Le recrutement, les transferts*
- **Les conditions de travail**

Elles sont d'ordre environnemental :

- *Certains s'interrogent sur la non prise en compte selon eux **des norias de matériels** pour satisfaire deux ateliers.*
- **Dépollution** du site et coût
- **Navettes** pour rejoindre le lieu de travail
- *Discussion sur **les documents environnementaux** de raccordement au réseau national détenu par la Région.*

Elles sont d'ordre sécuritaire :

- *D'aucuns attendent des réponses sur la prise en compte de cet aspect en cas d'accident ferroviaire. Qui s'en charge ?*

Elles sont d'ordre économique :

- *Il existe un besoin d'explication entre les chiffres présentés de 58 000 000 d'euros et 40.*

Elles sont diverses et éparées en se référant aux entretiens.

PRESCRIPTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE POUR L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION

Le garant, en vertu de l'article L 120-1 du code de l'environnement, en application de la constitution et au nom de la CNDP se doit de garantir les principes fondamentaux de la participation du public.

A ce titre et eu égard aux différentes rencontres qu'il a mises en œuvre, aux différentes thématiques qu'il en a extrait, le garant a prescrit les thématiques et modalités suivantes au maitre d'ouvrage quant à l'organisation de la concertation préalable. Il l'encourage ainsi à reprendre les éléments contenus dans l'analyse.

- **Rédiger** un dossier de concertation de concert avec le garant
- **Rédiger** dans les mêmes conditions un document simplifié évoquant le projet et les modalités de la concertation en vue d'être largement diffusé par boitage au sein des communes concernées.
- **Annoncer** par voie de presse légale 15 jours auparavant le calendrier et les modalités de la concertation préalable, tout en faisant confectionner des affiches à implanter dans les mairies et autres emplacements d'affichage habituels locaux
- **Ouvrir** la concertation par une conférence de presse, écrite, radiophonique et télévisuelle si possible pour présenter le projet, ses alternatives, ses enjeux, mais aussi les modalités de la concertation tant par son contenu que par son calendrier. Conférence de presse commune entre le maitre d'ouvrage, la Région et le garant.
- **Faire relayer** toutes ces informations par les documents d'information des communes concernées
- **Ouvrir** un site internet interactif dédié, pour que le public puisse s'approprier le projet, poser des questions, faire des suggestions et participer en sachant qu'il en obtiendra exhaustivement des réponses
- **Placer** dans les mairies le dossier de concertation et des registres papiers
- **Tenir** une réunion syndicale en amont de l'ouverture de la concertation
- **Rencontrer** sous formes d'ateliers l'ensemble des acteurs identifié par le garant lors de son étude de contexte
- **Placer** sur le site dédié le diagnostic de l'existant et le document technique de raccordement au réseau national.

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

Déroulé de la concertation proposée par le garant :

- Une réunion publique d'ouverture,
- Un atelier pour le personnel ferroviaire, deux si nécessaires pour satisfaire les rotations de travail
- Un atelier pour le monde extérieur.

Pour répondre à la mission reçue du Président de la CNDP et satisfaire à une bonne concertation le maître d'ouvrage a ouvert un délai plus long de quinze jours. La concertation s'étalera ainsi du 1^{er} février au 14 mars 2024.

Le garant prescrit au maître d'ouvrage de faire en sorte tout au long de la concertation de respecter le droit à l'information du public, les principes d'accessibilité, de transparence, de clarté et de complétude du dossier et de tout mettre en œuvre pour que le public soit constamment tenu informé et intégré à la réflexion du projet.

Il serait in fine souhaitable que pour toutes les interventions publiques et pour répondre aux différentes sollicitations, le maître d'ouvrage soit entouré des personnes et services en mesure d'apporter des réponses, notamment la Région et si nécessaire la Mairie.

Le dispositif de concertation retenu

Le périmètre de la concertation :

La nouvelle offre de transport concerne les habitants des communes desservies et plus largement tous les ligériens et les voyageurs actuels et futurs des lignes Sud Loire. Cependant, pour la concertation du projet, les personnes concernées sont en premier lieu les riverains du quartier Doulon jusqu'à environ 700 m au nord-ouest de la zone de projet ainsi que les salariés SNCF et prestataires du site de maintenance du Blottreau.

La prise en compte des recommandations par le responsable du projet

L'objectif de la concertation est d'informer le public du projet et de lui permettre de participer à toutes les étapes, en tenant compte des thématiques soulevées par le maître d'ouvrage et le garant. Le Maître d'ouvrage en tient compte pour son dispositif retenu.

Technicentre le grand blottreau

L'opportunité sera un des thèmes majeurs dans le cadre de mise en concurrence et de l'attribution du lot "tram-train - Sud Loire". Il en est conscient.

Le maître d'ouvrage et le garant ont longuement échangé sur les modalités à mettre en place à l'issue des prescriptions.

S'agissant des publics à mobiliser le maître d'ouvrage n'a pas souhaité de conférence de presse préalable, ni d'émission de télévision.

Il n'a pas été mis en place de débats mobiles à la gare ou sur les marchés par exemple.

Quant aux modalités, le garant a été entièrement suivi dans ses prescriptions. Le maître d'ouvrage a aussi modifié son dossier de concertation et revu son paragraphe sur les alternatives qu'il a divisé en deux points : l'absence de projet et édifier un projet sur un autre site.

Par ailleurs la Région s'est engagée à être présente tout au long des rencontres et se tenir à la disposition du public pour répondre à toutes leurs interrogations.

Le garant peut écrire que les prescriptions émises dans la lettre de mission ont été respectées par le MO.

Le dispositif de concertation :

Modalités de concertation pour l'information et l'expression du public retenues par le maître d'ouvrage

Un avis de concertation préalable a été rédigé. 10 affiches format A2 ont été installées dans un rayon d'1km autour du site et en mairie de Nantes le 15 janvier 2024.

Un dépliant a été imprimé à 850 exemplaires et distribué dans les boîtes aux lettres des riverains, dans un périmètre borné au nord du site par le boulevard Auguste Peneau à partir de l'est du parc du Grand Blottereau, la rue de la Papotière, la rue Saint-Médard et la rue de la Noé Garreau jusqu'à l'intersection avec la rue François Sire, et au sud par le boulevard de la Prairie de Mauves. La majeure partie du boîitage a été effectuée le 22 janvier 2024. Une seconde diffusion a été réalisée le 9 février dans le Domaine du Parc.

Le dépliant regroupait des éléments explicatifs du contexte du projet, ainsi que la description des aménagements à venir grâce à une projection du futur atelier sur le site. Le cadre réglementaire de la concertation et les moyens de contribution y étaient également indiqués. Un coupon T était attaché à ce dépliant, invitant le public à poser ses questions ou à émettre un avis sur le projet, sur son insertion locale et sur la concertation.

Nantes Métropole a relayé l'annonce de la concertation sur son site web le 9 février 2024. La réunion publique du 5 février et l'atelier ouvert au public du 12 février ont aussi été annoncés par la collectivité sur l'agenda de son site web.

La concertation a fait l'objet de deux publications sur les comptes LinkedIn et X du directeur général de SVLO.

La concertation a été communiquée à l'ensemble des salariés TER de la région Pays de la Loire via une newsletter envoyée le 1^{er} février. Les salariés du site Blottereau ont également reçu une communication spécifique les incitant à participer à l'atelier du 12 février, par des affiches sur le site Blottereau et par une communication managériale.

Le site <https://www.registre-numerique.fr/technicentre-loire-ocean-blottereau/> affiche une page d'accueil avec une présentation succincte du projet, des modalités de la concertation, le contact du garant et l'affiche légale de la concertation.

Au fur et à mesure de la concertation, une page a été alimentée avec les documents du projet : dossier de concertation, diaporamas présentés en réunion et comptes-rendus.

Tous les documents mentionnés supra sont en pièces jointes n° 4



Deux maquettes du projet ont été présentées lors des temps de concertation : une présentant le nouvel atelier, l'autre le montrant inséré dans son environnement élargi à l'échelle du site ferroviaire de Blottereau.

Technicentre le grand blottereau

Les participants ont pu échanger autour des maquettes pendant les rencontres (réunion publique et ateliers).

Elles ont permis aux participants de se représenter les emprises du site et les emplacements prévus des aménagements extérieurs.

Une vidéo a été projetée lors des ateliers. Cette vidéo montrait la zone d'insertion du projet ainsi que les aménagements prévus et leurs caractéristiques. Elle a permis aux participants de se représenter les aménagements prévus, notamment intérieurs au site, grâce à des images de synthèse. La vidéo a également permis de signaler les installations écologiques prévues dans le cadre du projet.

Les modalités pour s'exprimer par écrit

Les registres d'expression

Un registre d'expression a été mis à disposition du public :

- Dans sa version numérique : <https://www.registre-numerique.fr/technicentre-loire-ocean-blottereau>
- Dans sa version papier : à l'accueil de la mairie centrale de Nantes.

Le registre numérique a recueilli sept contributions et d'avis et observations : tandis qu'aucune n'a été relevée dans le registre en mairie.

Le courrier papier et électronique

Trois autres modalités de contribution écrites ont été mises en place :

- Une carte T était accolée aux dépliants distribués aux riverains du technicentre
- Il était possible d'adresser un courrier à l'attention du garant au siège de la CNDP.
- L'adresse e-mail du garant de la concertation a également été mise à disposition du public pour l'envoi de contribution par voie électronique.

Aucune contribution n'a été recensée par ces moyens.

REUNION DES INSTANCES SYNDICALES EN AMONT DE LA CONCERTATION

Le 24 janvier 2024 les instances syndicales conformément aux prescriptions du garant ont été réunies au siège TER SNCF boulevard Dalby à Nantes.

Pendant cette réunion exclusivement dédiée au projet et à ses conséquences, les quatre syndicats représentés (CGT, CFDT, UNSA, SUD RAIL) ont pu présenter au maitre d'ouvrage à tour de rôle pendant le temps qu'ils le souhaitaient leur contribution.

Ces contributions qui seront reprises quant aux thématiques dans la synthèse des avis et contributions, ont porté sur l'opportunité du projet, sur les décisions politiques qui en sont à l'origine, mais aussi sur les aspects techniques, sociaux et environnementaux qui en découlent.

La réunion à l'aspect certes singulier pour une concertation préalable a permis non seulement cette présentation mais aussi a permis au maitre d'ouvrage d'entendre et de préparer des réponses en vue des réunions publiques qui suivront.

Les rencontres de la concertation

La réunion publique

Une réunion publique s'est tenue le 5 février 2024 de 19h à 21h, dans une salle du Comité d'activités sociales inter-entreprises (CASI SNCF) à Nantes, près du technicentre.

21 participants ont pris part à cette réunion, en présence de Roch Brancour, vice-président de la région Pays de la Loire et Julien Bainvel, conseiller régional.

La réunion a consisté en un premier temps de présentation du projet, de ses objectifs et de ses caractéristiques, avant un temps d'échange avec le public durant lequel sont ressortis les sujets de mise en œuvre de la stratégie de mobilité, d'aménagement du site, d'organisation du travail, sur le bruit généré par les ateliers actuel et futur et le coût du projet.

Technicentre le grand blottreau



Réunion publique du 5 février

L'atelier de travail avec les personnels du site

L'atelier dédié aux agents du site actuel Blottereau s'est tenu le 12 février 2024 de 12h30 à 14h30, au sein du technicentre actuel.

10 agents ont participé à cet atelier. Une première heure a été dédiée à la présentation du projet, au fonctionnement opérationnel du futur site et à son interaction avec l'atelier actuel. Le calendrier du projet a également été présenté.

Les agents ont ensuite été invités à travailler en groupe, autour de plans grand format, sur les aménagements du site.



L'atelier sur l'insertion du projet dans son environnement

Cet atelier s'est tenu le 12 février 2024 de 19h à 21h, dans une salle du Comité d'activités sociales inter-entreprises (CASI SNCF) à Nantes, près du technicentre.

6 participants étaient présents.

La rencontre a été structurée en un premier temps de présentation du projet, suivi d'échanges avec les participants sur l'insertion du futur atelier dans son environnement : impacts sonores, lumineux et olfactifs, impacts sur la faune et la flore, pollution de l'air.



La participation à la concertation

Les chiffres de la participation

- 37 participants ont pris part aux rencontres : 21 lors de la réunion publique, 10 lors de l'atelier dédié aux agents et 6 participants lors de l'atelier ouvert au public.

La concertation a surtout mobilisé des cheminots et des anciens cheminots, y compris parmi les riverains. Des représentants syndicaux ont également participé à la concertation.

- 67 contributions ont été recueillies dont :
 - 7 contributions en ligne
 - 14 contributions en réunion publique
 - 36 contributions lors de l'atelier à destination des agents
 - 10 contributions lors de l'atelier sur l'insertion du futur Atelier Sud Loire.

4 organisations ont signé des contributions à la concertation : les syndicats CGT et UNSA, ainsi que les associations Collectif Fer-Nantes et la FNAUT.

Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Le public a disposé d'informations claires sur le projet, présentées de façon synthétique mais compréhensible tant au sein du dossier de concertation que sur les autres documents tels que les flyers mis à sa disposition. Lors des ateliers et lors de la réunion publique, il en fut de même, des dossiers de concertation étaient déposés sur les tables.

La présence lors de la réunion publique, du vice-président de la Région des Pays de la Loire fut le signe d'une volonté de concerter de part et d'autre et aussi de répondre aux interrogations quand il s'agissait d'objectifs de mobilité ferroviaire.

Les enjeux environnementaux n'ont pas été occultés, notamment les zones de friches au sud-est proches du futur technicentre. Ceci en vue de respecter la biodiversité existante.

Toutes les informations en possession du maître d'ouvrage ou de la Région ont été données au public, et lorsqu'il souhaita des études non encore élaborées, le maître d'ouvrage s'est engagé à les communiquer dans la limite du droit à porter à connaissance et notamment de celui du secret des négociations encadré par des textes.

Le droit à l'information a été effectif, le maître d'ouvrage a été transparent dans ce qu'il savait des choses et y a mis les moyens adaptés.

Le maître d'ouvrage a, en amont de la concertation préalable, organisé une réunion avec les quatre syndicats représentés sur le site, pour leur présenter le dossier afin qu'il puisse préparer leurs contributions.

Enfin le public a disposé de réponses que le garant estime satisfaisantes s'agissant de l'opportunité, du tracé, de la planification, des nuisances sans oublier les aspects sociaux économiques liés au projet.

Le dossier de concertation était bien élaboré et facilement compréhensible. Tous les documents ont été publiés dans les délais impartis.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

S'agissant de la mobilisation du public, en terme quantitatif, la participation eut pu être plus satisfaisante, malgré la mise en œuvre des dispositifs nécessaires. Les réunions ont mobilisé essentiellement des cheminots, d'anciens cheminots, des associations d'usagers ou des amis du ferroviaire et enfin de riverains, la plupart résidant le quartier du Grand Blottreau.

Il est dommage que tous les acteurs sollicités pendant l'étude de contexte n'aient pas répondu présents lors de la concertation. Il s'agit particulièrement d'associations environnementales bien structurées qui par habitude sont présentes.

En terme qualitatif, les opposants au projet et notamment ceux qui s'expriment sur la mise en concurrence des trains, ont pu s'exprimer à loisir lors de la réunion publique et lors des ateliers qui ont suivi.

S'agissant de la qualité des dispositifs d'échanges, le public a disposé d'informations claires et suffisantes pour la bonne compréhension du projet. Lors des rencontres et de la réunion publique, les échanges furent vifs, fermes et passionnés, de qualités et constructifs.

Si le but de la réunion publique était de présenter le projet et de recevoir les questions du public en vue d'y répondre, c'est néanmoins pendant les ateliers, à effectifs plus réduits et plus personnalisés que les échanges furent les plus fructueux. Il s'en est dégagé des arguments et des propositions

qui permettront au maître d'ouvrage d'amender au besoin son projet ou de le compléter et de se pencher notamment sur les nuisances bruits et odeurs soulignées par les participants.

Ce ne fut pas seulement une concertation de présentation, mais une concertation où toutes les interrogations ont pu être exprimées même si toutes n'ont pas obtenu de réponses pour l'instant.

Pour clore cette participation du public le garant peut affirmer que le maître d'ouvrage tout comme les élus régionaux ont été transparents avec les éléments qui étaient de leur domaine de compétence.

Au terme de cette concertation le garant peut-il dire que la concertation a été réussie et complète ?

Elle a été réussie, parce que d'une part le maître d'ouvrage a mis en œuvre suffisamment de moyens pour informer et faire participer.

Elle est complète parce que à la fois les riverains et tout le public nantais pouvaient participer et surtout que le personnel ferroviaire a été consulté au moment où c'était nécessaire d'une façon particulière et plus technique. Ce fut un gage de transparence

Maintenant est ce que d'autres publics eurent pu participer ? Oui sans aucun doute, surtout les usagers qui ont été absents de cette concertation. Un atelier mobile en gare eut été de bon aloi mais pour des considérations réglementaires, cette présence n'a pas été possible.

Synthèse des arguments exprimés

Le public a participé tant en réunion publique, qu'en atelier et en s'exprimant sur la plateforme numérique. Au regard de ce qui a été écrit, il convient de regrouper les thématiques qui peuvent être classées comme suit :

- Opportunité,
- Caractéristiques du projet
- Nuisances diverses – bruits
- Environnement
- Aspect socio-économique- coûts
- Formation recrutement
- Insertion paysagère et architecturale
- Exploitation du technicentre
- Phase travaux

- Accessibilité au site

Les échanges pendant la concertation se sont largement appuyés sur l'expérience des participants : la grande majorité des participants ayant un lien avec le secteur ferroviaire, les échanges ont souvent été précis voire techniques sur les aménagements prévus et sur l'organisation du travail au sein du futur centre. Les riverains ont également fait valoir leur expertise d'usage au sein de leurs contributions, notamment du fait de leur expérience de voisinage avec l'extension récente du technicentre actuel. Ils ont majoritairement abordé le sujet des impacts environnementaux et des nuisances dans leurs contributions.

Les échanges entre les participants et le maître d'ouvrage ont été constructifs et ont permis de faire émerger de nombreuses propositions concrètes sur le projet.

Ce n'est pas le lieu de reprendre chaque avis ou contribution, mais de faire une synthèse thématique en soulignant les points forts sans pour autant occulter ce qui s'est dit ou écrit. Pour ce faire, et pour n'oublier aucun avis, aucune contribution, nous avons placé en annexe le tableau complet les relatant et les classant.

Pour autant le garant se propose en premier lieu de faire la synthèse des questions émises successivement pendant la réunion publique du 5 février, puis pendant lors des deux ateliers du 12 février.

REUNION PUBLIQUE DU 5 FEVRIER

Sur les conditions de mise en œuvre de la stratégie régionale de mobilité



Technicentre le grand blottreau

- Un participant représentant CGT s'interroge sur les modalités de mutualisation du matériel et des agents dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. Il questionne aussi le devenir du financement de l'activité sociale des cheminots.
 - *Le Vice-président de Région explique que dans le cadre de l'augmentation de l'offre, la capacité de maintenance doit nécessairement évoluer car le matériel va davantage circuler. Dans le cadre de l'offre régulée, les équipements de maintenance doivent pouvoir être utilisés par l'ensemble des opérateurs ferroviaires. Cette mutualisation existe de fait dans la loi. En ce qui concerne le financement de l'activité sociale, il précise qu'il s'agit d'une disposition réglementaire et qu'il n'y a pas de raison que ce dispositif évolue avec l'ouverture à la concurrence.*
- Plusieurs participants, dont un représentant du collectif Fer Nantes, soulignent le vieillissement du matériel roulant actuel et s'interroge quant aux projections d'achat de nouveau matériel roulant : quel type de matériel sera à maintenir dans les années à venir.
 - *Le Vice-président de la Région encore, explique que la Région dispose d'une stratégie d'affectation du parc qux différents lots, qu'elle travaille à décliner dans un plan d'acquisition de nouveau matériel pour faire évoluer le parc TER, pas encore public à ce jour. Il s'engage à apporter des précisions dans les réponses au bilan de la concertation. La Région développe de manière concomitante les capacités de maintenance mais aussi le parc à maintenir.*

Sur les accès, sorties ferroviaires du technicentre

- Un participant s'inquiète des problèmes d'exploitation qui peuvent être liés à la configuration des entrées et sorties du site. Il craint que la complexité actuelle d'exploitation, notamment sur le poste M d'aiguillage, s'accroisse avec l'activité de plusieurs entreprises sur le site.
 - *Le Chef de Projet explique que les voies d'entrées et sorties depuis le RFN n'évoluent pas. En revanche, une 2^e voie d'accès est créée dans le cadre du projet Atelier Sud Loire, sur l'emplacement des voies de garage actuelle.*

Sur l'organisation du travail sur le site

- Deux participants s'interrogent sur l'organisation du travail en 2x8 et la suppression de la relève de dérangement.

Sur le devenir du technicentre actuel

- Un participant s'interroge sur le devenir de l'atelier actuel, et note son surdimensionnement à venir.
 - *Le Chef de Projet explique que le nombre de rames à maintenir ne va effectivement pas évoluer. En revanche, étant donnée l'augmentation de l'offre, elles vont davantage circuler et nécessiter une maintenance plus soutenue. La combinaison du technicentre actuel et de l'Atelier Sud Loire permettra d'optimiser les temps de présence des rames sur le site en leur prodiguant davantage de services de maintenance qu'aujourd'hui.*

Sur les modalités d'augmentation du nombre de trains notamment sur la ligne Nantes Saint-Gilles

- Un participant s'interroge sur la possibilité de mettre des trains supplémentaires notamment sur l'axe Nantes <> Saint-Gilles et Nantes <> Pornic. Il lui paraît invraisemblable d'augmenter les productions sur cet axe-là. Plus globalement, il se demande comment ont été fixées les projections de déploiement de l'offre.

Le Vice-président de la Région, explique que la ligne Nantes <> Saint-Gilles fera l'objet de travaux permettant les croisements. Il explique par ailleurs qu'une étude a été réalisée par SNCF Réseau pour évaluer la capacité d'augmentation des circulations sans et avec travaux.

Sur la mise à disposition des études de capacités pour le développement de l'offre de transport ferroviaire régionale menées entre la Région et SNCF Réseau

- Un habitant s'interroge sur la transparence de la démarche si la Région garde des études pour elle.
 - *Le Vice-président de la Région, explique que la Région pourra partager les études, sous réserve des secrets protégés par la loi et de la confidentialité attachée aux procédures de passation. Il s'engage à diffuser davantage d'éléments techniques dans le document de réponse au bilan de la concertation.*

Sur l'emploi et la formation

- Une participante (UNSA ferroviaire de Nantes) s'interroge sur les délais de recrutement et de formation des futurs agents.

Technicentre le grand blottreau

- *Le Vice-président de la région confirme que la Région est consciente des délais importants pour réaliser des travaux, et que ces délais de formation et recrutement sont pris en compte dans le calendrier des évolutions envisagées.*

Sur un éventuel raccordement de l'Atelier Sud Loire à l'UIOM

- Un participant s'interroge sur l'alimentation en énergie du futur technicentre et demande s'il sera raccordé à l'UIOM.
 - *Le Chef de projet explique que le raccordement a été étudié mais ne serait actuellement pas pertinent du fait de la distance du raccordement à créer et du faible nombre de sites à raccorder le long de celui-ci. La situation est réversible dans l'avenir.*

Sur le bruit

- Un participant s'inquiète des impacts acoustiques du projet, notant que les évolutions récentes du site génèrent déjà du bruit.
- Une participante (UNSA ferroviaire de Nantes) demande ce qui est prévu de faire pour les riverains si les mesures statuent sur une augmentation effective du bruit avec le projet. Un participant (syndicat) note que la question du bruit rejoint deux préoccupations du syndicat (le travail de nuit et la question des voies de garage).
- Un autre participant évoque un engagement pour un mur anti-bruit qui ne s'est pas fait dans le cadre du projet de déplacement des activités ferroviaires sur le site du Blottereau (déplacement des activités de fret ferroviaire du site de Nantes Etat sur l'île de Nantes vers le nouveau faisceau de voies de service de la société SNCF Réseau, créé en compensation au Nord du site de maintenance, en dehors de la zone relevant de SNCF Voyageurs et hors du périmètre du projet).
 - *Le Chef de projet explique que, dans le cadre de la conduite du projet et de l'étude d'impact, un relevé de l'état initial du bruit ambiant est en cours de réalisation depuis le site de maintenance sur au minimum 24h. Il explique que des solutions techniques existent qui peuvent améliorer la situation si le projet dépasse les seuils réglementaires.*
 - *Il note que les habitations les plus proches du futur centre sont à 500 mètres et que le site historique et son atelier feront office d'écran acoustique.*

- *Le Vice président note que les circulations vont être déportées plus au sud par rapport aux circulations actuelles. Il précise que le maître d'ouvrage va préciser les modalités de mesures du bruit et de suivi de ce sujet dans ses réponses à la concertation.*

Sur le coût du projet

- Un participant estime que, si chaque lot est attribué à un opérateur, avec un technicentre en propre, les coûts risquent d'être multipliés.
- Un autre participant pointe l'évolution du coût de construction de l'atelier (d'un coût annoncé de 40 à 48 millions d'euros).

Le vice-président de région rappelle que l'objectif collectif est de développer le train et de privilégier ce mode de déplacement sur la voiture. Il explique que l'ouverture à la concurrence ne modifie pas la situation : qu'il y ait un ou plusieurs opérateurs, l'augmentation de l'offre nécessite une augmentation de maintenance, et dont la création de nouveaux ateliers. Il rappelle que, depuis la conception de la stratégie régionale de mobilité, le dispositif a été affiné, permettant d'actualiser les chiffres (en tant compte des projections d'évolution des prix dans un contexte d'inflation). L'incertitude sur les prix se réduit au fur et à mesure de l'avancement des projets.

Atelier du 12 février sur l'insertion du projet



Technicentre le grand blottreau

Les odeurs

- Un participant s'inquiète des éventuelles odeurs de gasoil qui pourraient émaner du site, en conséquence de l'augmentation du trafic ferroviaire et donc du réapprovisionnement des rames.
- Un autre participant, habitant du quartier, confirme que des odeurs de gasoil parviennent effectivement aux riverains en fonction du sens du vent.
 - *Le Chef de projet explique qu'il ne devrait pas y avoir plus d'approvisionnement qu'aujourd'hui en gasoil mais au contraire la distribution de Biocarburant B100 pour 10 rames régionales.*
- Une participante propose une étude de la propagation des odeurs selon les différents aléas climatiques.

Le bruit

- Une participante s'interroge sur la localisation des appareils de mesure acoustique, uniquement à proximité immédiate du site. Elle demande par ailleurs si la propagation du bruit a été étudiée, notamment selon les différents aléas (météo).
 - *Le chef de projet explique qu'un cabinet spécialisé d'acousticien a été missionné sur cette étude du bruit. Les résultats figureront dans l'étude d'impact. La méthodologie d'étude sera précisée dans la réponse du maître d'ouvrage au bilan de la concertation.*

Le chantier

- Les participants s'inquiètent de la poussière qui pourrait être générée par le terrassement.
 - *Le chef de projet explique qu'il est désormais d'usage de mouiller le remblai afin de limiter les poussières pendant les périodes de critiques du chantier.*
- Sur le traitement des déchets du chantier :
 - Le chef de projet explique que le chantier sera conduit avec un objectif de réemploi du maximum de matériaux. Il cite en exemple le réemploi de la terre excavée pour la réalisation d'un mur de soutènement, sous réserve de la qualité de la terre qui aura peut-être besoin d'être triée.

La lumière

- Une participante constate que l'éclairage du technicentre actuel a des impacts négatifs sur les habitations riveraines.
 - *Le chef de projet explique que les centres de maintenance historique étaient éclairés par des pylônes hauts avec des spots halogènes. Un bon éclairage est nécessaire pour garantir la sécurité des agents et une bonne qualité de travail. Aujourd'hui, les sources lumineuses sont installées au plus près des zones de travail, et orientées directement vers elles afin d'éviter des nuisances non seulement pour les riverains mais aussi pour la faune et la flore. Une étude d'éclairage sera réalisée (cf pages 45 et 46 du diaporama). Il complète en citant l'étude « quatre saisons » qui sera aussi présente dans l'étude d'impact, recensant les espèces présentes sur le site, avec l'objectif de reconstituer des zones pour ces espèces.*

La protection du site

- Un participant s'interroge sur la sécurisation du site face aux intrusions.
 - *Le directeur de projet rappelle que le site actuel est déjà clos et qu'il n'y aura pas de nouvelle clôture à l'intérieur du site. Des gestionnaires opérationnels du site seront présents 24 heures sur 24 sur le nouveau site, qui sera également équipé de caméras.*

Les emplois sur le site

- Un participant demande si les emplois sur le nouveau site seront occupés par des cheminots volontaires, désignés ou s'il y aura des recrutements.
 - *Le Directeur de projet explique qu'un appel à volontariat permettra de combler 75% des emplois du site. Par la suite, 15% ou 20% des agents seront désignés pour travailler sur ce nouveau site. Enfin, des recrutements seront organisés sur certains métiers (supervision des opérations voyageurs, contrôleurs).*

Atelier interne du 12 février



- Un agent demande comment faire 30 à 40% d'augmentation du trafic avec le même parc qu'aujourd'hui.
 - *Le directeur de projet explique que l'augmentation des voies et des opérations de maintenance permettra cette augmentation via une optimisation du temps d'utilisation des rames. L'augmentation du trafic consiste également à augmenter l'offre en creux de journée : aux moments de pointe, toutes les capacités ne sont pas forcément en gare.*
- Un agent demande si les Intercités pourront toujours s'approvisionner en utilisant les installations qui passeront sous la gestion de SVLO.
 - *Le chef de projet explique qu'il est prévu que tout opérateur peut être client des installations des autres opérateurs. Demain, le site ne sera pas fermé ; de la même manière, SVLO pourra continuer d'accéder au site historique. Chaque opérateur restera responsable de sa maintenance.*

Technicentre le grand blottreau

- Un agent suggère que les voies soient reliées par une passerelle commune, ce qui éviterait de devoir descendre et remonter pour changer de voie, ou alors prévoir davantage d'outillage dans l'atelier.
- Un agent demande si le sol a été sondé ou foré en prévision des travaux.
 - *Le Chef de projet explique qu'une étude sur le sol est en cours.*

1. TRAVAIL EN GROUPES

Les agents sont invités à travailler en deux groupes sur les aménagements intérieurs et sur les aménagements extérieurs. Des plans sont positionnés sur les tables.

Contributions sur les aménagements extérieurs

- Où placer l'estacade à pare-brise ? Il faudrait soit trouver un endroit adéquat, soit faire de ses dimensions une contrainte pour le fournisseur : l'escalier prévu côté sud empêche actuellement son placement à cet endroit.
- Trois bornes sont prévues pour la recharge des véhicules électriques : certains agents craignent que cela ne soit pas assez
- Souhait d'une table de pique-nique à l'extérieur et d'un coin fumeur
- Question sur les travaux et ses impacts sur le site : pour l'instant il est prévu qu'ils aient lieu de jour.
- Les agents émettent l'idée d'un travail en collaboration avec Nantes Métropole pour sécuriser l'accès au site par le chemin du bas
- Sur les espèces d'arbres dans la partie parking, les agents pointent des vigilances à avoir : varier les espèces, choisir des espèces dans le respect de la biodiversité, faire attention à ce que les arbres choisis n'aient pas d'impact sur les voitures
- Un agent demande s'il est possible d'établir un « faux quai » Régiolis
- Les agents sont inquiets du flux de véhicules qui pourrait être dense par moment notamment si les agents, les prestataires et les visiteurs entrent par le même endroit comme cela est prévu. Ils craignent des bouchons sur le chemin entre l'entrée et le parking du personnel et proposent de soit déplacer le parking en inversant sa position avec un des locaux prévus au sud du site, soit de prévoir une entrée agents du côté du parking prévu, quitte à négocier avec RTE l'achat d'une parcelle pour créer un chemin.
- Les agents demandent si des véhicules de services supplémentaires ou des navettes de services sont prévus
 - Prévoir un emplacement de stockage pour les Fenwick au niveau du local poubelle
- Un agent porte un point de vigilance sur le stockage des batteries : il faudrait veiller à ce qu'elles ne soient pas stockées avec certains autres matériaux qui peuvent être dangereux
- Un agent demande que soit gardé en tête un emplacement éventuel pour une stèle mémorielle.

Contributions sur les aménagements intérieurs

Sur les priorités globales pour l'atelier :

- Les agents font remonter le besoin prioritaire d'un bâtiment adapté aux fortes chaleurs : nécessité de davantage de points d'eau et d'un système de ventilation.
- Une autre priorité indiquée par les agents est de réduire les distances à parcourir dans l'atelier.

Sur le rez-de-chaussée de l'atelier :

- Les agents pointent la nécessité de deux accès intermédiaires pour descendre dans les fosses et le besoin d'enrouleurs dans les fosses.
- Suggestion d'installer des hottes qui puissent s'ouvrir à 180 voire 360 degrés.
- Prévoir des zones métiers à la fin, au milieu et au début de l'atelier.
- Il faudrait idéalement que le local pour le stockage des essieux soit couvert.
- Prévoir un espace point 5 isolé (et non ouvert sur l'atelier, ni commun avec la cafétaria).
- Les agents pointent l'insuffisance des urinoirs au rez-de-chaussée (un seul prévu).
- Au niveau du chariot élévateur : il faudrait laisser suffisamment d'espace pour que le chariot puisse tourner et circuler.
- Automatiser l'écluse avec un bouton fixe ou une tringlerie.
- Les sorties de secours sont-elles prévues des deux côtés ?
- Attention, prévoir une hauteur de 1,55 m (et non 1,60) sous les voies.
- Où stocker les filtres ?
- Au niveau de l'accès à la zone de livraison de l'atelier il faudra laisser une zone suffisante de retournement.
- Intégrer le soutien logistique intégré (SLI) dès le début, en définir le besoin dès l'AVP
- Gare d'arrivée métier : quelle hauteur pour le rangement ?
- Prévoir que la porte du bureau donne sur le passage piétonnier et non sur l'espace de circulation chariot

Sur l'aménagement des étages :

- Interrogation sur la position des bureaux de passage sans vue sur l'atelier.
- Pour les douches : il ne faut pas de marche pour y accéder. Les 8 douches prévues dans le vestiaire des hommes ne seront pas suffisantes selon les agents.
- Combien de places prévues dans le réfectoire ?

Les agents ont par ailleurs demandé à être de nouveau associés aux réflexions sur l'aménagement de l'atelier.

Synthèse des observations ayant émergé sur la plateforme numérique pendant la concertation

- **Opportunité**

D'emblée dès le début de la concertation, certains syndicats et d'autres organismes affichent leur opposition à la mise en concurrence du ferroviaire.

S'agissant du technicentre, ils avancent que le site actuel se suffit à lui-même et que à part quelques passages à Rennes pour le tour en fosse, le site a les capacités de prendre en charges quelques rames supplémentaires.

L'Etoile ferroviaire du Mans « tant « origine-destination » de nombreux trains, serait mieux à même d'être dotée d'un technicentre. Ils ajoutent que l'Etoile du Mans avec un technicentre répondrait mieux aux besoins des trois Régions, Centre Val de Loire, Normandie et Pays de Loire.

- **Caractéristiques du projet et avenir de l'ancien atelier**

D'aucune s'interrogent sur la saturation du site actuel et la future saturation de l'accès au site, qui fait débat. Que deviendra l'ancien site s'interrogent t'ils ?

Le nouvel atelier comporterait trois voies pouvant accueillir chacune deux rames pour une emprise au sol de 5000 m². Un dépositaire ajoute que pour mémoire, l'extension de l'atelier en 2016-2017, avec trois rames de 110 m de longueur chacune et une surface de 5360 m² avait couté 17 millions d'euros. Il s'interroge donc sur :

- La reconstruction de toute infrastructure impactée (créées récemment),
- Le remisage thermique
- La station-service

Il demande des précisions sur le déplacement du local de pompage existant du carburant B, alors qu'il est mentionné sans plus de précision.

- **Environnement – insertion paysagère et architecturale - Nuisances diverses – bruits**

Une personne demande si avant tout le sol a été sondé et foré en prévision des travaux.

Certains s'interrogent sur le « comment » on atteint 4% de gaz à effet de serre alors que l'écoconduite et l'éco stationnement sont déjà mis en œuvre par l'opérateur.

Un autre s'interroge sur le déploiement du bio-carburant. Est-il vraiment écologique ? il ajoute qu'il s'appuie sur un rapport de la Cour des Comptes en date du 21/7/2021.

Il est évoqué la plantation d'arbres sur le parking. Il est souhaité de varier les espèces dans le respect de la biodiversité et qu'elles n'aient pas d'impact négatif sur les voitures.

Quant aux nuisances riveraines, elles sont liées au bruit, à l'éclairage et aux odeurs.

Des riverains participants aux ateliers mais ayant aussi donné leur avis sur la plateforme s'interrogent sur les impacts acoustiques, sur les études conduites et les mesures qui seront prises par le maître d'ouvrage. Dans cet esprit il est suggéré la création d'un mur anti-bruit.

Des riverains évoquent des odeurs de gaz d'huile en fonction des aléas climatiques et de la direction du vent.

Quant à l'éclairage ; il pose un problème la nuit.

Enfin certains demandent qu'une étude faune flore soit réalisée.

- **Aspect socio-économique- coûts**

S'agissant des salaires, un syndicat stipule qu'aujourd'hui les emplois sont des emplois de début de grille en majorité (bas salaire) et nous assistons à une augmentation du turn-over de 5% depuis la mise en place de la loi sur la réforme du ferroviaire et la fin du recrutement au statut en 2020. Ce phénomène est accentué par le contexte régional du marché de l'emploi favorable aux travailleurs et la tension sur ces types de métiers.

Pour une organisation syndicale, il y a un problème structurel de rémunération sur ce type de métiers qui ne permet pas aujourd'hui de fidéliser des salariés dont les compétences sont recherchées et indispensables au fonctionnement du système ferroviaire. À ce titre, elle estime qu'une partie de cet investissement aurait été plus utilement consacrée à l'amélioration de la rémunération des salariés.

Par ailleurs, ce nouvel atelier pose la question du plan de déplacements des salariés, alors que ces emplois s'exercent en horaires décalés. A fortiori un éloignement du lieu de travail et du domicile, renforce la nécessité d'utiliser son propre véhicule en l'absence de solution de transport collectif. Tout éloignement du lieu d'affectation induira donc un coût supplémentaire non négligeable dans le budget déplacement des salariés compte tenu de l'augmentation du prix des carburants, ajoute-t-elle. En l'absence de solutions de transport collectif ou groupé organisé, cette opération risque d'engendrer une charge de déplacement supplémentaire pour les salariés qui aura aussi un coût environnemental si elle s'exerce en véhicule individuel à motorisation thermique.

Elle s'interroge enfin sur l'absence de clauses sociales dans les appels d'offre de la Région.

Technicentre le grand blottreau

Quant au coût du projet, quelques autres évoquent un « flou » financier sur le montant de la réalisation du projet. Le coût inscrit est de 40 millions d'euros alors que le contrat État Plan Région 2023-2027 parle de 58 millions d'euros et un total de 129 millions d'euros en y ajoutant l'Etoile du Mans. La stratégie régionale en 2021 indiquait seulement un cout de 35 millions d'euros pour les deux ateliers. Il est demandé des précisions à ce sujet.

- **Exploitation du technicentre- mutualisation**

Il est mentionné à plusieurs reprises dans les avis que le technicentre actuel rencontre déjà des difficultés en matière d'entrée et de sorties des rames.

D'autres estiment qu'il pourrait exister un partage et une mutualisation des moyens entre le site actuel et le nouveau technicentre. Certains s'interrogent sur la gestion des matériels, sur la connaissance par les conducteurs e ces nouveaux matériels, enfin sur la polyvalence des conducteurs.

D'autres aussi font état de la possibilité ou non de mise en route de nouvelles rames notamment entre Nantes et Saint Gilles ou bien encore entre Nantes et Pornic.

Quelques-uns s'interrogent de savoir si les Intercités pourront toujours s'approvisionner en utilisant les installations qui seront de la gestion du nouveau technicentre.

- **Divers**

A la lecture du tableau des avis et contributions il est loisible de lire de nombreuses observations émises à titre individuel mais qui néanmoins ont leur intérêt. Il s'agit d'avis le plus souvent émis sur l'infrastructure du nouvel atelier et son agencement, ce sont des avis émis sur les conditions de travail par poste ou bien de conditions sociales particulières. Le maitre d'ouvrage y répondra en ligne.

Synthèse des contributions et propositions ayant émergé pendant la concertation

Des propositions en plus des observations ont été émises et nous les reprenons :

S'agissant de l'opportunité, plusieurs instances ont fait la proposition d'un technicentre à l'Etoile du Mans et non au Grand Blottreau, afin de mieux satisfaire à l'interrégionale Centre val de Loire, Normandie et Pays de Loire.

Quant aux nuisances, la mise en place d'un mur anti-bruit.

Quant à l'environnement, la plantation d'espèces d'arbres n'ayant aucune incidence négative sur les voitures.

Quant aux aspects sociaux, des syndicats proposent des éclaircissements sur les conditions salariales.

Quant à l'exploitation, il est évoqué que les voies soient reliées par une passerelle commune ce qui éviterait de devoir descendre et remonter pour changer de voie. Ou alors prévoir plus d'outillage dans l'atelier.

REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE AUX OBSERVATIONS ET PROPOSITION

Le maitre d'ouvrage a répondu à chacune des questions au sein du tableau joint en annexe. Par ailleurs lors des rencontres les mêmes questions et interrogations ont été formulées et les réponses soit du vice-président de région, soit du directeur ou du chef de projet sont reproduites en *verbatim*

Technicentre le grand blottreau

Évolution du projet résultant de la concertation

Le projet au sens propre du terme n'a pas évolué. Nonobstant le maître d'ouvrage a enregistré les préoccupations soit du personnel soit des riverains pour corriger ou mettre en place ce qui sera possible

Quant au résultat des études lorsque les études d'impact seront réalisées, il sera loisible au maître d'ouvrage de parfaire son projet et de remédier aux nuisances.

Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Précisions à apporter de la part du responsable du projet et des autorités concernées

Il conviendra de conduire des études bruit en tenant compte de ce qui a été émis lors des différentes rencontres, notamment pour les riverains du Grand Blotreau

Il conviendra de conduire des études de nuisances lumineuses dans les mêmes conditions, de même que celles émises pour les odeurs en fonction des aléas climatiques.

S'agissant des aménagements tant extérieurs qu'intérieur, le maître d'ouvrage répondra aux différentes propositions en concertation avec le personnel.

Quant à l'étude des sols en cours, le maître d'ouvrage en communiquera le résultat sur la plateforme dédiée.

Recommandations du garant pour garantir le droit à l'information et à la participation du public à la suite de cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

En premier lieu il conviendra pour le MO de diffuser largement sa réponse au présent bilan en l'adressant à tous les participants du Comité de pilotage mis en place, ainsi qu'à tous ceux qui ont participé et laissé leurs coordonnées sur la plateforme dédiée, en l'insérant et en le faisant savoir.

Il conviendra donc :

Mettre en place un comité de pilotage avec la Région, les volontaires les riverains et les institutions syndicales, en vue de pouvoir informer le public. Ce comité pourrait être constitué des membres syndicaux, des associations liées au ferroviaire, des riverains, et des élus tant régionaux que municipaux. Ce comité sera en mesure d'éclairer le public sur la phase chantiers, de recueillir les doléances et de les transmettre au maître d'ouvrage

De maintenir jusqu'à la fin de la phase travaux la plateforme informatique de participation

Inclure dans le document en réponse les éléments résumés des entretiens conduits en amont de la concertation avec les syndicats.

Il conviendra de placer sur le site participatif les études qui seront conduites notamment celles liées au bruit, aux nuisances lumineuses mais aussi au forage des sols. En effet des demandes liées à ces nuisances ne pouvaient pendant le temps de la concertation, trouver de réponses mais avant l'enquête publique, lors des études d'impact, ces études seront réalisées et le public devra en être informé.

Liste des annexes

Annexe 1 : Tableau des demandes de précisions et recommandations des garant.e.s

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable			
Demande de précisions et/ ou recommandations 30/03/2024	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
<p>Il conviendra de poursuivre les études bruit en tenant compte de ce qui a été émis lors des différentes rencontres, notamment pour les riverains du Grand Blotreau</p> <p>Il conviendra de conduire des études d'éclairement en tenant compte des nuisances lumineuses dans les mêmes conditions. Par ailleurs les études concernant les odeurs intégrées dans l'étude d'impact devront tenir compte des aléas climatiques.</p> <p>S'agissant des aménagements tant extérieurs qu'intérieur, le maître d'ouvrage répondra aux différentes propositions en concertation avec le personnel.</p> <p>Quant à l'étude des sols en cours, le maître d'ouvrage en communiquera le résultat sur la plateforme dédiée.</p>			

<p>Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s</p>			
<p>En premier lieu il conviendra pour le MO de diffuser largement sa réponse au présent bilan en l'adressant à tous les participants du Comité de pilotage mis en place, ainsi qu'à tous ceux qui ont participé et laissé leurs coordonnées sur la plateforme dédiée, en l'insérant et en le faisant savoir.</p> <p>Il conviendra donc :</p> <p>De mettre en place un comité de pilotage avec la Région, les volontaires les riverains et les institutions syndicales, en vue de pouvoir informer le public.</p> <p>De maintenir jusqu'à la fin de la phase travaux la plateforme informatique de participation</p> <p>D'inclure dans le document en réponse les éléments résumés des entretiens conduits en amont de la concertation avec les syndicats.</p> <p>De placer sur le site participatif les études qui seront conduites notamment celles liées au bruit, aux nuisances lumineuses mais aussi au forage des sols</p> <p>De prévoir avec les mêmes personnes des réunions périodiques sur le site pendant la durée de la phase chantier afin de rester à l'écoute des riverains et en mesure de limiter les nuisances.</p> <p>Le garant informe aussi le MO dans le cadre de l'article L 121-16-2 du code de l'environnement, qu'il lui est possible de faire appel à la CNDP pour garantir une participation continue du public entre sa réponse à ce bilan et l'ouverture de l'enquête publique.</p>			

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Commission
nationale
du débat public

Décision n° 2023 / 148 / ASL / 1 du 8 novembre 2023 relative au projet de construction de l'atelier SUD LOIRE à Nantes (44)

La Commission nationale du débat public,

Vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et L.121-15-1 et suivants ;

Vu le courrier du 25 octobre 2023 et le dossier annexé de M. Marc ROUXEL, représentant SNCF Voyageurs Loire Océan, sollicitant la désignation d'un garant pour le projet de construction de l'atelier de maintenance et de remisage SUD LOIRE à Nantes, en application de l'article L.121-17, et selon les modalités des articles L. 121-16 et L. 121-16-1 ;

Considérant que :

ce projet comporte des enjeux environnementaux locaux significatifs ;

le calendrier de la concertation du projet doit permettre de garantir le droit à l'information et à la participation du public ;

Après en avoir délibéré,

Décide :

Article 1^{er}

M Serge QUENTIN est désigné garant de la concertation préalable sur le projet de construction de l'atelier de maintenance et de remisage SUD LOIRE à NANTES.

Article 2

La présente décision sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 8 novembre 2023.

Le président
M. Papinutti

Pièce jointe n°2



Le président

Paris, le 15 novembre 2023

Monsieur,

Lors de la séance plénière du 8 novembre 2023, la Commission nationale du débat public (CNDP) vous a désigné garant du processus de concertation préalable concernant le projet de construction de l'atelier de maintenance et de remisage SUD LOIRE (ASL) sur le secteur du grand Blottereau à Nantes, porté par SNCF Voyageurs Loire Océan.

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

- Rappel du cadre légal et des objectifs de la concertation préalable

Cadre légal de la concertation préalable en application de l'article L. 121-17 du code de l'environnement

En application de l'article L.121-17 du code de l'environnement, « la personne publique responsable du plan ou programme ou le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, **soit selon des modalités qu'ils fixent librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L.121-16-1.** Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article L.121-16. ».

Objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large. L'article L.121-15-1 du code de l'environnement précise que la concertation préalable permet de débattre :

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ou des objectifs et principales orientations du plan ou programme ;

- des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions, notamment en partageant avec vos interlocuteurs et interlocutrices ces exigences légales.

- Enjeux généraux de la concertation préalable

Dans le cadre de l'article L.121-17 du code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage (MO). La CNDP ne peut légalement imposer des modalités, néanmoins les préconisations du garant et leur prise en compte par le MO doivent être rendues publiques.

De la même manière, votre rôle n'est pas réduit à celui d'observateur du dispositif de concertation. **Vous êtes le prescripteur des modalités de la concertation (information et participation du public)** : charge au MO de suivre vos prescriptions ou non. Vous n'êtes pas responsable de ses choix mais de la qualité de vos prescriptions et de la transparence sur leur prise en compte.

Votre rôle et mission de garant : défendre un droit individuel

Votre analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques vous sera d'une grande aide. **Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs concernés afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il est souhaitable de soumettre à la concertation.** La précision de vos préconisations dépend de la qualité et du temps consacré à cette étude de contexte.

À compter de votre nomination et jusqu'au démarrage du processus de concertation, il vous appartient d'accompagner et de guider le MO dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de transparence, de clarté et de complétude des informations mises à disposition du public.

L'article L.121-16 du code de l'environnement dispose que le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concerné(s) par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller au respect de ce délai nécessaire pour que le public puisse se préparer à la concertation, à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication afin que le public le plus large et diversifié soit informé de la démarche de concertation. **Ces dispositions légales sont un socle minimal à respecter.**

S'agissant spécifiquement du projet dont vous garantissez la concertation, j'attire votre attention spécifiquement sur :

- l'absence d'alternative et l'absence de propositions autres que la présentation d'un seul projet par le maître d'ouvrage, or conformément à l'article L121-15-1 du code de l'environnement, le public doit pouvoir débattre de l'opportunité du projet et de ses enjeux ;
- l'importance de définir la méthodologie de concertation la plus appropriée pour recueillir le point de vue du public le plus large possible ;
- la clarification auprès du public du lien entre la concertation et la décision publique, notamment au regard du rôle joué par la Région, susceptible d'apporter des réponses aux questions du public relevant de son champ de compétences.

Par ailleurs, le MO envisage le dépôt de sa demande d'autorisation environnementale au plus tard le 1^{er} avril 2024, ce qui suppose une concertation préalable d'une durée incompatible avec des délais raisonnables permettant au public de prendre connaissance du projet et de formuler des observations et des propositions. Ce calendrier devra donc être desserré pour respecter le droit à l'information et à la participation du public.

3- Conclusions de la concertation préalable

Il s'agit enfin d'élaborer votre bilan, dans le mois suivant la fin de la concertation préalable. Ce bilan, dont un canevas concernant la structure vous est transmis par la CNDP, comporte une synthèse des observations et propositions présentées par le public. Il doit également présenter le choix de méthodes participatives retenu par le MO, ses différences avec vos recommandations et sa qualité. Le cas échéant, il mentionne les évolutions du projet qui résultent de la concertation. **Il met l'accent sur la manière dont le MO a pris en compte – ou non – vos prescriptions.** Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO qui le publie sans délai sur son site ou, s'il n'en dispose pas, sur celui des préfectures concernées par son projet, plan ou programme (art. R.121-23 du CE). Ce bilan est joint au dossier d'enquête publique.

La concertation préalable s'achève avec la transmission à la CNDP de la réponse faite par le MO aux demandes de précisions et aux recommandations contenues dans votre bilan, dans les deux mois suivant la publication de ce dernier (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'Etat et publiée sur le site internet du MO. **Aucune demande d'autorisation (quel qu'en soit le code) ne peut être déposée avant cette réponse du MO, qui clôt la phase de concertation préalable (art L.121-1-A CE).** Je vous demande d'informer le MO du fait que, dans le cadre de l'article L.121-16-2 du code de l'environnement, il a la possibilité de faire appel à la CNDP pour garantir une participation continue du public entre sa réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique. Cette nouvelle phase de participation se fondera pour partie sur vos recommandations et sur les engagements du MO.

La CNDP vous confie donc une mission de prescription à l'égard du MO et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation. **Cette procédure a pour objectif de veiller au respect des droits conférés au public par l'article L120-1 du code de l'environnement en application de la Constitution. La garantie de ces droits est placée sous votre responsabilité, au nom de la CNDP.**

Vous remerciant à nouveau pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de ma considération distinguée.

Marc Papinutti

Monsieur Serge QUENTIN

Garant de la concertation préalable

Construction de l'atelier de maintenance et de remisage (ASL) à Nantes

[la commission nationale du débat public](#)

244 boulevard Saint-Germain – 75007 Paris – France – T. +33 1 40 81 12 63 – marc.papinutti@debatpublic.fr debatpublic.fr

AVIS DE CONCERTATION PREALABLE

Articles L.121-15-1 à L.121-21 et R.121-19 à R.121-24 du code de l'environnement

PROJET DE TECHNICENTRE LOIRE OCEAN - BLOTTEREAU

La concertation préalable porte sur le projet de technicentre Loire Océan – Blottereau, nouveau site de maintenance et de remisage des trains régionaux à Nantes.

La création de ce technicentre est réalisée dans le cadre de la stratégie des mobilités de la Région Pays de La Loire - Autorité Organisatrice - qui vise à développer l'offre de transport. L'ouvrage sera réalisé dans le cadre du contrat de concession de l'exploitation des trains « Tram-Train – Sud Loire » qui a été notifié à SNCF Voyageurs le 11 juillet 2023 à l'issue d'une procédure de mise en concurrence. Afin de gérer ce contrat, SNCF Voyageurs a créé la filiale SNCF Voyageurs Loire Océan qui sera le porteur du projet.

Après avoir sollicité la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) au titre de la procédure de saisine facultative des projets relevant de l'article L121-17 du code de l'environnement, le Maître d'Ouvrage a pris l'initiative d'organiser une concertation préalable.

La concertation publique préalable est une procédure organisée en amont d'un projet susceptible d'avoir un impact sur l'environnement, le cadre de vie ou l'activité économique d'un territoire. Elle vise à informer le public de manière claire et transparente sur les données et les enjeux du projet et à lui permettre d'exprimer ses observations, ses interrogations et ses propositions alternatives.

Lors de la séance plénière CNDP du 8 novembre 2023, un garant a été nommé, il s'agit de Monsieur Serge QUENTIN.

Cette concertation se déroulera du 1^{er} février au 14 mars 2024.

Pendant toute la durée de cette concertation :

- Le dossier de concertation sera accessible sur le site Internet [xxxx](#).
- Une réunion publique se déroulera le lundi 5 février à 19h, au 20 rue Saint-Médard à Nantes.
- Un atelier participatif sur l'insertion locale du technicentre se déroulera le lundi 12 février à 19h, au 20 rue Saint-Médard à Nantes.
- Un atelier dédié aux agents et prestataires de service intervenant sur le site ferroviaire du Blottereau est également prévu pendant la concertation.
- Un registre physique d'observations sera situé à l'accueil du service urbanisme de la Ville de Montmagny, aux horaires d'ouverture (6, rue de Montmorency, Montmagny).
- Un registre dématérialisé d'observations sera accessible sur le site Internet [xxxx](#).

Des avis, questions, contributions peuvent être adressées au garant par mail : serge.quentin@garant-cndp.fr ou par courrier : M. Serge QUENTIN – CNDP 244, boulevard Saint-Germain, 75007 Paris.

A l'issue de la concertation préalable, dans un délai d'un mois, le garant transmettra son bilan au maître d'ouvrage qui le publiera sans délai sur le site Internet [xxxxx](#). Le bilan sera joint au dossier d'enquête publique. A compter de la publication du bilan, le maître d'ouvrage disposera de deux mois pour publier sur son site internet les mesures qu'il jugera nécessaire de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation.

PIECE JOINTE 4

Documents et photos annonçant la concertation préalable



La concertation préalable

Les objectifs de la concertation
 - Informer le public et recueillir ses observations
 - Prendre en compte les avis et propositions
 - Favoriser l'adhésion et la participation

Le cadre réglementaire
 - La concertation préalable est prévue par l'article L.121-15-1 du Code de l'environnement

Vous pouvez contacter le garant
 Par mail : serge.quentin@nantes-metropole.fr
 Par téléphone : 02 51 12 12 12

Voire avis compte
 - Il sera pris en compte dans le cadre de la concertation préalable

Informez-vous et participez

Vous avez une question et devez venir à la réunion publique ?

- Le 5 février à 19h 00, rue Saint-Médard à Nantes
- Le 12 février à 19h 00, rue Saint-Médard à Nantes

Participer à l'atelier de concertation publique ?

- Le 12 février à 19h 00, rue Saint-Médard à Nantes

Consultez le dossier de concertation

- Sur le site internet : www.registrenumerique.fr/technicentre-loireocean-blottereau
- Par mail : serge.quentin@nantes-metropole.fr

Donnez votre avis

- Sur le site internet : www.registrenumerique.fr/technicentre-loireocean-blottereau
- Par mail : serge.quentin@nantes-metropole.fr
- Par téléphone : 02 51 12 12 12

Projet de Technicentre Sud Loire

Augmentation de l'offre de mobilité régionale
 - Le projet de technicentre Sud Loire est un projet de gare de voyageurs qui permettra de renforcer l'offre de mobilité régionale et de favoriser l'emploi local.

→ Identification des besoins
 - Le projet de technicentre Sud Loire est un projet de gare de voyageurs qui permettra de renforcer l'offre de mobilité régionale et de favoriser l'emploi local.

→ Un site de maintenance et de remisage nécessaire
 - Le technicentre Sud Loire permettra de renforcer l'offre de mobilité régionale et de favoriser l'emploi local.

Les étapes du projet

- 2024 : Étude de faisabilité
- 2025 : Travaux de construction
- 2026 : Mise en service

Partagez ici vos questions ou avis avant le 14 mars 2024

Avancez des questions ou remarques sur le projet de Technicentre Sud Loire (à compléter)

Avancez des questions ou remarques sur le projet de Technicentre Sud Loire (à compléter)

Ouest-France Loire-Atlantique
15 janvier 2024

Avis administratifs



Articles L.121-15-1 à L.121-21 et R.121-9 à R.121-26 du Code de l'environnement
Projet de technicentre Loire Océan - Blottereau
La concertation préalable porte sur le projet de technicentre Loire Océan - Blottereau, nouveau site de maintenance et de remisage des trains régionaux à Nantes

AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE

La création de ce technicentre est réalisée dans le cadre de la stratégie des mobilités de la Région Pays de la Loire - autorité organisatrice - qui vise à développer l'offre de transport. L'ouvrage sera réalisé dans le cadre du contrat de concession de l'exploitation des trains «TremTwin» Sud Loire» qui a été notifié à SNCF Voyageurs le 11 juillet 2023 à l'issue d'une procédure de mise en concurrence. Afin de gérer ce contrat, SNCF Voyageurs a créé la filiale SNCF Voyageurs Loire Océan qui sera le porteur du projet.

Après avoir sollicité la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) au titre de la procédure de saisine facultative des projets relevant de l'article L.121-17 du Code de l'environnement, le maître d'ouvrage a pris l'initiative d'organiser une concertation préalable.

La concertation publique préalable est une procédure organisée en amont d'un projet susceptible d'avoir un impact sur l'environnement, le cadre de vie ou l'activité économique d'un territoire. Elle vise à informer le public de manière claire et transparente sur les données et les enjeux du projet et à lui permettre d'exprimer ses observations, ses interrogations et ses propositions alternatives.

Lors de la séance plénière CNDP du 8 novembre 2023, un garant a été nommé. Il s'agit de M. Serge Quentin.

Cette concertation se déroulera du 1er février au 14 mars 2024.

Pendant toute la durée de cette concertation :

- le dossier de concertation sera accessible sur le site internet <https://www.registrenumerique.fr/technicentre-loireocean-blottereau>
- une réunion publique se déroulera le lundi 5 février à 19 h 00, au 20, rue Saint-Médard à Nantes,
- un atelier participatif sur l'insertion locale du technicentre se déroulera le lundi 12 février à 19 h 00, au 20, rue Saint-Médard à Nantes,
- un atelier réservé au personnel du site de maintenance est également prévu le 12 février,
- un registre physique d'observations sera situé à l'accueil de la mairie de Nantes aux horaires d'ouverture,
- un registre dématérialisé d'observations sera accessible sur le site internet <https://www.registrenumerique.fr/technicentre-loireocean-blottereau>

Des avis, questions, contributions pouvant être adressés au garant par mail : serge.quentin@nantes-metropole.fr ou par courrier : M. Serge Quentin, CNDP, 244, boulevard Saint-Germain, 75007 Paris.

À l'issue de la concertation préalable, dans un délai d'un mois, le garant transmettra son bilan au maître d'ouvrage qui le publiera sans délai sur le site internet : <https://www.registrenumerique.fr/technicentre-loireocean-blottereau>

Journalistes | Nouveaux arrivants | Associations | Professionnels | 34 communes

Services
Sortir
Participer
Territoire et institutions

Actualités Publiées le 09 février 2024

TECHNICENTRE SUD-LOIRE : LA CONCERTATION A DÉMARRÉ

[Départements, stationnement](#) | [Participation citoyenne](#) | [Nantes](#) | [Dossier - Blottereau](#)

Un deuxième atelier de maintenance devrait être mis en service fin 2026 sur le site ferroviaire de Nantes-Blottereau pour accompagner le développement de l'offre TER. Habitants et acteurs du territoire sont invités à donner leur avis sur le projet à l'occasion d'une concertation organisée jusqu'au 14 mars.

Partager

Ronan BESSEYRE DES HORTS • 3e et +
Directeur Général de SNCF Voyageurs Loire Océan & Direct...
1 mois •

[Projet de Technicentre Sud Loire]

La concertation avec le public est lancée !

Deux échéances, ouvertes à tous, se tiendront en présence d'un garant nommé par la **Commission nationale du débat public (CNDP)** :

- Le 5 février à 19h : réunion publique de lancement (20 rue Saint-Médard à Nantes)
- Le 12 février à 19h : atelier «insertion locale du projet» (même adresse)

Pour contribuer en ligne jusqu'au 14 mars, c'est par ici : <https://urlz.fr/psXg>

Ce projet de centre de maintenance et de remisage est conçu pour optimiser l'entretien des rames affectées à la desserte ferroviaire du Sud Loire.

L'objectif ? Disponibiliser au maximum les trains pour les heures de pointe et renforcer l'offre de transport pour les voyageurs.

Par ailleurs, ce projet a été pensé pour réduire au maximum son impact sur l'environnement :

- Bâtiment Haute Qualité Environnementale et Basse Consommation
- Station de distribution de bio-carburant pour décarboner encore davantage le train

#PlaneTER

Région Pays de la Loire Julien Bainvel Roch Brancour Loïc MILLOIS
Olivier JUBAN Magali Lardé TER Pays de la Loire (SNCF VOYAGEURS) Loïc Brabant
Agence Eker Nantes Métropole



prevus



Ronan Besseyre
@RonanBesseyre

[Projet de Technicentre Sud Loire]

La concertation avec le public est lancée !

Une réunion publique se tiendra le lundi 5/02 à 19h au 20 rue Saint-Médard à #Nantes, en présence d'un garant nommé par la @CNDPDebatPublic.

Pour contribuer, c'est ici : urlz.fr/psXg



Création d'un site de maintenance et de remisage des trains régionaux à Nantes

→ Concertation du 1^{er} février au 14 mars 2024

Olivier JUBAN et 9 autres personnes

3:25 PM · 1 févr. 2024 · 1 786 vues

1 6 13 1



CONCERTATION SUR LE PROJET DE TECHNICENTRE SUD LOIRE

OUVERT LE 01/02/2024 À 00 HEURE, CE REGISTRE SERA CLOS LE 14/03/2024 À MINUIT



La concertation préalable porte sur le projet de technicentre Sud Loire, nouveau site de maintenance et de remisage des trains régionaux à Nantes.

La création de ce technicentre est réalisée dans le cadre de la stratégie des mobilités de la Région des Pays de La Loire - Autorité Organisatrice - qui vise à développer l'offre de transport. L'ouvrage sera réalisé dans le cadre du contrat de concession de l'exploitation des trains « Tram-Train - Sud Loire » qui a été notifié à SNCF Voyageurs le 11 juillet 2023 à l'issue d'une procédure de mise en concurrence. Afin de gérer ce contrat, SNCF Voyageurs a créé la filiale SNCF Voyageurs Loire Océan qui sera le porteur du projet.



Contribution du secteur CGT Cheminot.es des Pays de la Loire
à la “concertation sur la construction de l’atelier Sud Loire”.

L’application d’une idéologie libérale à l’encontre d’une politique industrielle !

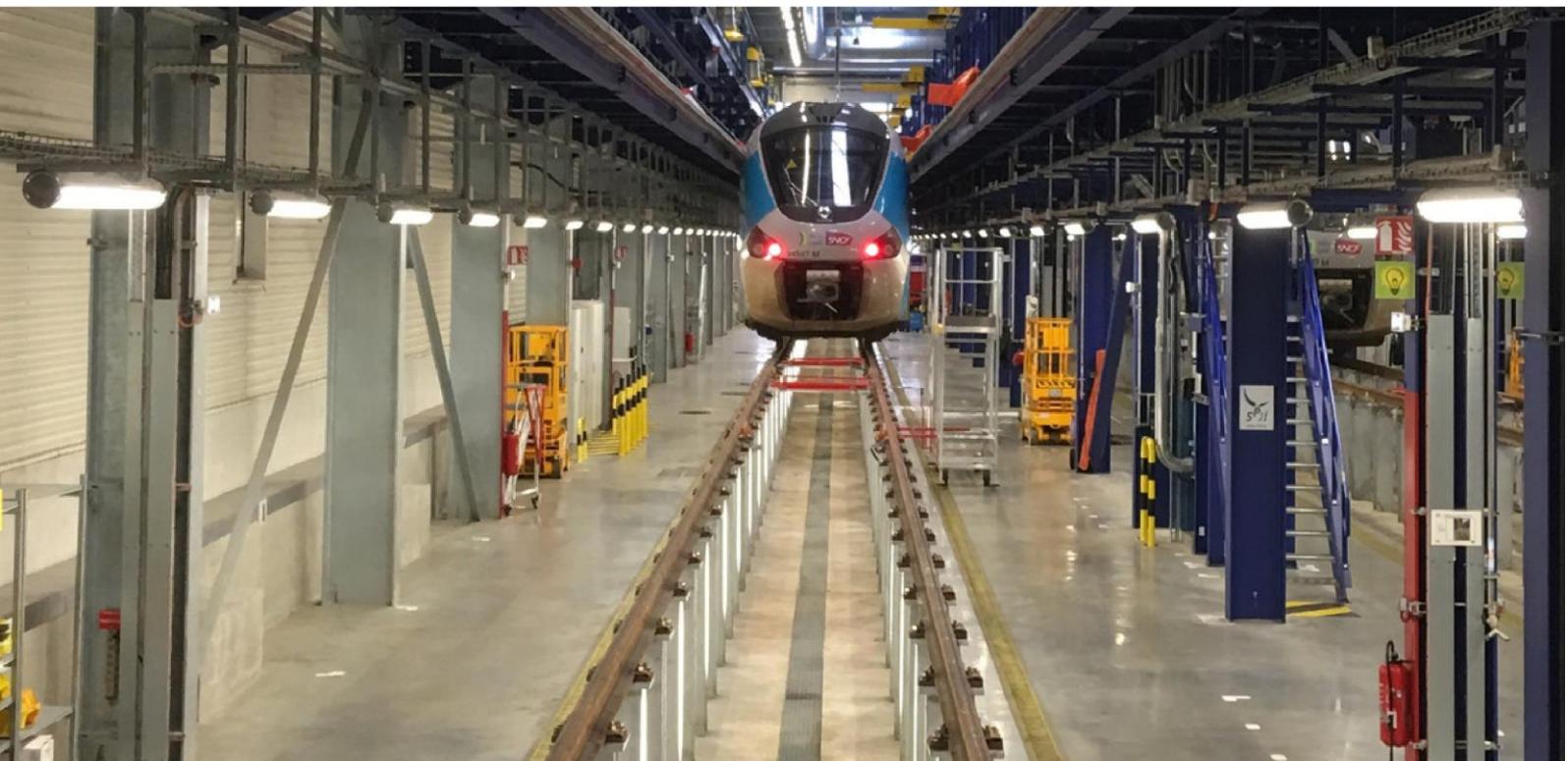


SECTEUR CGT
CHEMINOT.ES DES PAYS
DE LA LOIRE



JANVIER 2024

TABLE DES MATIÈRES



Contexte général	3
Besoin de maintenance en Pays de la Loire	5
Risque(s) financier(s) pour l'exploitation TER en Pays de la Loire	6
De nombreuses problématiques d'exploitation	6
La question du coût du projet	8
La question du coût social	9
Conclusions	10

A - CONTEXTE GENERAL

Le Service public ferroviaire SNCF, adossé à des politiques volontaristes de l'État et des Régions, a produit de très bons résultats : pour exemples, le lancement et extension du TGV en France et une croissance forte de l'offre des trains du quotidien. Et ce malgré un déficit historique en matière de maintenances du réseau.

En Pays de la Loire, la volonté d'expérimenter la régionalisation des transports ferroviaires a été un réel succès.

L'entreprise historique a permis une augmentation du nombre de voyageurs de + 131 % entre 1997 et 2013 passant de 6,8 à 15,7 millions de voyageurs en une quinzaine d'années.

Cette croissance a été permise grâce à l'entreprise publique, unique et intégrée qu'est la SNCF.

Les logiques industrielles étant « motrices » dans les choix de matériels roulants et des systèmes de maintenances, c'est ce qui a prévalu à la construction du Technicentre de Nantes Blottereau et de son extension pour les rames longues Intercités.

Les choix politiques de libéralisation des chemins de fer en Europe et en France portent un coup important à cette logique industrielle en alléguant l'intérêt économique des entreprises ferroviaires (EF) qui concourent aux appels d'offres. Dès lors, la question n'est plus de construire un atelier en fonction du matériel roulant envisagé pour une offre de dessertes mais de fournir un marché financier attractif et rentable.

L'ensemble des matériels régionaux des séries concernées étant transféré à la filiale SV Sud Loire, quels seront les impacts concernant les dessertes devant être assurées sur les autres lignes non reprises par cette filiale?

Les connaissances « métiers » des conducteurs de la SVLO seront probablement limitées aux matériels affectés à chaque opérateur.

Or cette situation est déjà source de dégradation de la qualité de service aujourd'hui avec la dédicace des roulements aux périmètres des futurs lots détachables.

La compétence rendue limitée du personnel Sud Loire pour ces séries d'engins (mais aussi à certaines lignes) ne peut que renforcer ce facteur affectant la qualité de service

La Région politique en tant qu'AOM indiquait même, lors du Comité de lignes « Portes de Bretagne » le 10 novembre 2022, nous citons : « En effet, à compter de 2026, une partie du matériel roulant sera dédiée aux services concédés dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du lot Sud Loire. Il n'est pas encore certain que TER, qui restera l'exploitant sur le reste du réseau (dont Nantes - Pontchâteau - Redon), puisse réaliser le plan de transport dans son intégralité avec le parc roulant qui lui restera. ».

À l'heure du transfert, cette question n'est et ne sera pas résolue pour notre Organisation syndicale.

Aujourd'hui, le manque de matériels roulants se traduit par de nombreuses suppressions de trains. L'affectation de matériels et de personnels dédiés à certaines lignes rigidifiera les solutions envisageables et/ou possibles aux aléas, et ne permettra en aucun cas d'améliorer globalement une situation aujourd'hui dégradée.

La CGT des Cheminot.es élabore ses revendications en partant des moyens humains et matériels nécessaires pour produire des « trains voyageurs et Fret ».

Au travers de nos projets industriels « Ensemble pour le fer » et « Ensemble pour le fret », la CGT Cheminot.es démontre qu'il est possible de répondre aux enjeux environnementaux et aux besoins de la population en matière de transports ferroviaires à condition de revenir sur les réformes ferroviaires néfastes mises en œuvre de 2014 et 2018.

L'Histoire l'a démontré : seule la maîtrise publique et les possibilités de mutualisations des moyens d'une Entreprise unique et intégrée peuvent répondre efficacement à ces enjeux sociétaux.



B - BESOIN DE MAINTENANCE EN PAYS DE LA LOIRE

À l'heure actuelle, les maintenances dites de « niveau 1 » à « niveau 3 » de l'ensemble du parc TER et IC (Intercités) sont assurées au Technicentre de Nantes Blottereau ; en dehors de quelques opérations spécifiques (tour en fosse à Rennes).

L'utilisation de celui-ci offre la souplesse nécessaire à la production programmée et à la gestion des aléas.

Le Technicentre a toute capacité à prendre en charge quelques rames supplémentaires, mais en nombre limité, nous en sommes conscients.

À ce jour, malgré les dernières annonces « politiques » du Conseil régional d'augmenter l'offre TER, aucune étude d'acquisition de nouveaux matériels n'est connue, ni faut-il le dire, actée. Il est donc impossible, objectivement, de définir les besoins réels de maintenances pour les décennies à venir.

La construction d'un second atelier sur la zone géographique de Nantes Blottereau ne répond donc pas à l'enjeu industriel tel qu'il doit être envisagé.

Pour la CGT, à l'instant de cette contribution, la maintenance des rames TER souffre d'une trop grande centralisation.

L'Étoile ferroviaire du Mans étant « origine-destination » de nombreux trains, elle devrait être équipée d'un Atelier de maintenance du matériel.

Notre organisation formule la proposition que celui-ci réponde aux besoins des trois régions voisines (Centre Val de Loir, Normandie et Pays de la Loire) puisque des séries de rames de ces dites régions stationnent au Mans.

Notre organisation n'est pas non plus fermée à l'idée de construire d'autres ateliers sur la région.

Les besoins de faire plus de ferroviaire n'est plus à démontrer.

Les ambitions politiques de mettre en œuvre des SREM (RER périurbain) autour des métropoles régionales devraient se traduire par l'achat important de matériels roulants.

Mais en toute logique, nous rappelons que les besoins de maintenance doivent se concevoir au moment de l'achat de ces matériels en répondant aux spécificités techniques de ceux-ci.

C - RISQUE(S) FINANCIER(S) POUR

L'EXPLOITATION TER EN PAYS DE LA LOIRE

N'ayant aucune(s) charge(s) de travail supplémentaire de programmée(s) pour les années à venir et pour répondre aux besoins financiers des EF répondants aux appels d'offres, la démultiplication d'ateliers « annexes » liée à chaque attributaire « gagnant » un appel d'offres va inévitablement réduire l'utilisation de l'atelier « historique ». Pour autant, les charges fixes ne pourront pas être réduites à l'équivalent.

En effet, selon quelques « discussions informelles » entendues par nos militant.es, il serait question d' 1 million d'euros de perte par an.

Ce sujet pourrait être encore plus préoccupant si le futur gagnant de l'appel d'offre lancé par l'État pour les dessertes Intercités « Nantes-Bordeaux » et « Nantes-Lyon » (BONALY) levait l'option d'un atelier spécifique

D - DE NOMBREUSES

PROBLEMATIQUES D'EXPLOITATION

- Difficultés de circulations

Dans sa configuration actuelle, le Technicentre de Nantes Blottereau rencontre déjà des difficultés en matière d'entrée(s) et de sortie(s) des rames. Ce site en cul-de-sac ne dispose que d'un seul point d'entrée et de deux points de sortie (dont l'un qui nécessite un rebroussement).

Ces points permettent l'accès à la Gare voyageur de Nantes-Orléans et au relais du triage de Blottereau.

Mais uniquement en empruntant les voies principales de la ligne Nantes-Angers qui est la plus fréquentée de la région.

Il est donc déjà très délicat, d'un point de vue « manœuvre/circulation/aiguillage » d'insérer ces mouvements entre les trains ; alors comment imaginer augmenter le nombre de rames maintenues en ce lieu ?

Plusieurs EF différentes et opérant sur ce même site (IC, SVLO, lot TER boucle, lot TER axe), il va se poser le problème d'arbitrages de ces circulations.

La gestion de « la question des retards et des priorités » va devoir prendre en compte les risques commerciaux de toutes ces EF.

De fait, ce ne sera pas la logique opérationnelle qui prévaudra mais bien l'apparition de règles rigides qui s'imposera.

Le transport de marchandises par rails connaît déjà ces problématiques de régulation du réseau depuis l'ouverture à la concurrence du FRET ferroviaire en 2006.

La question de l'appartenance du « Poste M » doit aussi être posée :

Ce poste d'aiguillage gère les mouvements d'entrée(s) et de sortie(s) du site. Il est exploité par l'établissement TER. Dans ce nouveau contexte concurrentiel, cette appartenance risque d'être dénoncée comme « partielle » :

Le « Poste M » devrait, en toute logique, être transféré à SNCF Réseau au sein de l'Établissement Infra-Circulation, mais le dossier présenté n'en fait pas état.

- Réduction des possibilités de stationnement.

L'atelier SVLO se construirait en lieu et place de voies de stationnements. Cette réduction de moyens de garage impactera la gestion des matériels à court ou moyen terme.

Quelles solutions de garages de substitutions sont envisagées par les promoteurs de ce projet ?

Si l'utilisation plus importantes de voies du RFN (par exemple au triage du Blottereau) est envisagée, quel budget est-il prévu (et donc voté) pour acquitter des redevances supplémentaires pour l'usage des voies de service du RFN en lieu et place des voies du dépôt ?

Cette perte de capacité de garage induira de fait des mouvements supplémentaires en « entrée/sortie » du dépôt.

Cela viendra, indubitablement, aggraver la situation décrite précédemment.

- Gestion des installations communes :

L'installation de remplissage des sablières, la station de carburant, la machine à laver, nettoyage Voie 17, (etc) auront un usage partagé.

Dans le contexte de l'ouverture à la concurrence, leurs accès devront être arbitrés. Quel(s) service(s) auront « la tâche » d'effectuer cet arbitrage et la facturation de ces services ?

Les surcoûts de gestion de ces installations n'ont pas été chiffrés par les promoteurs de ce projet.

7

E - LA QUESTION DU COÛT DU PROJET

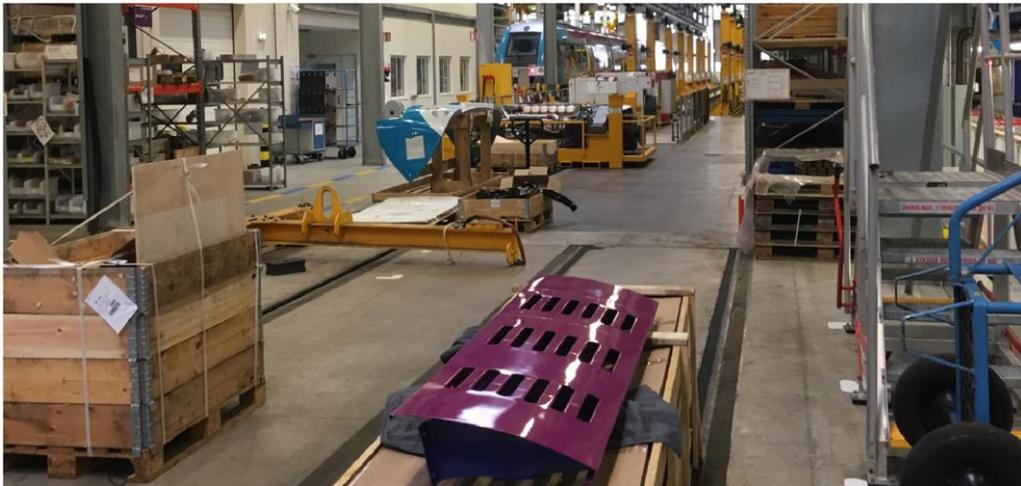
Un certain flou financier existe sur le montant réel de cette réalisation et nous nous interrogeons sur la maîtrise des coûts par le Conseil régional concernant de telles infrastructures.

Pour mémoire, la première phase du technicentre de Nantes Blottereau était budgété à 25 millions d'euros (33.5 millions d'euros 2023) pour 4 voies et intégrant la déconstruction de l'atelier historique.

l'extension de l'atelier pour la maintenance des rames CORADIA Intercités en 2016/2017, avec 3 voies de 110m de longueur chacune et une surface construite de 5360m² avait coûté, au bas mot, quelques 17 millions d'euros (19,9 millions d'euros 2023).

Aujourd'hui, Le coût indiqué du projet serait de « 40 millions d'euros » (source : Site CNDP). Le CPER (contrat plan état région) 2023-2027 évoque même 58 millions d'euros pour cet atelier à Nantes (et au total 129 millions d'euros pour 2 ateliers avec l'atelier Étoile ferroviaire du Mans). Alors que la SRM (Stratégie Régional Mobilité) en mai 2021 indiquait seulement un coût de 35 millions d'euros pour les 2 ateliers. (Source : Sessions plénières du CR et avis du CESER PDL)

De plus, pour la CGT Cheminot.es, le dossier semble incomplet puisque la reconstruction de toutes les infrastructures impactées ne semble pas être précisée et/ou définie pour l'atelier historique (exemple du remisage thermique).



F - LA QUESTION DU COÛT SOCIAL

Dumping social et abaissement des conditions de travail au profit de la rentabilité

La CGT des Cheminot.es combat le dumping social qui est organisé dans le monde du travail en général et dans le ferroviaire en particulier. Les différentes réformes du ferroviaire visent à “déconstruire” les droits sociaux des cheminot.es. L’ouverture à la concurrence est avant tout une mise en concurrence des salarié.es.

Ce projet de l’atelier SVLO est à placer dans ce contexte. Il fragilise les capacités à recruter et à fidéliser le personnel et donc maintenir les compétences techniques spécifiques liées à la Maintenance ferroviaire.

Le dossier indique que cet atelier sera exploité en service journée/nuit. De fait, le travail de nuit est accentué puisqu’il intervient toutes les deux périodes de travail. La CGT alerte sur le risque du travail de nuit pour les salariés.

Le travail de nuit est un facteur de risque pour les travailleurs. En effet, l’organisme est soumis à un rythme dit “circadien”, programmé par des horloges internes, et qui agissent sur de nombreuses activités physiologiques dont la prise alimentaire, les sécrétions hormonales et l’alternance de la veille et du sommeil.

Les risques avérés correspondent aux troubles du sommeil, et aux troubles métaboliques. Le travail posté et/ou de nuit est souvent associé à une diminution de la durée du sommeil ce qui aboutit à un déficit chronique de sommeil (réduction de 1 à 2 heures de sommeil par jour). Le sommeil en journée est de moins bonne qualité (plus court, morcelé, perturbé par des éléments extérieurs comme le bruit par exemple) et donc moins réparateur. Les troubles du sommeil se traduisent par une somnolence, et une diminution de la vigilance pouvant être à l’origine d’accidents survenant la nuit. Ces derniers sont plus importants lors du trajet « aller » avant le poste du matin, et lors du trajet « retour » après le poste de nuit. Les accidents du travail sont plus nombreux lors du travail de nuit : plusieurs grandes catastrophes industrielles, comme Tchernobyl, Bhopal, Three Mile Island par exemple, ont eu lieu la nuit.

G - CONCLUSIONS

- Ce dossier n’est pas maîtrisé techniquement par les promoteurs de ce nouvel atelier : ni d’un point de vue financier, ni d’un point de vu maintenance(s) du/des matériel(s), ni d’un point de vue Exploitation ferroviaire au sens industriel.
- la CGT préconise
 - Qu’un débat publique large soit mis en œuvre pour définir les besoins de dessertes ferroviaires régionales et inter-régionales en partant de ce qui peut être envisagé dans un proche avenir. Cette démarche doit comporter des objectifs chiffrés en matière de report modal de la route sur le rail cranté dans le temps. Ce qui n’est pas fait actuellement par le Conseil régional qui maintient « secret » le résultat des assistances à maîtrise d’ouvrage qu’il finance.
 - Que de ces besoins d’offres ferroviaires exprimés, des études d’achat(s) de nouveaux matériels roulants doivent être mises en œuvre.

- De définir les besoins de maintenances en prenant en compte les logiques de productions ferroviaires dans l'ouest de la France : pour cela, un Atelier de maintenance au Mans peut rapidement être réfléchi au(x) regard(s) des besoins des 3 régions voisines (PDL, CVL et Normandie).
- Que les besoins de maintenance de « niveau 1 et 2 » sur ce site pourraient rapidement être envisagé pour soulager efficacement la production des Technicentres de ces régions.



**Syndicat des Travailleurs et travailleuses du Rail
DE la région des Pays de Loire**



09 rue Nina Simone 44000 Nantes

☎ 02 40 35 61 59

✉ sudrail.paysdeloire@gmail.com

Nantes

Le 23/02/2024

Madame, Monsieur,

Le dossier de concertation du projet de technicentre SUD-LOIRE s'inscrit dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services TER conventionnés. Le syndicat SUD-Rail des Pays de la Loire et sa Fédération ont combattu en 2018, la loi pour un nouveau pacte ferroviaire permettant les appels d'offre. Nous n'avons d'ailleurs pas attendu cette loi pour dénoncer les méfaits de cette libéralisation puisque déjà avant 2006 nous la dénoncions pour le FRET. Les faits actuels concernant le transport FRET ferroviaire SNCF mais aussi ceux du privé nous donne malheureusement raison.

Nos arguments pour expliquer que la concurrence dans le ferroviaire n'est pas une solution viable dans le temps, ont été largement exprimés et documentés. En résumé, pour SUD-Rail le ferroviaire doit être pensé et construit autour d'un service public ferroviaire unifié en intégrant un haut niveau de conditions sociales pour les salariés et une péréquation des recettes.

Mais au fil du temps, c'est le chemin contraire qui a été pris avec un démantèlement par la SNCF via la gestion par activité et l'utilisation de la sous-traitance. Par les gouvernements libéraux, via des lois permettant l'ouverture à la concurrence, la fin du statut des cheministes et aussi les différentes réformes des retraites.

Sur notre région, la mise en concurrence d'un premier lot pourrait sembler anecdotique, mais il faut intégrer le fait que d'ici 2029 ce sera quasiment l'intégralité des lots inscrits dans la convention TER du réseau ferroviaire des Pays de la Loire qui seront exploités soit par des filiales SNCF ou d'autres groupes historiques, soit par des acteurs internationaux ou soit par des nouvelles entreprises privées.

Nationalement, d'ici 2040 ce seront environs 78 lots où une multitude d'entreprises ferroviaires dédiées à un lot ou à un marché qui seront créés avec des appels d'offres et des changements d'attributaires tous les 10 ans. On peut se projeter autour de 100 entreprises ferroviaires distinctes toutes activités confondues, qui vont se côtoyer avec selon les cahiers des charges des AO, autant de technicentre que de lots. Cela accentuera un peu plus la désorganisation du ferroviaire en

France et par voie de conséquence également sur notre région.

Au bout du compte, nos dirigeants SNCF ou certains acteurs politiques n'ont pas pris la mesure des conséquences désastreuses que cela pourraient occasionner notamment sur le volet sécurité. D'autres Pays, en avance sur la concurrence ont déjà fait machine arrière.

Passé ce préambule que nous pourrions développer plus longuement, intéressons-nous donc au dossier de concertation et de saisine de la CNDP.

SUD-Rail ne peut qu'approuver la volonté de l'AO et de la SNCF de vouloir développer l'offre et le service public de transport régional pour les 10 prochaines années.

La région des Pays de la LOIRE évoque que c'est grâce à la concurrence qu'elle peut augmenter l'offre de transport TER. Pour SUD-Rail c'est surtout parce qu'il existe un accord relatif au contrat de travail et à l'organisation du travail dans la branche ferroviaire moins disant socialement par rapport à l'accord d'entreprise du groupe public SNCF. SUD-Rail n'avait pas signé et était la seule organisation à dénoncer cet accord de branche en 2016 qui est un outil permettant de dégrader les conditions et les organisations de travail des agents dans les nouvelles entreprises et il vrai de faire des économies budgétaires notamment en rognant sur la QVT. De moins bonnes conditions sociales ne permettent pas d'attirer du personnel et de les fidéliser dans le temps.

Mais la région, la SA SNCF et SVLO oublie visiblement qu'il faut des moyens humains. Actuellement ce n'est pas à cause d'un manque de concurrence que le service rendu aux usagers n'est pas à la hauteur, encore moins à cause des cheminot-es de terrain qui font de leur mieux, mais bel et bien d'un manque de personnel et d'investissements anticipés de rames. Il est trop facile d'utiliser à chaque fois les excuses de la crise sanitaire pour justifier les difficultés de recrutement des agents de maintenance ou des dégâts récurrents du matériel suite à des heurts de gibier. Que dire de l'AO qui renvoie la balle à la SNCF alors qu'elle a été une des premières à lancer un appel d'offre entraînant de nombreuses réorganisations à SNCF TER avec son lot de suppression d'effectif et une restriction salariale.

Sur le côté technique de ce dossier concernant les différents items administratifs, d'urbanismes, de gestion et traitements des eaux, de l'impact sur les milieux naturels, SUDRail laisse les spécialistes traiter ces sujets tout en gardant un œil attentif au suivi et réponses apportées. Nous notons qu'il y a un point sensible concernant les espèces menacées et emblématiques de la région pour lesquelles quasiment aucune disposition ne semble prévue.

Pour SUD-Rail, le débat tourne essentiellement sur les alternatives au projet.

SVLO évoque plusieurs scénarios.

Dans le scénario 0, elle indique que l'atelier de maintenance historique est déjà saturé.

Pour rappel, cet atelier a fait des travaux d'adaptation de son dispositif de maintenance par un réaménagement du site en 2016, afin de pouvoir être en capacité d'intervenir sur 45 nouvelles rames type Régiolis et Région 2N pour certaines de grande capacité.

SUD-Rail considère qu'il y a certainement un autre scénario possible en agrandissant l'atelier actuel, en le modernisant et en construisant le tour en fosse qui est un véritable plus pour éviter des parcours parasites vers Rennes et libérant ainsi des sillons. La station actuelle pourrait être elle aussi agrandie pour exploiter du biocarburant.

Ainsi, notre scénario qui doit être budgété et comparé, pourrait permettre de faire des économies sur les 40 M€. Une partie du budget serait ainsi réattribuée pour construire un nouvel atelier sur le périmètre du Mans en vue du développement de l'offre et pour soulager le Technicentre des Pays de la Loire.

Cet atelier sur le Mans permettrait ainsi de faire de la robustesse et d'être plus réactif.

Concernant le personnel, puisque c'est bien SNCF Voyageurs qui a remporté le marché on peut tout à fait s'imaginer la continuité d'exploitation, en renonçant à la filiale SVLO, en renonçant à la séparation physique des activités industrielles (et du personnel) mais d'assurer la maintenance au sein de l'atelier existant avec notre proposition, sans séparation (ni transfert) du personnel.

Notre proposition serait un gain en mutualisant des moyens au sein d'une même structure ce qui serait beaucoup plus difficile à réaliser avec un nouvel atelier où SVLO serait le seul opérateur.

Pour SUD-Rail, la concurrence ne doit pas être un alibi pour bloquer tout autre scénario. Le but est bien de répondre le plus efficacement possible aux problématiques de maintenance et d'amélioration du service public ferroviaire.

SVLO réfute par son scénario alternatif 1 de créer le projet sur un autre site. Elle évoque que ce serait un frein à la SMR. Au contraire, en laissant pour l'instant une partie du foncier actuel, cela permet de

laisser des voies de garage et de manœuvre à disposition et cette espace pourra être utilisé dans le futur.

Sur les sujets plus techniques de ce futur atelier, nous relevons plusieurs points sensibles:

- L'atelier envisagé n'est pas débouchant. Ainsi, le garage des rames en attente de départ en ligne devant les sorties ateliers, empêchera de fait toute manœuvre qui pourrait être demandée avant le dit départ.
- Dans le but de désengorger le site lors de la construction de l'atelier et lors de l'exploitation de l'ensemble, des garages au faisceau OUEST rattachés au PAI87 sont envisagés. Ces garages ne sont possibles qu'à trois conditions réunies: l'engin n'a pas d'anomalie, l'engin ne nécessite pas de maintenance, l'engin ne nécessite aucune opération logistique, (WC, sable, plein de gasoil). Dans tous les autres cas, une rentrée site sera obligatoire. Dans cette situation, le site SVLO et BU TER retrouveraient une situation saturée telle que fin 2023. Voire même encore plus dégradée, car plusieurs voies seront occupées par l'atelier SVLO et le Tour en fosse.
- La question autour de la fluidité des circulations au sein du site se pose compte tenu de l'augmentation substantielle du trafic sur la région. En effet le doublement de la voie d'entrée SVLO sera toujours dépendante de l'aiguille 126 accès RFN. De plus l'augmentation du trafic conduira inévitablement à amplifier les points précédemment cités.
- Le doublement complet des services administratifs pour des besoins purement idéologiques conduira à une emprise au sol supérieure au besoin qui aurait été exprimé pour un simple agrandissement de l'existant ! (doublement de la station d'épuration, un parking supplémentaire, une entrée supplémentaire...). Les impacts écologiques et économiques sont ainsi clairement démontrés et avérés.
- Tous ces points mis en avant par SUD-Rail alourdiront un peu plus les arbitrages entre les deux entreprises. Quid dans dix ans, si un nouvel appel d'offre est remporté cette fois-ci par une entreprise privée ?
- Pour terminer, le chapitre 11 est consacré au niveau de connaissance publique du projet où est publié un article de l'AFP. Il est précisé que ce premier contrat d'exploitation attribué à la concurrence doit permettre de faire une économie de plus de 100 M€ sur 10 ans. Le syndicat SUD-Rail des Pays de la Loire souhaiterait connaître le détail de ces économies, sur quoi sont-elles réalisées et quel comparatif l'AO a utilisé pour aboutir à un tel chiffre ?

Merci.

Le syndicat SUD-Rail des Pays de la Loire.

Contribution CFDT Cheminots Pays de La Loire
Construction de l'atelier de maintenance et de remisage (ASL) à
Nantes
« Atelier du Blottereau »
Commission Nationale du Débat Public
Réunion de concertation du 24 janvier 2024

En préambule, nous remercions M. Serge Quentin, membre de la commission du débat public, garant de la concertation préalable pour la qualité des échanges et éclairages apportés en amont de cette rencontre.

Contexte

Dans le cadre de la mise en place à l'horizon 2026-2027 de nouvel atelier du Blottereau, il a été demandé à notre organisation syndicale de rendre un avis. Ce projet s'inscrit en réponse à la demande de l'Autorité Organisatrice de Mobilité (Conseil Régional Pays de La Loire) de construire un atelier de maintenance dédiée dans le cadre de l'ouverture à la concurrence et la mise en application opérationnelle du lot Sud Loire. Pour la CFDT, ce projet interroge d'un point de vue social, environnemental, sur la vision globale du schéma de maintenance de l'A.O.M dans le cadre des autres lots qui seront ouverts à la concurrence.

L'impact social

Disons clairement les choses, l'atelier de maintenance actuellement du Blottereau (I.C et TER) n'est pas utilisé à pleine capacité, il s'agit en l'espèce de transférer 30% de l'activité actuel vers un atelier dédié. Ce projet à 40M€ peut donc interroger alors que l'atelier actuel n'est pas utilisé pleinement.

Aujourd'hui ces emplois sont des emplois de début de grille en majorité (bas salaire) et nous assistons à une augmentation du turn-over de 5% depuis la mise en place de la loi sur la réforme du ferroviaire et la fin du recrutement au statut en 2020. Ce phénomène est accentué par le contexte régional du marché de l'emploi favorable aux travailleurs et la tension sur ces types de métiers.

Pour notre organisation syndicale, il y a un problème structurel de rémunération sur ce type de métiers qui ne permet pas aujourd'hui de fidéliser des salariés dont les compétences sont recherchées et indispensables au fonctionnement du système ferroviaire. À ce titre, nous

estimons qu'une partie de cet investissement aurait été plus utilement consacrée à l'amélioration de la rémunération des salariés.

Par ailleurs, ce nouvel atelier pose la question du plan de déplacements des salariés, alors que ces emplois s'exercent en horaires décalés. A fortiori un éloignement du lieu de travail

du domicile renforce la nécessité d'utiliser son propre véhicule en l'absence de solution de transport collectif. Tout éloignement du lieu d'affectation induira donc un coût supplémentaire non négligeable dans le budget déplacement des salariés compte tenu de l'augmentation du prix des carburants.

Cela interroge directement l'absence de clauses sociales dans les appels d'offre de la Région alors même que des décisions de l'A.O.M ont dans ce cas une incidence claire et directe sur les conditions de travail.

L'impact environnemental

Comme évoqué précédemment, outre le coût de cette opération pour le contribuable, cette opération interroge alors que la création de l'actuel atelier du Blottereau qui a coûté 25M€ remonte à 2011 et n'est pas à ce jour en utilisation de pleine capacité. Cette démarche va totalement à l'encontre de l'urbanisme circulaire et durable qui vise à capitaliser d'abord sur les capacités du bâti existant.

Ainsi cette opération ne sera-t-elle pas sans conséquence, tant en termes de bilan carbone (émissions liées aux matériaux de construction et à la construction elle-même) que sur l'artificialisation des terres au moment où nous devons agir en responsabilité dans le cadre de la nécessaire transition écologique.

En l'absence de solutions de transport collectif ou groupé organisé, cette opération risque d'engendrer une charge de déplacement supplémentaire pour les salariés qui aura aussi un coût environnemental si elle s'exerce en véhicule individuel à motorisation thermique.

Quelle est la vision globale du schéma de maintenance de l'A.O.M ?

C'est donc au final la vision de l'Autorité Organisatrice qui est interrogé sur le schéma de maintenance des 3 autres lots qui seront amenés à être ouvert à la concurrence d'ici 2031.

Pour rappel, le calendrier des transferts de service se décline de la façon suivante :

RÉGIONS	LOTS EN CONCURRENCE	AVIS DE PRÉ- INFORMATION (API)	AVIS DE CONCESSION	INFOS DES SALARIÉS (n°1)	CAHIER DES CHARGES (DCE)	REMISE DE L'OFFRE FINALE	NOTIFICATION NOUVEL ATTRIBUTAIRE → INFO DES SALARIÉS (N°2)	LANCEMENT APPEL À VOLONTARIAT* (ou plus tard ou déjà planifié)	MEX TRANSFERT **
PAYS DE LA LOIRE	Lot - Sud Loire (270 ETP) + Tram Train (116 ETP)	✓	✓	✓	✓	✓ Avril 2023		✓ Août à Nov	Tram-train - Déc. 2024 Sud-Loire - Déc. 2026
	Lot – Boucle	-	-	-	-	-	-	-	Déc, 2028 (ou plus tôt)
	Lot – Etoile mancelle	✓	-	-	-	-	-	-	Déc, 2029
	Lot – Axe Loire	-	-	-	-	-	-	-	Déc, 2031

Potentiellement, s'il s'agit de construire dans les 10 prochaines années, un atelier de maintenance par lot, cela ne sera pas sans incidence sur l'impact environnemental alors que la mutualisation est d'ores et déjà rendu possible (avec des marges de développement) en utilisant l'équipement existant.

Pour le bureau de la CFDT Cheminots Pays de La Loire

Ali Benhadjba – John Boussin – Bruno Dumouchel

Pièce n° 8

Madame la DRH,
Monsieur de Directeur Général,
Monsieur Serge CANTIN,

Lors de notre rencontre avec Mr Serge CANTIN l'UNSA-Ferroviaire avait listé un certain nombre de points, que nous souhaitions voir pris en compte.

La présente réunion en faisait partie.

La démarche globale de concertation choisie est d'une grande importance de part les éléments de fonds portés, mais également par l'affichage d'une transparence sur le dossier, et le droit à l'expression au sens large.

Sans doute cela permettra-t-il d'affiner le contenu du dossier pour en faciliter l'acceptation, mais également pour construire en complément ce qui est important dans « cette belle aventure » pour reprendre votre expression Mr le Directeur Général, à savoir « Un Projet d'Entreprise », auquel tous les agents transférés pourront s'identifier, et adhérer.

Permettez-nous pour clore cette introduction, une expression politique. L'UNSA-Ferroviaire a toujours été, et est toujours opposé à la notion de Concurrence dans le Ferroviaire.

Nous avons combattu unis, la Loi de la Réforme du Ferroviaire, mais ses décrets d'application s'imposent à nous tous.

L'UNSA-Ferroviaire œuvre donc pour une préservation des droits sociaux globaux, du collectif Cheminot transférés, et devenant ainsi des opérateurs de la Branche du Ferroviaire.

Nos mots sont choisis, notre ligne politique d'action également.

Attachons-nous maintenant au dossier de Concertation. Celui-ci à évoluer de façon significative, par rapport à sa version initiale.

Il est rassurant de voir que cette Concertation a déjà fonctionner correctement.

L'UNSA-Ferroviaire portera ses questions dans le portail prévu à cet effet comme tout un chacun. Nous vous laisserons juge des points de cette déclaration pouvant être transposés sur le fond de la Concertation.

Sur le plan politique de votre dossier, nous ne partageons pas le parallèle d'identification que vous faites à la cité ouvrière Cheminote, afin de porter partiellement positivement ce dossier.

Cette cité à l'Histoire Ouvrière Cheminote, construite sur le travail Cheminot SNCF, est une identification forte au service des Français pour leur transport quotidien, à l'engagement de combat pour la défense de notre Nation soit en soldat engagé, soit en soldat de la Résistance, pour la Liberté durable de notre Nation ; elle est bien loin dans ses valeurs collectives cheminotes, de ce qui se joue aujourd'hui.

Ce rappel et précision est important. Une nouvelle histoire s'écrit, ce n'est pas celle des Cheminots, mais celle d'une entreprise de la branche du ferroviaire, et simplement celle des salariés de la branche.

Cette différence est majeure, et actera votre réussite ou échec. Le poids de l'Histoire n'est pas nécessairement un atout.

Au-delà du politique, des inquiétudes sont toujours présentes pour nous. La coactivité dans une proximité aussi étroite de deux modèles sociaux, si différents, nous apparait comme un véritable risque.

La porosité entre les deux entreprises sera inévitable sur le long terme, d'autant que le processus de mise en concurrence s'inscrit sur 10 ans pour la BU TER pays de la Loire.

L'avenir de l'ancien site est une inquiétude forte pour nous, étant donné la description que vous en faites dans ce dossier, à savoir son manque de performance justifiant la création du nouveau site.

Le portage de la Convention devient donc une interrogation immédiate et forte. En complément nous dirons avec un peu d'humour, « mais qu'allez-vous faire de toute la richesse de l'ancien atelier ? ».

L'avenir à 10 ans, durée du marché, de l'atelier ASL, se pose également.

Nous souhaitons évidemment qu'au second tour vous gagniez à nouveau le marché. Dans le cas contraire, que deviendra cet atelier si son concept de production ne correspond pas au modèle industriel du nouvel opérateur ?

Dans ce dossier de concertation au-delà de la construction se fait jour l'avenir des infrastructures, du démantèlement possible, au rythme de changement des nouveaux gagnants des différents Lots.

Le nouvel atelier aura sa vie quotidienne avec ses opérateurs, les parkings nous semblent petits au regard des besoins, chacun aura-t-il sa place ? La réponse à son importance, car cela peut avoir un impact extérieur au site.

Nous concluons par un message positif, celui de la nécessité de poursuivre la démarche entreprise au sens large.

La concertation de cet atelier doit vivre pleinement. Nous serons présents. La concertation sociale doit également vivre pleinement. Nous serons également présents et quel qu'en soit la forme.

La valeur sociale durable de la filiale en dépend.

L'UNSA Ferroviaire vous remercie de votre attention.

Liste des pièces jointes

Pièce jointe n° 1 : Décision de la CNDP

Pièce jointe n° 2 : Lettre de mission au garant

Pièce jointe n° 3 : Avis de concertation du MO

Pièce jointe n° 4 : photographies des documents d'annonce de la concertation

Pièce jointe n° 5: Contribution CGT

Pièce jointe n° 6: Contribution Sud Rail

Pièce jointe n° 7 : Contribution CFDT

Pièce jointe n° 8 : Contribution UNSA ferroviaire

:

Le tableau des avis observations et contributions déposés sera placé en annexe du présent bilan