

PROJET DE TECHNICENTRE SUD LOIRE

DOSSIER DE CONCERTATION



SOMMAIRE

1 - PREAMBULE.....	5
2 - LE CADRE LEGAL DE LA CONCERTATION.....	9
3 - INTERET DU PROJET.....	10
3.1 - Caractéristiques du territoire	10
3.2 - Développement de l'offre ferroviaire.....	10
3.3 - L'offre de SNCF Voyageurs Loire Océan.....	12
3.3.1 - Un accroissement important et rapide de l'offre	12
3.3.2 - Un engagement fort dans la responsabilité sociétale de l'entreprise.	13
3.3.3 - Un centre de maintenance et de remisage dédié aux trains régionaux Sud Loire	13
4 - CONTEXTE GENERAL ET HISTORIQUE.....	14
4.1 - Localisation et périmètre du projet	14
4.2 - Situation foncière et exploitation actuelles du site	15
4.3 - Situation foncière et exploitants futurs du site.....	16
4.4 - Situation administrative actuelle	17
5 - OBJECTIFS DU PROJET	19
6 - CARACTERISTIQUES PHYSIQUES ET TECHNIQUES DU PROJET	21
6.1 - Programme technique	22
6.2 - Gestion des eaux pluviales.....	24
6.2.1 - Gestion des eaux pluviales du Technicentre existant	24
6.2.2 - Gestion des eaux pluviales du projet.....	25
6.3 - Principales grandeurs.....	26
6.4 - Procédures réglementaires	26
7 - IMPACTS PREVISIBLES	27
7.1 - Modifications des documents d'urbanisme.....	27
7.2 - Milieux naturels	27
7.3 - Ambiance acoustique	29
7.4 - Air et santé	30
7.5 - Hydrologie.....	30
7.6 - Paysage et patrimoine	31
7.7 - Agriculture	32
7.8 - Impacts socio-économiques	32
8 - DESCRIPTION DES DIFFERENTES SOLUTIONS ALTERNATIVES	41
8.1 - Pourquoi la création d'un Technicentre Sud Loire ?.....	41

8.2 - Quelles autres alternatives ?	41
9 - ETAT D'AVANCEMENT	43
10 - CALENDRIER PREVISIONNEL DU PROJET	44
11 - NIVEAU DE CONNAISSANCE PUBLIQUE DU PROJET	45
12 - ORGANISATION DE LA CONCERTATION	46
12.1 - Objectifs de la concertation	46
12.2 - Périmètre de la concertation	46
12.3 - Modalités de concertation	47
12.4 - Et après ?	47

Figure 1:Carte des Pays de la Loire (Source : https://www.actualitix.com)	10
Figure 2:Extrait de l'offre régionale de transport 2030 (Source : Stratégie Régionale des Mobilités).....	11
Figure 3 : Localisation du projet	14
Figure 4 : Situation foncière et exploitants actuels du site	16
Figure 5 : Localisation des principaux composants du site	17
Figure 6 - Aperçu de la localisation de la Station-Service et des silos de Gazole	18
Figure 7: Vue macro actuelle (Source : SNCF Voyageurs)	20
Figure 8: Plan d'implantation générale du projet.....	23
Figure 9 : Désignation des composants	24
Figure 10 – Aperçu de la délimitation côté EST du foncier de RTE / Enedis.....	24
Figure 11 – Aperçu de la station de traitement des eaux pluviales.....	25
Figure 12 : Implantation des bassins de rétention	25
Figure 13 : Représentation des surfaces principales revêtues (hors pistes et itinéraires).....	26
Figure 14 : Habitats favorables aux espèces faunistiques protégées observées sur le site.....	29
Figure 15: Espaces préservés du bruit (Source : PPBE Nantes Métropole)	29
Figure 16: Réseau hydrographique (Source : Géoportail)	30
Figure 17: Secteurs patrimoniaux et éléments identitaires (Source : Guide des enjeux paysagers à l'échelle de la Métropole ; avril 2012)	31
Figure 18: Illustration des 12 engagement mobilité à horizon 2023 (Source : SRM).....	41
Figure 19: Périmètre retenu pour la concertation	46

1 - PREAMBULE

Situé à Nantes, dans le secteur du Grand Blottereau, le projet dénommé Technicentre Sud Loire, consiste en la création d'un site de maintenance et de remisage ainsi qu'en la modification de 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. 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 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 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 (MOA) a pris l'initiative d'organiser une concertation préalable.

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

LE MOT DE LA REGION DES PAYS DE LA LOIRE



La Région déploie un véritable choc d'offre sur le ferroviaire !

La concession pour les Tram-Train et le Sud Loire traduit une première réalisation de cette volonté. A travers ce contrat de service public, la Région offrira +26% d'offre de transport ferroviaire dès décembre 2026 et +33% en 2030.

Cette ambition s'inscrit dans une trajectoire plus grande et à plus long terme, pour tendre vers plus de 70% d'augmentation du trafic.

Le Technicentre Sud Loire est l'un des instruments de cette stratégie. Cet outil industriel va créer des emplois et permettra d'accroître les capacités de maintenance, en agrandissant la zone dédiée à l'entretien des trains du complexe de Nantes Blottereau.

C'est aussi un outil autonome, pour l'efficacité et la performance de l'exploitant des lignes du Sud Loire. L'opérateur maître d'ouvrage puis gestionnaire du site sera ainsi en maîtrise de la qualité du service qui l'engage devant la Région et ses usagers.

Ce nouvel atelier permet surtout de dépasser les limites de l'atelier existant. Cette nouvelle installation ouvre donc sur le long terme, pour avoir plus de matériel roulant disponible et pour assurer l'offre de circulations en permanence. C'est un développement nécessaire pour le service régional.

Avec ce développement, la Région renforce le service sur la décennie et même au-delà, en franchissant une première étape vers la construction du Service Express Régional Métropolitain nantais.

Roch Brancour,
Vice-président de la Région des Pays de la Loire en charge des mobilités.

LE MOT DE SNCF VOYAGEURS LOIRE OCEAN



Le projet de construction du Technicentre Sud Loire a été pensé pour répondre à de nombreux impératifs liés à la maintenance des trains, à la maîtrise des ressources publiques engagées, ainsi qu'à l'insertion du bâtiment et de son activité dans son environnement.

Ainsi, ce nouveau centre de maintenance est conçu pour optimiser l'entretien des rames affectées à la desserte ferroviaire du Sud Loire, de type Autorail à Grande Capacité et Régiolis. L'objectif ? Disponibiliser au maximum les trains pour les heures de pointe et renforcer l'offre de transport pour les voyageurs. Pour cela, l'atelier sera doté d'installations plus modernes et plus efficaces parmi lesquelles un "tour en fosse" pour entretenir les roues des trains. Cette nouveauté en Pays de la Loire permettra d'éviter les nombreux trajets techniques jusqu'ici nécessaires

pour réaliser ces opérations à Rennes ou à Tours.

Implanté sur le site historique de Blottereau, à proximité du quartier "cheminot" de Doulon, l'atelier s'intégrera parfaitement dans les installations ferroviaires existantes, en limitant au maximum les nouvelles emprises au sol. Cette localisation limite les investissements en mutualisant certaines installations : poste d'aiguillage, station de carburant, et permettra à tous les trains de la Région de profiter des infrastructures nouvelles.

Enfin, ce projet de centre de maintenance a été pensé pour réduire au minimum son impact sur l'environnement : le bâtiment sera certifié Haute Qualité Environnementale et Basse Consommation. Il sera en outre doté d'une station de distribution de bio-carburant pour décarboner encore davantage le train.

Je vous invite donc toutes et tous à participer largement à la concertation que nous avons organisée, et vous donne rendez-vous lors des différentes rencontres prévues.

Ronan Besseyre,
Directeur Général de SNCF Voyageurs Loire Océan.

LE MOT DE LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC



Après saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), afin d'obtenir la désignation d'un garant pour le projet d'un Technicentre Sud Loire, nous avons été désignés pour cette mission.

La CNDP est une autorité administrative indépendante dont le rôle est d'informer les citoyens, leur donner la parole et la faire entendre.

Une concertation préalable est un dispositif participatif dont l'objectif est d'informer et de recueillir l'ensemble des avis des parties prenantes et du grand public sur un projet, plan ou programme, ce, avant que la décision finale ne soit prise.

Les Garants sont neutres, indépendants, impartiaux, ne donnent jamais d'avis sur le fond du projet mais facilitent le déroulement du processus de la concertation. Ils représentent la Commission Nationale du Débat Public et portent ses valeurs que sont la transparence, la neutralité, l'argumentation et l'équivalence de traitement.

Concrètement, je serai très attentif :

- À la qualité des informations diffusées,
- À la mise en œuvre des outils permettant l'information et l'expression du public,
- À la sincérité et à l'adéquation des réponses du maître d'ouvrage aux questions posées.

En définitive, au bon déroulement du processus de concertation.

Je souhaite que cette concertation soit la plus large possible et j'invite à participer tous ceux qui le pourront, et à vous approprier les différents moyens de connaissance du projet et de participation, mis à votre disposition.

A l'issue de la concertation, je rédigerai un bilan portant évaluation sur le déroulement de la concertation en précisant les arguments exprimés et les réponses du maître d'ouvrage aux questions posées tant en réunion publique, par écrit, ainsi que par voie dématérialisée.

Je suis aussi à votre disposition par mail : serge.quentin@garant-cndp.fr

Serge Quentin,
Garant CNDP.

2 - LE CADRE LEGAL DE LA CONCERTATION

La saisine de la Commission nationale du débat public

En raison de sa nature et de ses caractéristiques, le projet de Technicentre Sud Loire entre dans le champ de la saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP). Aussi, conformément au code de l'environnement, le maître d'ouvrage a saisi la CNDP afin de l'interroger sur les modalités d'information et de participation à mettre en œuvre pour soumettre au public le projet. Lors de sa séance du 8 novembre 2024, la CNDP a décidé (en application des articles L.121-8 et L.121-9 du code de l'environnement) de l'organisation d'une concertation préalable sous l'égide d'un garant qu'elle a nommé et qui sera présent tout au long de la procédure.

Qu'est-ce que la Commission nationale du débat public ?

La CNDP est une autorité administrative indépendante dont le rôle est de garantir l'information apportée dans la concertation et/ou de veiller au droit d'information des citoyens de manière à faire en sorte que le point de vue de ces derniers soit entendu par la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de l'élaboration des projets.

Qu'est-ce qu'une concertation préalable ?

La concertation préalable est une procédure organisée en amont d'un projet d'aménagement susceptible d'avoir un impact sur l'environnement, le cadre de vie ou l'activité économique d'un territoire. Elle est un temps d'information et d'échanges entre le maître d'ouvrage et le public sur l'opportunité et les caractéristiques principales du projet.

Le rôle du garant

Le garant est choisi pour son indépendance vis-à-vis des parties prenantes du projet et a pour rôle de veiller à l'intelligibilité des informations diffusées au public, à la qualité et à la sincérité des débats et enfin à la traçabilité des avis émis. Il est tenu à une obligation de neutralité et d'impartialité dans les débats. Il ne se prononce donc pas sur l'opportunité ou les caractéristiques du projet. A l'issue de la concertation, le garant établira, sous un mois, un bilan qui sera approuvé par la CNDP et rendu public.

3 - INTERET DU PROJET

3.1 - Caractéristiques du territoire

La Région des 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.

Figure 1: Carte des Pays de la Loire (Source : <https://www.actualitix.com>)



Les Pays de la Loire accueillent 3 832 120 habitants en 2020 (INSEE, 2020). La Région se caractérise par une dynamique démographique et économique supérieure à la moyenne nationale : + 30 000 habitants par an en moyenne, un taux d'emploi élevé en particulier chez les femmes (1^{ère} région hors Île-de-France) et un PIB (Produit Intérieur Brut) de 110 milliards d'euros, soit 5,1% de la richesse nationale.

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.

3.2 - Développement de l'offre ferroviaire

Tirés par la forte croissance de la population, le dynamisme des entreprises et l'attrait touristique de la région, les besoins de déplacement quotidiens des Ligériens, estimés à 12,6 millions en 2015 (tous modes, tous motifs), sont amenés à croître de manière significative. 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 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.

Installée comme chef de file de la mobilité régionale par la loi LOM, le conseil régional a créé sa marque de transport, Aléop, qui regroupe les cars, trains et bateaux de la région. Il a également adopté en 2021 une Stratégie Régionale des Mobilités (SRM : <https://www.paysdelaloire.fr/sites/default/files/2021-05/dtm-2021-strategie-mobilites.pdf>)

Figure 2: Extrait de l'offre régionale de transport 2030 (Source : Stratégie Régionale des Mobilités)

A retenir sur l'offre régionale de transport 2030

Une offre de transport renforcée sur tout le territoire, cadencée et continue toute la journée.

- Au moins **un train par heure par gare dans les deux sens** (+ 67% d'offre kilométrique, + 300 trains/jour) et une offre significativement renforcée le week-end ;
- Une offre augmentée rendue possible par une **maîtrise des coûts** permise par l'ouverture à la concurrence des TER ;
- Une offre **équilibrée sur tout le territoire** : un plan de sauvegarde des lignes de desserte fine du territoire et une ambition pour les périphéries des métropoles (services express métropolitains) ;
- Un **doublement de l'offre de cars sur les lignes à fort potentiel**, en accord avec les territoires ;
- Un fort investissement pour les **mobilités en zones peu denses** : un TAD 5j/7, 7h-19h sur tout le territoire, un soutien au covoiturage et à l'autopartage, en lien avec les nouvelles autorités organisatrices de la mobilité.

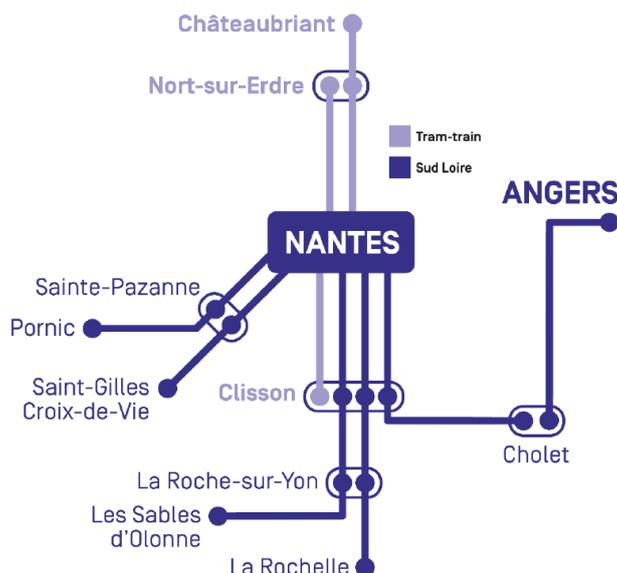
Une offre qui répond aux besoins de différents profils d'usagers et de territoires.

Une offre de qualité, dont l'évaluation est basée sur :

- la ponctualité (conformité) et la bonne articulation des horaires, tous modes ;
- le confort (nombre de places assises essentiellement, emport de vélos sur les itinéraires touristiques Train Loire à Vélo, rénovations mi-vie, équipements des cars – climatisation...) ;

Cette SRM prévoit, dans le domaine ferroviaire, un accroissement d'offre de 67% d'ici à 2030, notamment en proposant aux ligériens le passage d'un train par heure et par sens en semaine, dans toutes les gares de la région, de 6h à 20h.

Pour réaliser ce saut d'offre, la Région a lancé un appel d'offres pour l'exploitation d'un premier lot, appelé lot Tram-train Sud-Loire, dont le périmètre figure ci-dessous :



En juin 2023, le Conseil Régional a voté en assemblée plénière l'attribution de ce lot à la Société SNCF Voyageurs, qui en déléguera l'exploitation à une filiale spécialement créée à cet effet : SNCF Voyageurs Loire Océan.

3.3 - L'offre de SNCF Voyageurs Loire Océan

3.3.1 - Un accroissement important et rapide de l'offre

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 :

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

À partir de décembre 2024 : démarrage de l'ensemble « Tram-train »

- Passage de 19,5 à 25 allers-retours entre Nantes et Nort sur Erdre
- Passage de 23 à 24,5 allers-retours entre Nantes et Clisson

À partir de décembre 2026 : démarrage de l'ensemble « Sud Loire »

- 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, dans 38 gares en Pays de la Loire et l'augmentation de 26% des possibilités de correspondances avec les trains nationaux (TGV, Intercités)

3.3.2 - Un engagement fort dans la responsabilité sociétale de l'entreprise.

- **Des trains plus écologiques avec le déploiement du biocarburant** pour 10 rames de type Régiolis dès décembre 2026, en complément de mesures telles que l'éco-conduite, l'éco-stationnement, ou l'augmentation de la part des énergies renouvelables. Tous ces efforts cumulés permettront d'atteindre une **réduction de 40% des émissions de gaz à effet de serre en fin de contrat par rapport à 2022**
- **Plus de service dans les trains avec la présence d'un agent commercial 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.
- **32 000 heures d'insertion professionnelle annuelles pour aider les personnes éloignées de l'emploi à y revenir**

3.3.3 - Un centre de maintenance et de remisage dédié aux trains régionaux Sud Loire

La construction du site de maintenance et de remisage, prévue au cahier des charges de la consultation régionale, permettra la mise en exploitation de la nouvelle offre de transport Sud Loire, en ajustant les capacités de maintenance au besoin induit par l'augmentation massive de l'offre.

Ce projet constitue ainsi la première étape concrète de mise en œuvre de la Stratégie Régionale des Mobilités (SRM) dont les objectifs auront un impact tant sur la vie quotidienne des ligériens que sur l'aménagement du territoire à long terme. Ces développements constituent de nouvelles étapes à la construction du Service Express Régional Métropolitain nantais.

Ainsi, le projet combine un bâtiment labellisé HQE (Haute Qualité Environnementale) et BBC (Bâtiment Basse Consommation) et une infrastructure de distribution de biocarburant pour les trains Régiolis thermiques.

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 la condition pour la mise en place d'une meilleure offre de transport afin de répondre à cette demande croissante. Il permettra en outre la mise à disposition d'un maximum de rames pendant les heures de pointe en réaménageant les horaires de maintenance et en les rendant plus efficaces grâce à une infrastructure spécialement conçue et adaptée aux rames à entretenir.

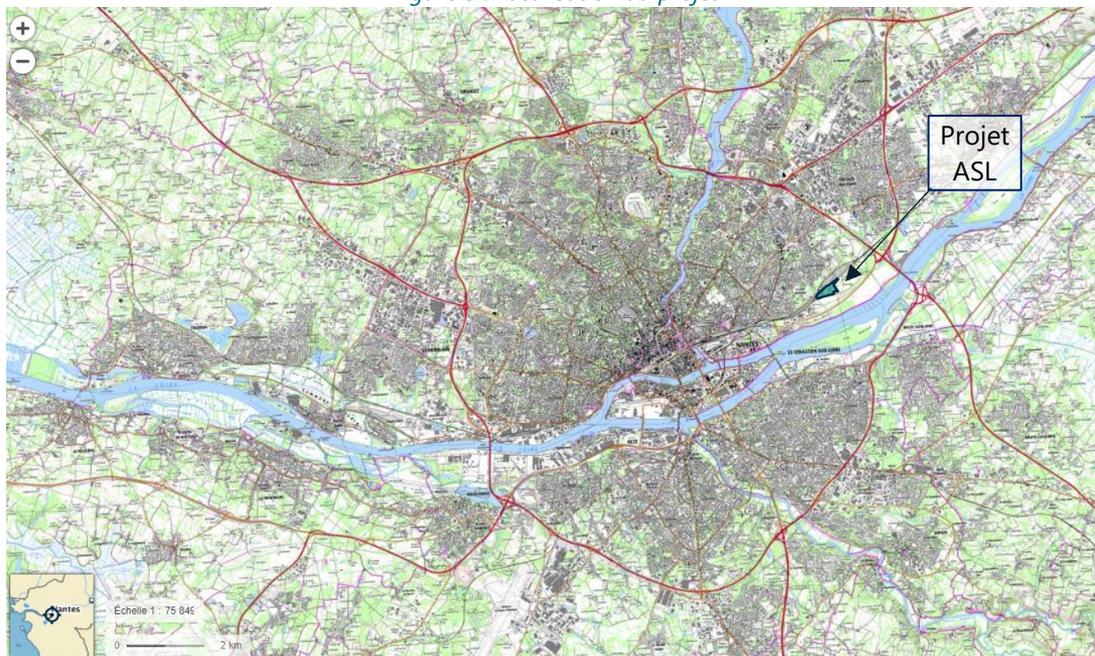
Il disposera d'un « tour en fosse », installation permettant de reprofiler les roues des trains. Cet équipement dont ne disposait pas la Région des Pays de la Loire jusqu'alors, pourra être mutualisé pour tout le matériel roulant en circulation sur le réseau Aléop en TER. Il évitera également de nombreux trajets techniques qui étaient jusqu'ici nécessaires pour réaliser ces opérations à Rennes ou à Tours.

4 - CONTEXTE GENERAL ET HISTORIQUE

4.1 - 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.

Figure 3 : Localisation du projet



 Périmètre d'exploitation actuel du TC PDL

 Périmètre du projet

 Périmètre RTE / ENEDIS

Comme le montre la Figure 3 précédente, le périmètre du projet 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 (Réseau de Transport d'Electricité) et ENEDIS.

Le périmètre du projet de Technicentre Sud Loire représente une surface d'environ 42 490m² soit 4,3 hectares.

4.2 - Situation foncière et exploitation actuelles du site

Le périmètre du projet est concerné par deux propriétés foncières :

■ **Un foncier SNCF Voyageurs** (en rouge foncé sur la Figure 4 suivante), 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 ;
- 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.

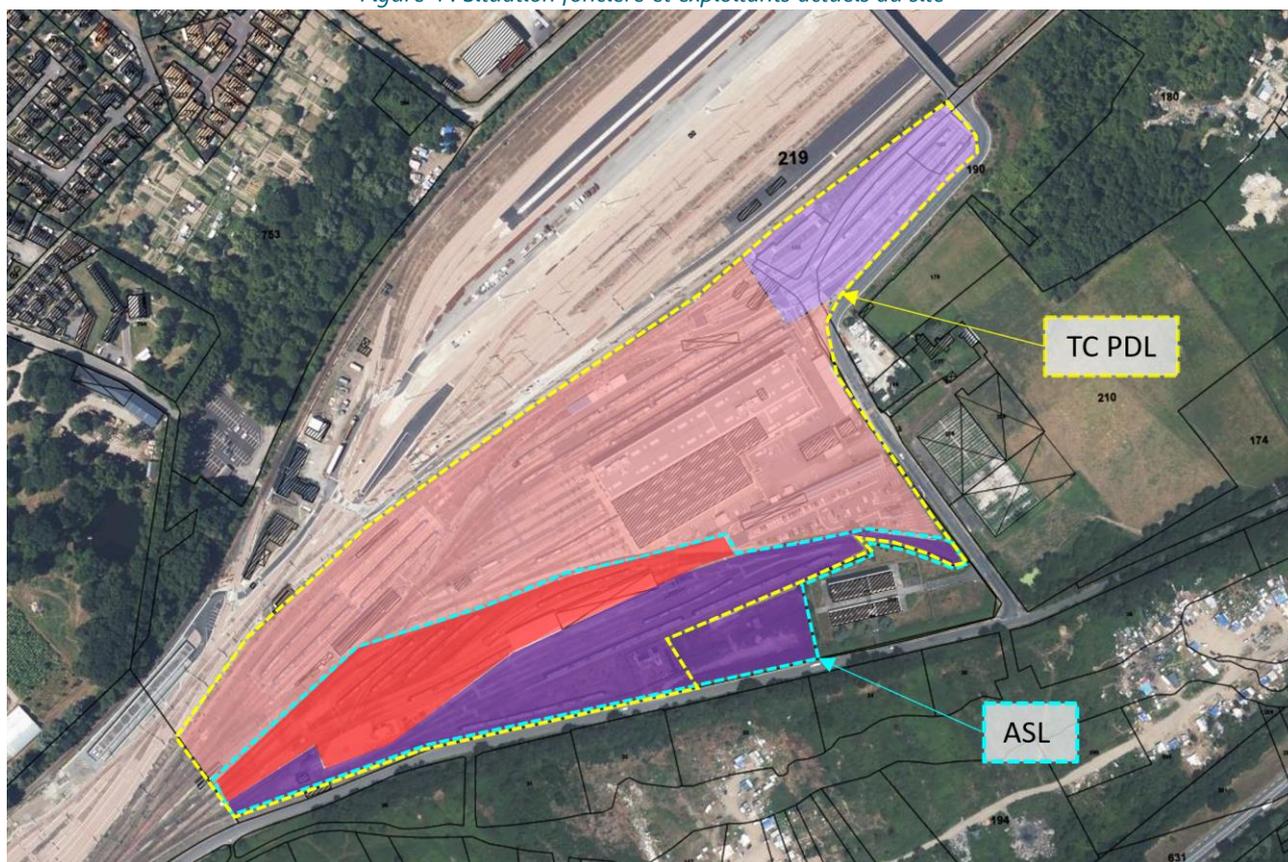
■ **Un foncier SNCF Réseau** (en violet foncé sur la Figure 4 suivante), exploité par SNCF Voyageurs, servant de stockage de diverses matières. S'y trouve également une station de traitement des eaux pluviales et de toitures collectées sur le site du Technicentre PDL.

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

- Un foncier SNCF Voyageurs (en rouge clair sur la Figure 4 suivante), principalement occupé par l'atelier de maintenance du Technicentre PDL, ICPE exploitée par SNCF Voyageurs ;
- Un foncier SNCF Réseau (en violet clair sur la Figure 4 suivante), occupé par des voies de remisage, exploitées par SNCF Voyageurs.

¹ Installations classées pour la protection de l'environnement

Figure 4 : Situation foncière et exploitants actuels du site



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

4.3 - Situation foncière et exploitants futurs du site

Au titre de l'article 21 de la loi « Nouveau pacte ferroviaire » de 2018, la Région des Pays de la Loire a demandé le transfert de ce foncier. Un protocole de transfert est en cours de négociation, la cession sera réalisée mi 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 ASL ou Technicentre 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 Technicentre Sud Loire) exploitée directement par **SNCF Voyageurs** au titre de sa convention d'exploitation TER.

4.4 - 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 ASL 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.

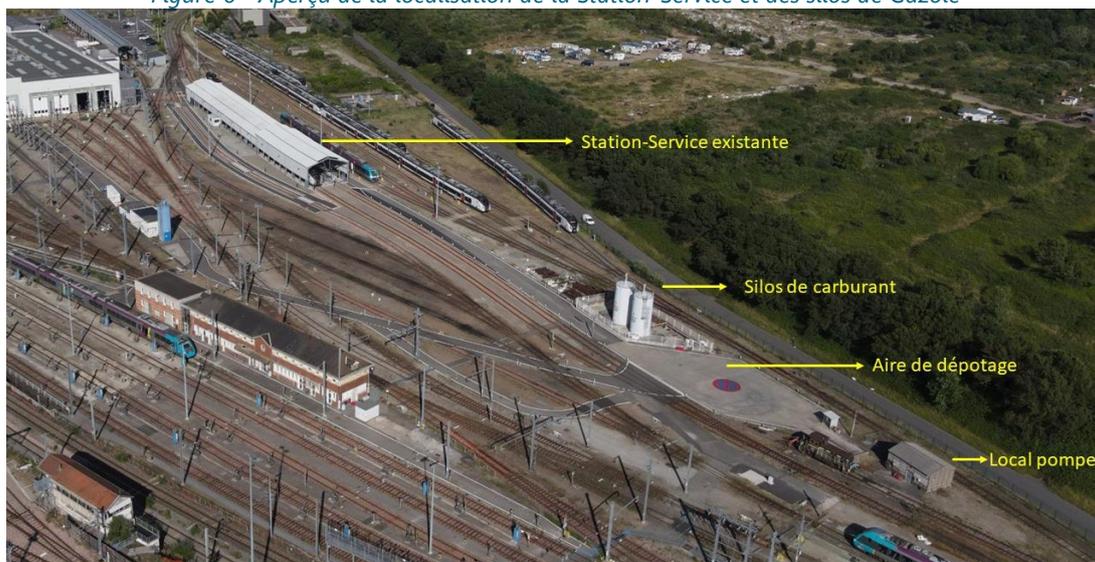
Figure 5 : Localisation des principaux composants du site



² A : Autorisation

³ DC : Déclaration avec Contrôle

Figure 6 - Aperçu de la localisation de la Station-Service et des silos de Gazole



5 - OBJECTIFS DU PROJET

La Région des 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 Voyageurs 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

L'ESSENTIEL

 <p>FIABLE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Un remisage où les circulations sont fluides avec une capacité d'accueil suffisante pour l'exploitation
 <p>COOPÉRATION</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Un atelier de maintenance performant, tant pour le bien-être des salariés que pour la maîtrise des opérations réalisées
 <p>ENGAGÉ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Un projet adapté aux enjeux environnementaux, certifié Haute Qualité Environnementale (HQE Bâtiment Durable) et labellisé (Bâtiment Bas Carbone et Bâtiment Biosourcé)

SNCF Voyageurs Loire Océan propose un projet couvrant l'ensemble des besoins fonctionnels nécessaires à l'autonomie du site de maintenance et de remisage Sud Loire ;:

- 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)

Quelques opérations resteront assurées par l'atelier historique via l'offre de référence de maintenance (ORM), comme le lavage technique des rames (détachage et nettoyage sous caisse) et le lavage des faces extérieures en machine à laver.

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



De nouveaux services à Nantes-Blottereau

Le projet intègre :

- 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

Le Technicentre 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 RTE / ENEDIS (poste source de Doulon).

Figure 7: Vue macro actuelle (Source : SNCF Voyageurs)



L'Atelier Sud Loire répond également à des enjeux socio-économiques qui sont développés dans la partie 7.8 - Impacts socio-économiques.

6 - CARACTERISTIQUES PHYSIQUES ET TECHNIQUES DU PROJET

Le Technicentre Sud Loire est prévu d'être exploité en jour/nuit en assurant la maintenance de niveau 2 et 3⁴. Il accueillera des rames électriques et des rames thermiques. Le parc en gérance sera constitué de 37 rames automotrices tel qu'indiqué dans le tableau suivant.

Nombre de rames	Série	Type	Traction Thermique	Traction Electrique	Longueur	Nombre de caisses	Accueil en US ⁵	Accueil en UM2 ⁶
17	X76500	AGC	x		72.80 m	4	x	x
10	B84500	Régiolis	x	x	71.60 m	4	x	x
10	Z51500	Régiolis		x	71.60 m	4	x	x

Tableau 1 - Caractéristiques du matériel roulant accueilli sur le site pour les besoins de remisage et de maintenance dans l'atelier

Des opérations de maintenance de type « maintien en situation opérationnelle » sont prévues sur le site notamment aux niveaux de voies de remisages, à savoir :

- Appoint sable ;
- Appoint fluides ;
- Appoint lave-glace.

Des opérations de maintenance dites « vision Voyageurs » sont prévues sur le site, à savoir :

- Nettoyage intérieur ;
- Nettoyage extérieur ;
- Remplissage et complément des réservoirs d'eau.
- Vidange et remplissage des WC ;
- Retrait des Tags ;

⁴ Opérations de maintenance de niveau 2 : vérifications, tests, échanges rapides d'équipements entre deux circulations
Opérations de maintenance de niveau 3 : visites périodiques préventives et déposes d'organes

⁵ US : unité simple (un seul train)

⁶ UM2 : unité multiple de 2 trains

6.1 - Programme technique

Le programme technique consiste en :

- La réalisation d'un atelier de 3 voies de maintenance sur pilotis, électrifiées 25kV. L'atelier comporte les grands équipements industriels et ferroviaires suivants :
 - Colonne de levage ;
 - Pont roulant ;
 - Passerelle d'accès au toit des rames, avec comble lacune ;
 - Caténaire escamotable ;
 - Extraction d'échappement ;
- La réalisation d'un bâtiment attenant à l'atelier comportant : vestiaire, sanitaires, salles de réunion, petit atelier, magasin et réfectoire, prise de service et lieu de coupure du personnel ;
- L'aménagement d'une esplanade devant l'atelier. Les véhicules y accèdent par une rampe depuis le chemin du bas.
- La création d'une voie (V23) raccordée au tiroir existant (V19) et la création d'un tour en fosse sur cette même voie pour le reprofilage des roues ;
- L'électrification de 3 voies de remisage existantes (V20 à V22) et l'adaptation au besoin de préparation des trains (vidange WC, pleins divers, nettoyage ...) ;
- La réalisation d'un parking pour véhicules de services, d'un accès camion et d'une aire de déchargement ainsi qu'une zone de tri et stockage des déchets ;
- Le déploiement de la distribution du carburant B100 (biocarburant) et le déplacement du local de pompage existante du carburant B7 (diesel) ;
- Le déplacement des équipements existants de traitement des eaux pluviales et le dévoiement des réseaux ;
- La reconstitution des installations existantes impactées par le projet.

Les vues suivantes apportent des aperçus des installations projetées.

Figure 8: Plan d'implantation générale du projet

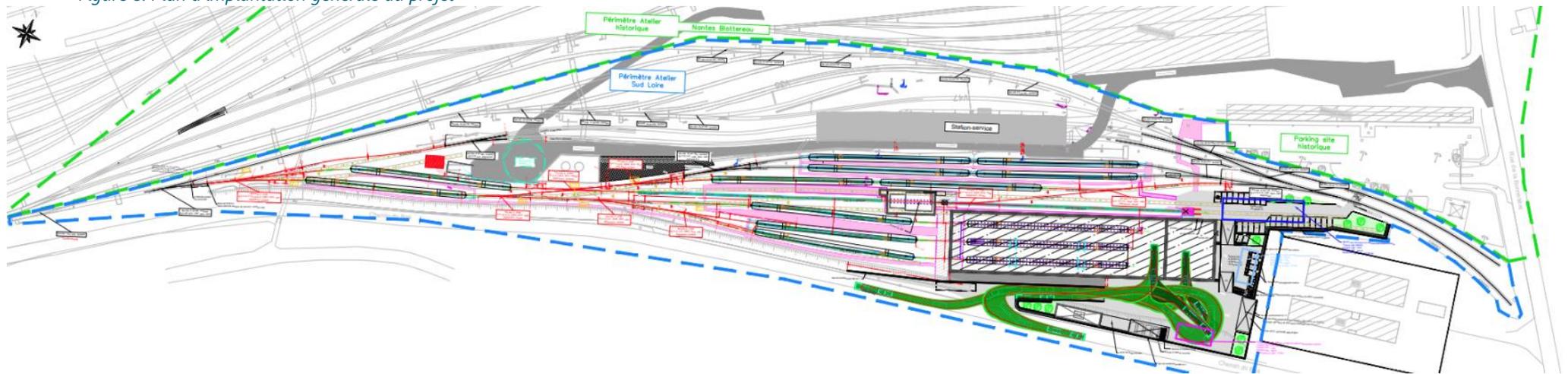
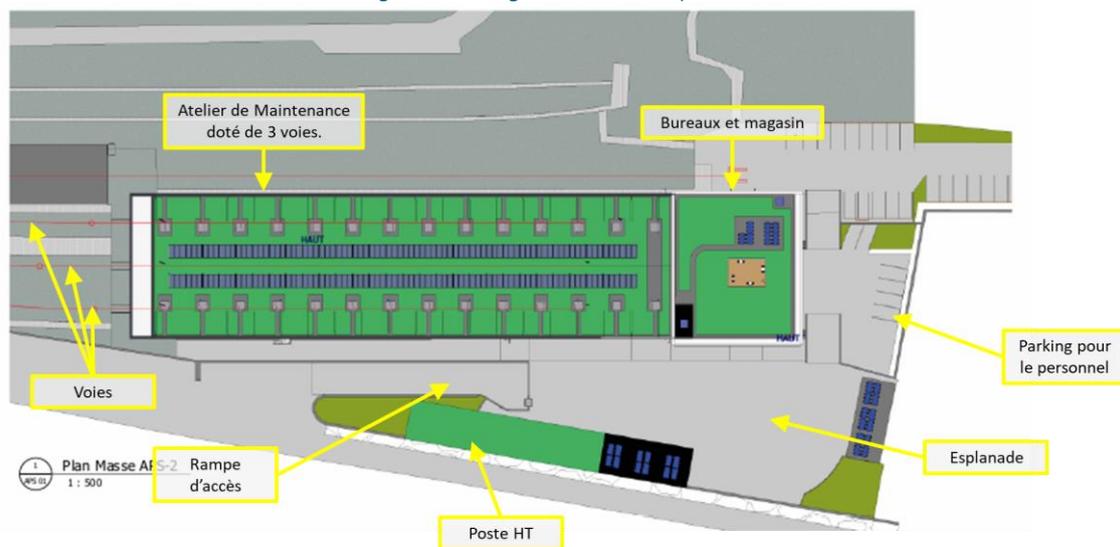


Figure 9 : Désignation des composants



À noter que les installations de RTE / ENEDIS ne seront pas impactées par les travaux et l'accès de RTE / ENEDIS à leurs installations sera assuré en permanence pendant les travaux – notamment ceux de réaménagement du parking visiteurs.

Figure 10 – Aperçu de la délimitation côté EST du foncier de RTE / Enedis

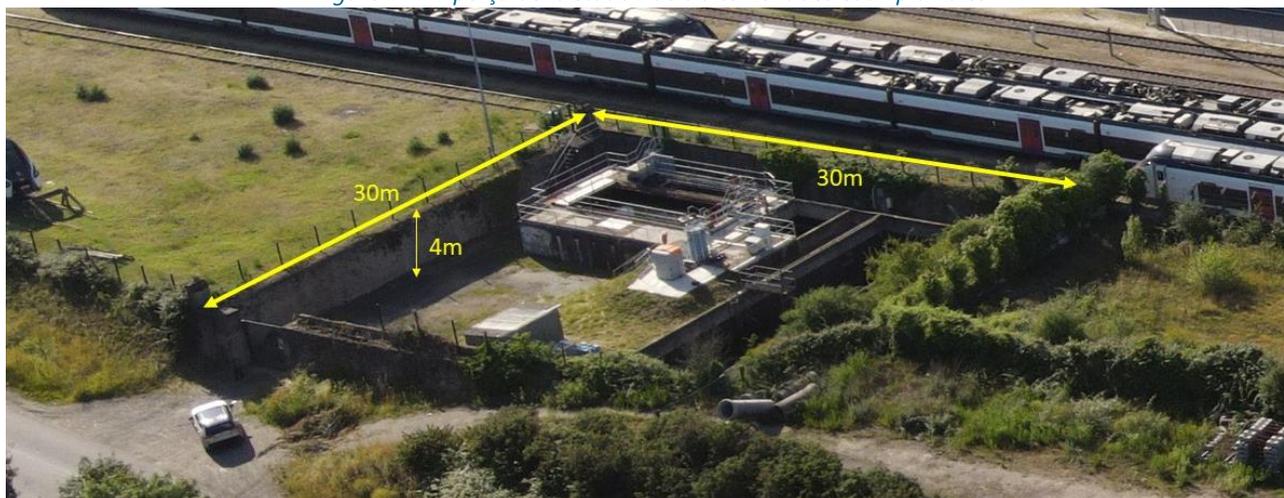


6.2 - Gestion des eaux pluviales

6.2.1 - Gestion des eaux pluviales du Technicentre existant

L'implantation du futur Technicentre est prévue sur les emprises de la station traitant actuellement les eaux pluviales du Technicentre Pays de la Loire existant. Celle-ci sera déplacée dans les emprises du TC PDL au nord de la parcelle RTE / ENEDIS et les raccordements actuels seront déviés. Ces travaux de démolition de la station actuelle et de dévoiement de réseaux seront réalisés en amont des travaux d'aménagement de l'ASL. Les fonctions assurées par cette station de traitement actuelle seront maintenues pendant toute la durée des travaux et après la mise en service du projet.

Figure 11 – Aperçu de la station de traitement des eaux pluviales



6.2.2 - Gestion des eaux pluviales du projet

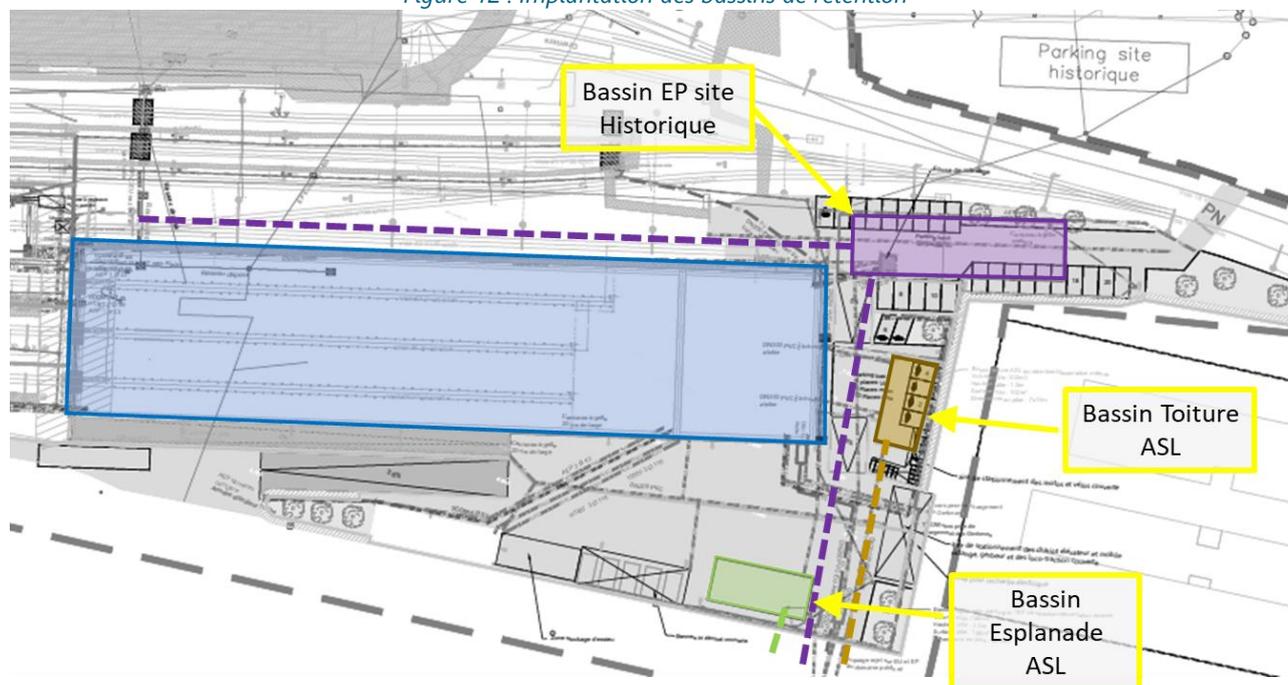
L'ensemble eaux usées (EU), eaux industrielles (EI) et eaux pluviales (EP) des surfaces imperméabilisées du Technicentre Sud Loire en projet sera collecté et traité avant rejet dans le réseau EU et EP de la métropole, tel que c'est le cas actuellement pour les eaux collectées sur le site du Technicentre existant.

La qualité et les quantités des rejets seront conformes aux exigences fixées par l'arrêté d'autorisation de déversement qui sera donné par Nantes Métropole.

Les eaux pluviales tombant sur les voies en ballast seront infiltrées dans le remblai.

A ce stade (AVP), trois bassins sont prévus d'être construits en fonction de surfaces contributives et en respectant le nouveau découpage du site. La vue ci-après donne leur implantation.

Figure 12 : Implantation des bassins de rétention



6.3 - Principales grandeurs

Les principales grandeurs caractérisant le projet sont données ci-après :

■ Périmètre d'exploitation du Technicentre Sud Loire :	43 000 m ²
■ Longueur de voie existante avant travaux dans le périmètre du projet :	4 430 ml
■ Longueur de voie rajoutée :	735 ml
■ Longueur de voie existante supprimée :	-676 ml
■ Delta :	+ 56ml
■ Longueur totale de voie après travaux dans le périmètre du projet :	4 486 ml
■ Surface de plancher des constructions :	5 000 m ²
■ Emprise au sol de l'atelier et de ses bureaux :	3 310 m ²
■ Emprise au sol du TEF :	82 m ²
■ Emprise au Sol des voiries créées (hors pistes et itinéraires) :	4 950 m ²

Figure 13 : Représentation des surfaces principales revêtues (hors pistes et itinéraires)



6.4 - Procédures réglementaires

Il est à noter que le projet sera soumis aux procédures réglementaires suivantes :

- Au titre du code de l'environnement :
 - Évaluation environnementale (rubrique 39- Travaux, constructions et opérations d'aménagement)
 - Évaluation des incidences Natura 2000
 - Déclaration IOTA au titre de la « loi sur l'eau » (rubriques 1.1.1.0. et 2.1.5.0 ; 5.1.1.0. le cas échéant)
 - Autorisation environnementale supplétive
 - Eventuellement demande de dérogation espèces protégées
- Au titre du code de l'urbanisme :
 - Permis de construire
 - Permis de démolir
 - Déclaration préalable
- Au titre du code du patrimoine :
 - Archéologie préventive (demande anticipée de prescriptions)

7 - IMPACTS PREVISIBLES

7.1 - Modifications des documents d'urbanisme

La zone de travaux se limite aux emprises ferroviaires classées en zone UEi du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Nantes Métropole définie comme « Secteur d'activités économiques industrielles, logistiques et de commerce de gros ».

Les dispositions générales du Règlement du PLUm précisent que :

- L'édification de clôtures est soumise à DÉCLARATION PRÉALABLE pour l'ensemble du territoire de Nantes Métropole, conformément à la délibération du Conseil métropolitain en date du 26 octobre 2007 ;
- Les travaux de démolition sont soumis à PERMIS DE DEMOLIR sur le territoire de la commune de Nantes, en application de la délibération adoptée par le conseil municipal du 5 octobre 2007.

Le règlement du zonage UEi autorise le projet, considéré comme un « *équipement d'intérêt collectif et services publics* ». Il autorise les constructions, extensions, réhabilitation relevant de la sous-destination « Bureau » et « Entrepôt » à condition qu'elles soient nécessaires à l'exercice d'une activité implantée sur le site d'activité et qu'elles bénéficient d'un traitement qualitatif garantissant leur intégration paysagère.

Le projet ne fait pas obstacle aux orientations du PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durables) du SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) et du PLUm.

Lors de la rédaction de l'étude d'impacts, une attention sera portée à la compatibilité du projet avec certains points du règlement (clôtures, coefficient d'emprise au sol, hauteur maximale des constructions, place de parking, ...) et avec l'Orientation d'Aménagement et de Programmation thématique Trame Verte et Bleue et paysage (OAP TVBp).

À ce stade, le projet ne nécessitera pas de mise en compatibilité du document d'urbanisme (MECDU).

7.2 - Milieux naturels

Le périmètre du projet fait actuellement l'objet d'inventaires écologiques afin de déterminer les enjeux en présence sur le site et l'éventuelle nécessité de déposer une demande de dérogation au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement.

À date de rédaction du présent document, huit passages ont été effectués sur le site, en mars, avril, mai, juin (deux passages), août, septembre et décembre 2023.

Ces inventaires mettent en évidence :

- **L'absence d'espèce floristique protégée ;**
- La présence d'**habitats favorables*** (voir

■ Figure 14 suivante) aux groupes et espèces faunistiques suivantes :

- **Reptiles**, avec l'observation de **trois espèces protégées** : la Couleuvre d'Esculape, le Lézard à deux raies et le Lézard des murailles,
- **Avifaune**, avec l'observation de **trois espèces protégées**, dont une patrimoniale : la Fauvette des jardins.

* l'utilisation des milieux par les espèces (nidification, repos, alimentation, transit, hivernage, thermorégulation, etc.) reste à préciser.

Figure 14 : Habitats favorables aux espèces faunistiques protégées observées sur le site

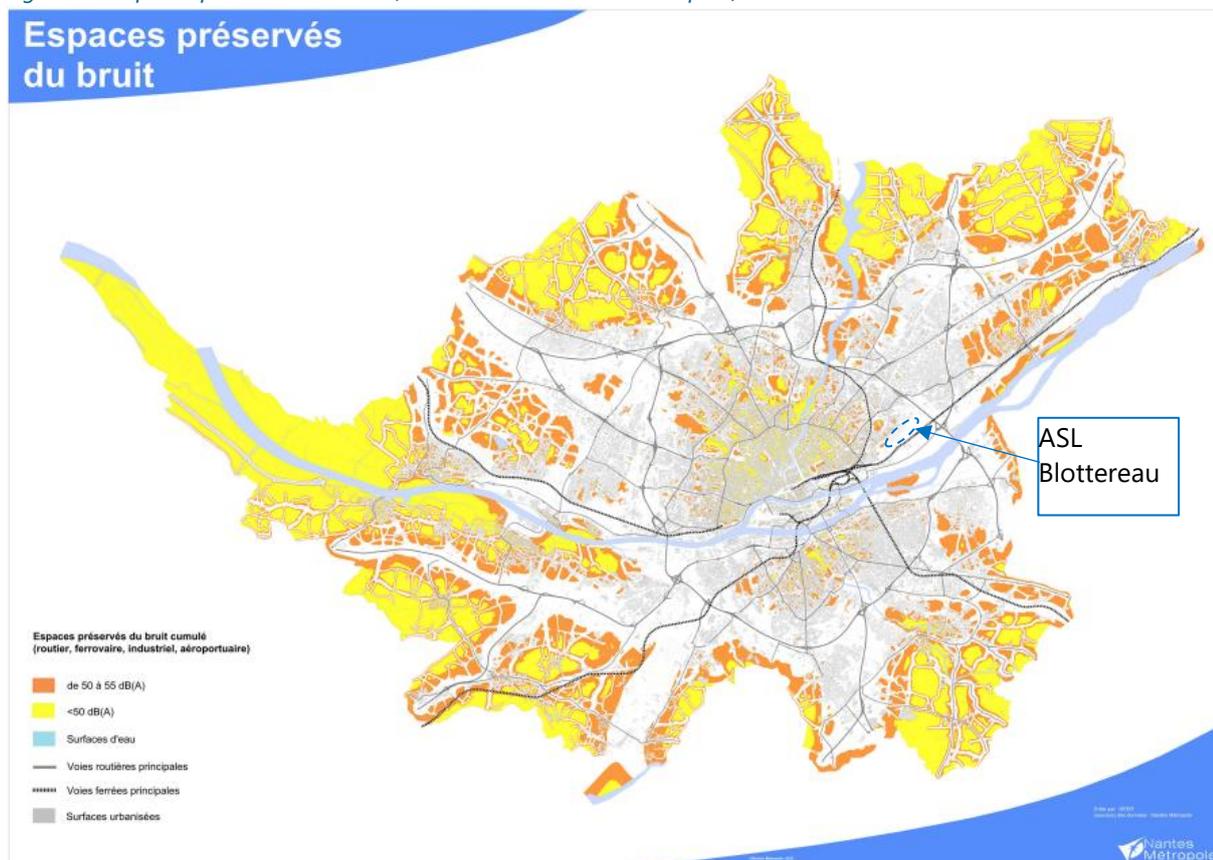
(Source : Artelia – Septembre 2023)



7.3 - Ambiance acoustique

La zone de projet se situe en dehors d'un espace préservé du bruit selon le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de Nantes Métropole (février 2017) comme l'indique la figure ci-dessous.

Figure 15: Espaces préservés du bruit (Source : PPBE Nantes Métropole)



La zone de projet se situe dans un environnement urbain à environ 500 m. des habitations. De plus, le projet n'occasionnera pas de bruit supplémentaire à la situation actuelle. Le projet n'entraînera pas de nuisances sonores supplémentaires en phase d'exploitation.

7.4 - Air et santé

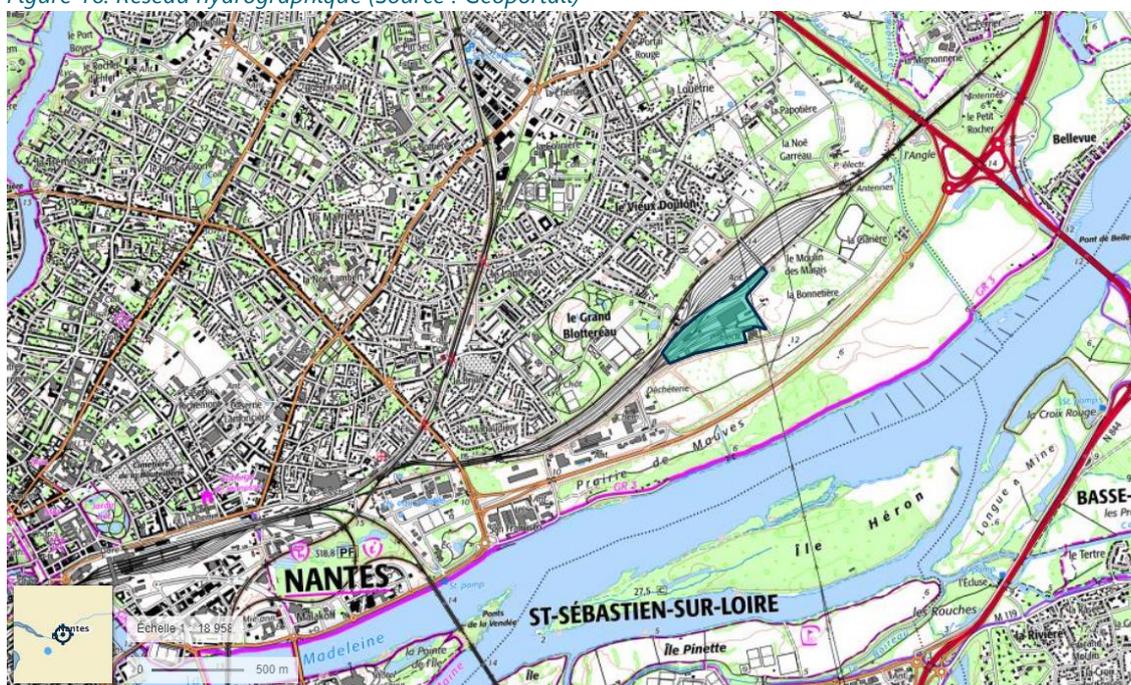
Le projet ne sera pas à l'origine d'émissions significatives. Toutefois, des campagnes de surveillance seront réalisées par des mesures de rejets atmosphériques canalisés conformément à l'arrêté du 04/06/04 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration sous la rubrique 2930 relative aux ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur, y compris les activités de carrosserie et de tôlerie (poussières, COV, odeurs...).

Des investigations menées en avril 2023 sur site avec 16 sondages répartis sur les sources de pollution potentielle conduisent à des pollutions des sols. Une campagne de caractérisation des sols impactés par le projet a été réalisée à l'automne 2023 dont les résultats sont en cours d'analyse. Selon les résultats, des dispositions seront prises pour mettre en place un plan de gestion.

7.5 - Hydrologie

La carte ci-dessous montre que la zone d'étude se situe en rive droite de la Loire, à environ 590 m et en dehors du lit majeur.

Figure 16: Réseau hydrographique (Source : Géoportail)



Une déclaration au titre de la loi sur l'eau sera rédigée et prendra en compte les aspects suivants :

■ Prélèvements dans la nappe et rejets des eaux d'exhaure

Sur le site, le toit de la nappe souterraine est proche du terrain naturel. Aussi, il est probable que la réalisation du projet puisse entraîner des prélèvements d'eau dans la nappe. Les eaux prélevées dans la nappe seront soit réinjectées dans la nappe, soit rejetées au réseau public.

■ Rejets

Les eaux pluviales collectées sur le périmètre du projet seront infiltrées et/ou rejetées dans le réseau public de Nantes Métropole après traitement. Une autorisation de rejet sera sollicitée auprès de la collectivité en complément.

■ Milieu aquatique ou sur la sécurité publique

Le projet n'engendre aucune intervention en cours d'eau.

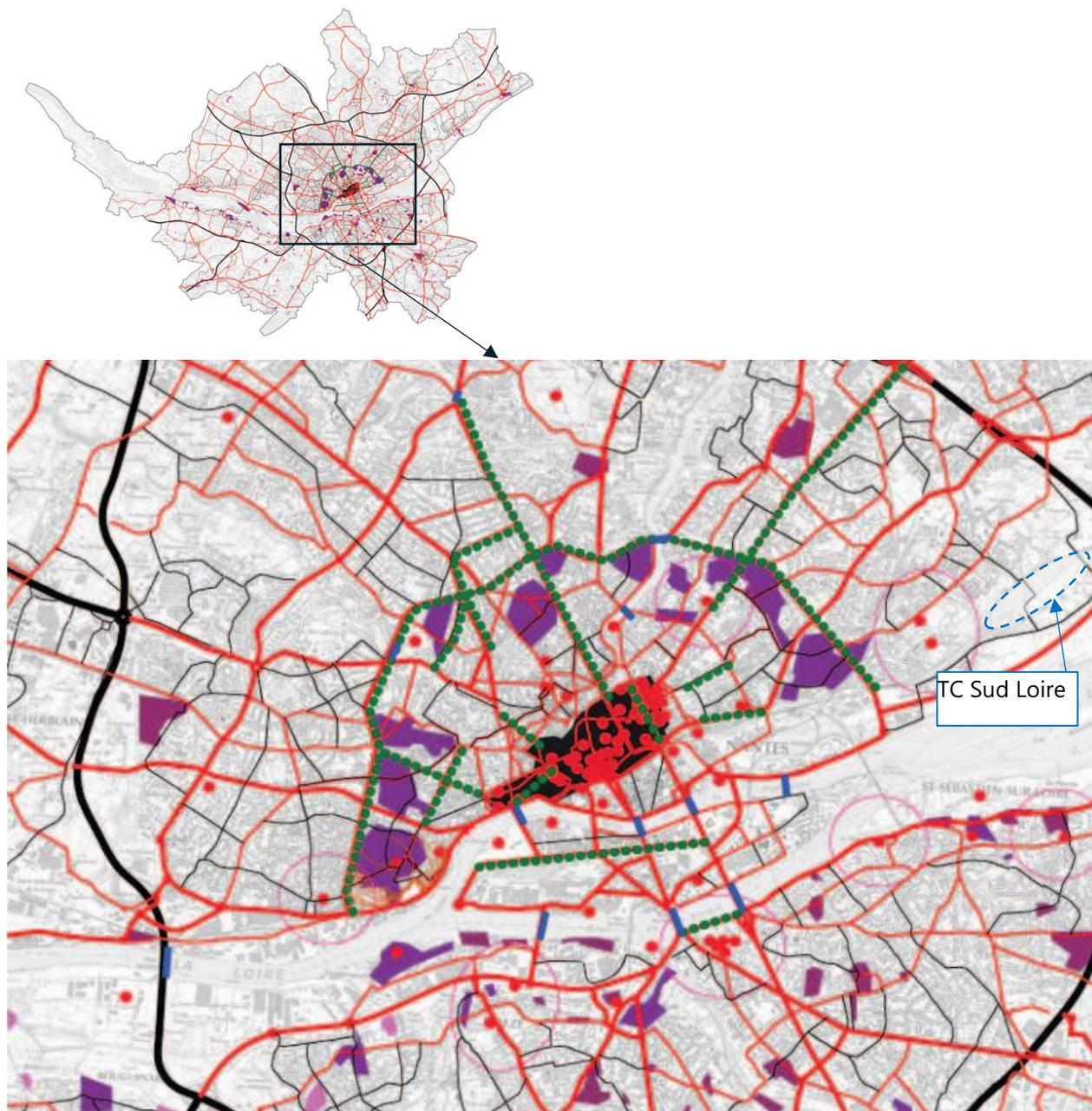
Les investigations réalisées sur le site ont par ailleurs permis de mettre en évidence qu'aucune zone humide n'est présente sur le périmètre du projet.

7.6 - Paysage et patrimoine

■ Paysage

La figure suivante indique que la zone de projet se situe en dehors des secteurs patrimoniaux et éléments identitaires définis selon le « Guide des enjeux paysagers à l'échelle de la Métropole » (avril 2012).

Figure 17: Secteurs patrimoniaux et éléments identitaires (Source : Guide des enjeux paysagers à l'échelle de la Métropole ; avril 2012)



SECTEURS PATRIMONIAUX	
	PSMV (patrimoine de sauvegarde et de mise en valeur)
	UAp
	UBp
	UCp
	Périmètre 500 m monuments historiques

ÉLÉMENTS IDENTITAIRES	
	Franchissements (ponts et bacs)
	Alignements structurants
	Éléments remarquables (monuments historiques, arbres remarquables, clochers, grands ensembles, tours, bâtiments historiques notables, bâtiments modernes notables, objets industriels, pièces urbaines (places, façades, cours...))

■ Patrimoine

Le projet s'inscrit au droit d'une Zone de Présomption de Prescription Archéologique (ZPPA) et entre dans le champ de l'article R523-1 du code du patrimoine.

Les ZPPA sont des zones dans lesquelles les travaux d'aménagement soumis à autorisation d'urbanisme (permis de construire, permis d'aménager, permis de démolir) et les zones d'aménagement concertées (ZAC) de moins de trois hectares peuvent faire l'objet de prescriptions d'archéologie préventive.

Au-delà du seuil de 1 000 m² aménagés sur cette zone de présomption, le projet doit faire l'objet d'une saisine du préfet de région (Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) – Service Régional de l'Archéologie Service Régional de l'Archéologie (SRA)) qui doit être destinataire des dossiers d'aménagements projetés

Le projet pourrait être concerné pour les découvertes fortuites même si le projet n'est pas soumis à diagnostic de prescription archéologique, en raison de la richesse archéologique du secteur.

Le projet n'est pas concerné par un périmètre de protection de monument historique. Le périmètre de protection de monument historique du Château du Grand Blottereau jouxte le périmètre du projet côté ouest. Il n'est donc pas concerné par cette procédure.

Le projet n'est concerné ni par un secteur sauvegardé, ni un SPR (Sites Patrimoniaux Remarquables), ni un site classé, ni un site inscrit. Il n'est donc pas concerné par une procédure d'autorisation préalable de travaux dans les Sites Patrimoniaux Remarquables (SPR) ou une autorisation préalable de travaux dans les sites inscrits et classés.

7.7 - Agriculture

La zone de projet se situe dans un secteur urbanisé, il n'y a pas d'enjeu agricole.

Le projet n'est pas situé dans une zone agricole, forestière ou naturelle, délimitée par un document d'urbanisme opposable et qui est ou a été affectée à une activité agricole au sens de l'article L. 311-1 dans les cinq années précédant la date de dépôt du dossier de demande d'autorisation, d'approbation ou d'adoption du projet. Il n'est pas concerné par une procédure de compensation agricole.

7.8 - Impacts socio-économiques

Le projet 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.

■ 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.

■ Volet social

Le projet va permettre aux salariés transférés à la mise en exploitation Sud Loire (13 décembre 2026) de rejoindre le Technicentre Sud Loire. A date, les agents transférés travaillent tous (à de très rares exceptions : moins de 1%) dans l'atelier existant qui jouxte le nouvel atelier.

Les éléments du cadre social

Les salariés de SNCF Voyageurs Loire Océan bénéficient d'un cadre social protecteur et attractif composé de garanties sociales socles de la branche ferroviaire et d'accords d'entreprise spécifiques à toute filiale de SNCF Voyageurs.

Pour compléter ce socle et constituer un cadre social de haut niveau, SNCF Voyageurs Loire Océan engagera des négociations sociales dans la filiale après la mise en exploitation du Tram-train, avec les organisations syndicales représentatives. Ces accords d'entreprise spécifiques formaliseront la politique RH de la filiale.

LES GARANTIES SOCIALES SOCLES

Le statut s'applique au sein de SNCF Voyageurs Loire Océan aux salariés statutaires transférés.

Les garanties sociales socles regroupent trois niveaux de garanties :



- le statut (version actuelle du 1^{er} juillet 2022)
- des garanties issues de l'accord de branche ferroviaire,
- des garanties supplémentaires qui matérialisent de manière très concrète l'appartenance au Groupe ferroviaire SNCF (parcours pro, pass carmillon...)

LES GARANTIES COMPLÉMENTAIRES DE SNCF VOYAGEURS LOIRE OCÉAN

Pour compléter ce socle et constituer un cadre social de haut niveau, SNCF Voyageurs Loire Océan engagera des négociations sociales dans la filiale. Des accords d'entreprise spécifiques formaliseront la politique RH de la filiale.

LES THÈMES SUR LESQUELS PORTERONT LES NÉGOCIATIONS



Calendrier de principe de la mise en place des accords d'entreprise

Ce cadre social sera construit avec les représentants du personnel de SNCF Voyageurs Loire Océan. A cet effet, pour les salariés transférés à la mise en exploitation Tram-train et les éventuels salariés recrutés, des élections professionnelles seront organisées en mars 2025, pour élire un CSE. Les organisations syndicales représentatives désigneront des délégués syndicaux pour négocier les nouveaux accords. Compte tenu du transfert des salariés Sud Loire en décembre 2026, le mandat des représentants Tram-train prendra fin à l'issue des nouvelles élections professionnelles organisées sur l'ensemble du périmètre (Tram-train et Sud Loire) en mars 2027. Les organisations syndicales représentatives désigneront des délégués syndicaux pour négocier les compléments aux nouveaux accords.

MISE EN EXPLOITATION TRAM-TRAIN



Délai légal de 15 mois, pour négocier les nouveaux accords. En attendant, maintien des accords SNCF pour les salariés transférés à la mise en exploitation Tram-train

MISE EN EXPLOITATION SUD LOIRE



Délai légal de 15 mois, pour négocier les nouveaux accords. En attendant, maintien des accords SNCF pour les salariés transférés à la mise en exploitation Sud Loire

Le contrat de travail des salariés transférés se poursuit à l'identique au sein de la filiale.
La continuité du contrat de travail des statutaires comme des contractuels emporte l'ancienneté acquise au sein de SNCF et les spécificités du contrat.

Présentation détaillée du socle du cadre social de SNCF Voyageurs Loire Océan

Ces dispositions s'appliquent à l'ensemble des salariés de SNCF Voyageurs Loire Océan, personnels transférés, mutations et nouveaux embauchés.

RÉMUNÉRATION, PROGRESSION ET ÉPARGNE SALARIALE

 Garanties sociales socles	 Décision SNCF Voyageurs Loire Océan
RÉMUNÉRATION → Maintien de la rémunération Garantie de la rémunération brute hors allocations et éléments exceptionnels, des 12 derniers mois avant signature du nouvel accord temps de travail et au plus tard de mars 2025 à mars 2026	SNCF Voyageurs Loire Océan s'engage : Garantie de la rémunération nette à temps de travail équivalent des 12 derniers mois avant transfert, hors éléments exceptionnels
 Garanties sociales socles	 Intentions SNCF Voyageurs Loire Océan
RÉMUNÉRATION → Pour les statutaires : Maintien des éléments constitutifs de la rémunération et de la grille salariale du Statut : traitement, indemnité de résidence, prime de fin d'année, prime de travail (ou prime traction) → Pour tous : Maintien d'une part variable liée à la performance PROGRESSION SALARIALE SÉCURISÉE → Pour les statutaires : <ul style="list-style-type: none"> · Garantie d'application du Statut : changement de classe, de niveau, d'échelon d'ancienneté et classement à la position de rémunération (PR) supérieure. · Garantie de rester prioritaire lors du 1^{er} exercice de notation (pour ceux qui étaient prioritaires en PR dans leur ancienne circonscription) → Pour les contractuels : <ul style="list-style-type: none"> · Garantie d'ouverture de la négociation annuelle obligatoire (NAO) en filiale · Poursuite du versement de la prime d'ancienneté SNCF → Pour tous : Maintien de l'ancienneté acquise à la SNCF ÉPARGNE ET INTÉRESSEMENT SNCF voyageurs souhaite élargir le champ d'application de l'accord plan d'épargne groupe (PEG) aux salariés des filiales	Éléments qui seront portés par SNCF Voyageurs Loire Océan lors des négociations avec les représentants : <ul style="list-style-type: none"> · Création d'un dispositif de performance collective indexé aux résultats du contrat · Simplification des modalités de calcul de la prime traction en intégrant un mécanisme valorisant la productivité · Simplification du calcul des éléments variables de solde pour que chaque agent ait une meilleure lisibilité de sa fiche de paie · Maintien des indemnités spécifiques matériel pour le travail de nuit et de week-end <ul style="list-style-type: none"> · Intéressement aux objectifs de la filiale · Adhésion au plan d'épargne groupe

PROTECTION SOCIALE

	Garanties sociales socles
<p>→ Pour les statutaires : Maintien de la protection sociale spécifique : affiliation au régime spécial de la CPR (assurance maladie, maternité, décès, accidents du travail et maladie professionnelle)</p> <p>→ Pour les contractuels : Maintien de la couverture de protection sociale complémentaire du Groupe (maintien de salaire, prévoyance lourde et frais de santé)</p>	

RÉSEAU MÉDICAL SNCF/ACTION SOCIALE SNCF

	Garanties sociales socles
<p>→ Pour tous :</p> <ul style="list-style-type: none"> · Maintien de l'accès à la médecine de soins spécialisée SNCF · Maintien de l'accès à l'aide sociale (aide à la parentalité, écoute, etc.) <p>→ Pour les statutaires : Maintien de l'accès aux soins de la médecine générale dans les cabinets médicaux SNCF</p>	

RETRAITE ET PRISE EN COMPTE DE LA PÉNIBILITÉ

	Garanties sociales socles
<p>→ Pour les statutaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> · Maintien de l'affiliation au régime de retraite spécifique · Maintien du régime de retraite supplémentaire des agents de conduite · Maintien de la majoration salariale des ex-apprentis et ex-élèves · Maintien de la prise en compte de la pénibilité : majoration salariale, selon les mêmes conditions que celles en vigueur au sein de SNCF <p>→ Pour les contractuels : Maintien de l'affiliation au régime général des retraites et complémentaires (ARRCO, AGIRC)</p>	

CONGÉS SUPPLÉMENTAIRES ÉVÈNEMENT FAMILIAUX

	Garanties sociales socles
<p>→ Pour les statutaires : Maintien des congés supplémentaires</p>	

CONGÉS ANNUELS

	Garanties sociales socles
<ul style="list-style-type: none"> - Maintien des 28 jours de congés payés - Maintien des congés payés acquis avant transfert - Maintien de la possibilité de regrouper des congés payés pour les salariés originaires des DROM, TOM, COM 	

TEMPS DE TRAVAIL

	Garanties sociales socles	+	Intentions SNCF Voyageurs Loire Océan
<ul style="list-style-type: none"> - L'accord de branche ferroviaire garantit une durée annuelle de travail maximum de 1600h (35h par semaine) ainsi que les modalités d'organisation du temps de travail. - L'accord sur l'organisation du temps de travail SNCF de 2016 (ex RH77) n'est plus applicable après le délai de 15 mois. 			<ul style="list-style-type: none"> - Un nouvel accord de temps de travail en fonction des spécificités du service attendu et du plan de transport avec des contreparties sur la rémunération sera négocié. Le nombre de repos complémentaires sera négocié dans le cadre du nouvel accord. - Les aménagements du temps de travail seront proposés selon les spécificités des métiers (voir les descriptifs d'organisation). Cet accord décrira également les éléments concernant : <ul style="list-style-type: none"> - Forfait jour - Télétravail - Temps partiel

MOBILITÉ GROUPE ET PARCOURS PROFESSIONNELS MÉTIERS

	Garanties sociales socles	+	Intentions SNCF Voyageurs Loire Océan
<ul style="list-style-type: none"> - Maintien des accès aux dispositifs promotionnels du Groupe (accès maîtrise et accès cadre) - Accès aux offres de poste du groupe SNCF via la bourse de l'emploi (Station C) - Continuité des demandes de mutation géographiques enregistrées - Maintien des parcours professionnels métiers au sein du Groupe pour les agents de conduite et les agents d'accompagnement (maintien du rang sur la liste d'accès aux roulements SNCF Voyageurs) 			<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser un parcours professionnel interne à la filiale CRTT vers TB

LE LOGEMENT

	Garanties sociales socles
<ul style="list-style-type: none"> ·Maintien dans le logement SNCF après transfert ·Maintien des demandes d'attribution de logement SNCF faites avant transfert ·Maintien à l'accès au parc locatif SNCF pour les nouvelles demandes ·Les salariés qui bénéficiaient d'une aide financière au moment de leur transfert continueront d'en bénéficier après leur transfert et ce jusqu'au terme de l'engagement 	

FACILITÉS DE CIRCULATION SNCF

	Garanties sociales socles
<ul style="list-style-type: none"> ·Maintien des facilités de circulation pour l'agent et les ayants droits sur les réseaux suivants : <ul style="list-style-type: none"> - les services SNCF - les services publics de transport ferroviaire de voyageurs transférés suite à appel d'offre, à des Filiales de SNCF Voyageurs ou à un concurrent - les services de transport ferroviaire de voyageurs des entreprises appliquant la convention collective nationale de la branche ferroviaire ayant décidé d'ouvrir le bénéfice des facilités de circulation à leurs salariés et leurs ayants droits 	

COMPTE ÉPARGNE TEMPS

	Garanties sociales socles	+	Intentions SNCF Voyageurs Loire Océan
<ul style="list-style-type: none"> · Paiement des jours CET ou consignation des jours à la Caisse des Dépôt et Consignations. 			<ul style="list-style-type: none"> · Mise en place d'un CET au sein de SNCF Voyageurs Loire Océan avec prise en compte des spécificités des agents de conduite recrutés entre le 1^{er} janvier 2009 et le 31 décembre 2019.

PASS CARMILLON

	Garanties sociales socles
<ul style="list-style-type: none"> · Maintien du Pass Carmillon 	

MÉDAILLE D'HONNEUR DES CHEMINS DE FER

	Garanties sociales socles
<ul style="list-style-type: none"> · Maintien du dispositif de la médaille dans les mêmes conditions que celles en vigueur dans le Groupe SNCF 	

RESTAURATION ET ACTIVITÉS SOCIALES ET CULTURELLES

 Garanties sociales socles	 Intentions SNCF Voyageurs Loire Océan
<p>Le CSE de SNCF Voyageurs Loire Océan pourra signer une convention avec le CASI ou l'instance commune de la SNCF pour un :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accès au restaurant d'entreprise - Accès aux Activités sociales et culturelles 	<ul style="list-style-type: none"> - Ticket restaurant : modalités à définir - Des réfectoires et tisaneries seront mis à disposition dans les locaux de SNCF Voyageurs Loire Océan

MIXITÉ ET ÉGALITÉ PROFESSIONNELLE

Intentions SNCF Voyageurs Loire Océan
 <ul style="list-style-type: none"> - Promouvoir le recrutement et la mixité dans les métiers techniques (conduite et maintenance du matériel) - Assurer l'équité des parcours de carrière : garantie d'égalité de traitement de rémunération, intégration de la parentalité dans le parcours de carrière - Favoriser l'équilibre vie professionnelle – vie personnelle - Garantir le respect et l'intégrité de chacun - Garantir inclusion et diversité : dispositifs alerte éthique, prévention en matière de harcèlement

INTÉGRATION DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

Intentions SNCF Voyageurs Loire Océan
 <ul style="list-style-type: none"> - Favoriser l'accès et le maintien à l'emploi - Garantir l'intégration des salariés en situation de Handicap, sensibilisation du collectif de travail, aménagement du poste, de la charge de travail

RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE ET ENVIRONNEMENTALE

Intentions SNCF Voyageurs Loire Océan
 <ul style="list-style-type: none"> - Favoriser l'insertion des personnes éloignées de l'emploi (32 000 heures d'insertion professionnelle) - Mettre en place un réseau d'éco-ambassadeurs RSE

Accompagnement social

L'accompagnement social s'articule autour de différents dispositifs :

- Un groupe de travail socio-économique au sein du CSE TER Pays de la Loire qui se réunit une fois par mois depuis la notification de l'attributaire jusqu'à la mise en exploitation Tram-train et qui a pour objectif de partager les informations, comprendre les échéances clés, l'application du cadre légal, les enjeux et les priorités de chacun et de débattre autour des différents thèmes liés à la création de la future filiale (lieu de discussions sur les sujets à traiter une fois la société créée, avancées des travaux du GTSE présentées en information par la Présidente en CSE TER Pays de la Loire)
- Des ateliers managers organisés par SNCF Voyageurs (entreprise cédante) pour accompagner les agents de leurs équipes (phase volontariat, phase désignation)
- Des entretiens individuels avec l'ensemble des agents transférés (à venir)
- Un kit d'accueil des salariés transférés (à venir)
- Accompagnement collectif des salariés transférés au cours de la période de mobilisation dans le cadre d'une journée d'intégration
- Construction d'un plan de formation solide développant la polycompétence des agents, assurant les reclassements professionnels des agents transférés adaptés aux postes à couvrir et développant des compétences nouvelles au bénéfice des ambitions de la Région

8 - DESCRIPTION DES DIFFERENTES SOLUTIONS ALTERNATIVES

8.1 - Pourquoi la création d'un Technicentre Sud Loire ?

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

Figure 18: Illustration des 12 engagements mobilité à horizon 2023 (Source : 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	Doubler 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.

8.2 - Quelles autres alternatives ?

■ Scénario 0 : Ne pas créer de nouveau site et réaliser la maintenance des trains sur site historique

Le scénario 0 consisterait à ne pas construire un nouveau site de maintenance et à réaliser la maintenance des trains affectés à l'offre Sud Loire sur le site historique en utilisant l'atelier de maintenance actuel exploité par SNCF Voyageurs.

Ce scénario se heurte à plusieurs écueils :

1. L'atelier de maintenance actuel est déjà saturé. C'est-à-dire que toutes les capacités de maintenance de l'atelier sont utilisées pour répondre aux besoins actuels de l'offre ALEOP Pays de la Loire. Il n'existe donc pas de capacités résiduelles de maintenance sur le site historique pour faire face à l'accroissement de l'offre de transport attendu dans le cadre du lancement de l'offre Sud Loire.
2. Du fait de la saturation du site, les voies de maintenance de l'atelier historique réalisent la maintenance des rames 24h/24h et des rames sont donc immobilisées en permanence dans l'atelier y compris aux heures de pointes où la demande de matériel est la plus forte pour répondre aux pics de fréquentations des voyageurs. L'une des conditions de l'amélioration de l'offre de transport de l'offre Sud Loire à partir de 2026 est justement de réaliser la maintenance des rames en 2*8 Jour/Nuit afin de libérer les matériels aux heures de plus forts besoins des voyageurs ce que ne permettrait pas ce scénario 0.
3. De plus la création du Technicentre Sud Loire doit permettre de délester l'atelier historique d'une partie de sa charge de maintenance afin de fournir des marges de manœuvre pour faire face à l'accroissement futur de l'offre dans le cadre du SRM ce que ne permettrait pas non plus le scénario 0.
4. Enfin, ce scénario 0 manquerait aussi pour réaliser le Service Express Régional Métropolitain nantais pour lequel la sécurisation des capacités des installations de maintenance est indispensable.

La non-réalisation du projet ne permet pas d'améliorer l'offre pour les voyageurs et de diminuer le recours à la voiture individuelle. Comme développé dans la partie 3 Intérêt du projet, un des objectifs du projet est de développer l'offre de transports en commun, de mobilités actives et partagées. La non-réalisation du projet contribue à l'émission de gaz à effet de serre en partie responsables de l'accroissement des effets du changement climatique.

■ Scénario alternatif 1 : Créer le projet sur un autre site

Si la maintenance des matériels devait être réalisée sur un autre site plus éloigné du point de convergence de l'offre de transport Sud Loire, cela impliquerait des mouvements techniques supplémentaires de rames avec un impact sur l'environnement et la disponibilité du parc.

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) et la réduction des émissions de gaz à effet de serre en partie responsables de l'accroissement des effets du changement climatique.

Ainsi, aucune faisabilité d'implantation ailleurs sur du foncier susceptible d'être embranché ailleurs dans Nantes n'a pas pu être identifiée.

De plus, ce site est très pertinent car il est idéalement placé à l'Est du nœud ferroviaire de Nantes pour l'exploitation des lignes du Sud Loire. Inversement, une implantation en bout des lignes Sud Loire n'aurait aucun sens fonctionnel.

De plus la création du projet à proximité immédiate du site historique permet une mutualisation de certains équipements (machine à laver au défilé, voie de lavage technique, station-service thermique, tour en fosse) et donc de réduire l'impact économique et environnemental du projet.

9 - ETAT D'AVANCEMENT

Un avant-projet (AVP) a été réalisé dans le cadre de l'appel d'offre du lot Tram Train – Sud Loire, le projet est dans sa phase d'étude détaillée (PRO) suite à l'attribution à SVLO le 11 juillet 2023 et la rédaction de l'évaluation environnementale est initiée.

Une première rencontre avec les services instructeurs a été réalisée en octobre 2023 dans le cadre de la concertation amont afin de cadrer les procédures réglementaires nécessaires au projet.

Il va à présent entrer dans sa phase concertation préalable.

10 - 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

11 - NIVEAU DE CONNAISSANCE PUBLIQUE DU PROJET

Le projet a été présenté dans différents communiqués et articles de presse lors de l'attribution du contrat d'exploitation.

Ainsi, un article publié le 27 juin 2023 par Anne Lenormand, Localtis avec AFP décrit les enjeux et le projet d'atelier de maintenance :

« Ouverture à la concurrence des TER : les Pays de la Loire attribuent leur premier contrat d'exploitation à SNCF Voyageurs

SNCF Voyageurs a obtenu le 11 juillet 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 le 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.

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, l'exploitant historique pouvant parfaitement concourir dans ce cadre.

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 - 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 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 la construction de l'atelier de maintenance.

Avant le vote, la présidente de région, Christelle Morançais, a rappelé que l'ouverture du ferroviaire à la concurrence répondait à "la stratégie" engagée par sa majorité. "Je le redis aujourd'hui : l'ouverture à la concurrence nous permet plus d'offre, plus de services, plus de transition écologique". "Ce choc d'offre va profondément transformer le quotidien des gens qui prennent le TER et attirer ceux qui hésitent encore à prendre le train", a également estimé l'élue, citée dans un communiqué. Avec 32 trains supplémentaires chaque jour par rapport aux 196 trains actuels sur le lot concerné par le contrat, la région veut aussi augmenter de 26% les correspondances possibles avec les TGV.

"Nous allons mettre toute notre énergie pour répondre à l'ambition portée par la Région à travers cet appel d'offres", a estimé Christophe Fanichet, le PDG de SNCF Voyageurs, cité dans un communiqué. L'opérateur ferroviaire promet "un service repensé pour accompagner les clients voyageurs", avec en particulier une présence humaine systématique dans tous les trains et l'utilisation de biocarburant de type B100 sur les lignes Sud Loire. »

12 - ORGANISATION DE LA CONCERTATION

12.1 - Objectifs de la concertation

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

12.2 - 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 Blottereau.

Figure 19: Périmètre retenu pour la concertation



12.3 - Modalités de concertation

Plusieurs supports de communication sont prévus :

- Interface dédiée sur une plateforme numérique de participation (page d'informations dédiée au projet et à la concertation) : <https://www.registre-numerique.fr/technicentre-loire-ocean-blottereau>
- Distribution d'un dépliant aux riverains du périmètre de concertation
- Consultation du présent dossier de concertation à l'accueil de la mairie de Nantes aux horaires d'ouverture
- Affichage en mairie centrale de Nantes et en mairie de quartier de la Bottière
- Affichage légal à proximité du site et dans les médias locaux
- Relais de l'information aux médias locaux (communiqué de presse)

Par ailleurs, la concertation sera assurée selon les modalités suivantes :

- Une réunion publique d'ouverture, 20 rue Saint-Médard 44300 Nantes (quartier Doulon), le lundi 05/02/2024, 19h-21h
- Un atelier participatif à destination du personnel du site historique et de ses sous-traitants – le lundi 12/02/2024
- Un atelier participatif riverains, 20 rue Saint-Médard 44300 Nantes, le lundi 12/02/24, 19h-21h

Pour donner son avis, il sera possible de :

- Consulter le présent dossier de concertation à l'accueil de la mairie de Nantes aux horaires d'ouverture, où un registre sera également disposé pour recueillir des avis
- Laisser un avis sur le site Internet (plateforme participative) : <https://www.registre-numerique.fr/technicentre-loire-ocean-blottereau>
- Ecrire par message électronique à serge.quentin@garant-cndp.fr
- Envoyer un avis avec une enveloppe T (disponible avec le dépliant d'information).

12.4 - Et après ?

Le garant rendra son bilan au plus tard un mois après le dernier jour de la concertation soit le 15 avril 2024, tel que le stipule de code de l'environnement. Au sein de son bilan, il fera des propositions et des recommandations au maître d'ouvrage qui aura, à son tour, un mois pour y répondre.

Cette dernière étape sera l'occasion de prendre en compte les propositions et recommandations du public issues de la concertation pour améliorer le projet.