

Projet de Technicentre Sud Loire Concertation publique

12 février 2024

Atelier interne

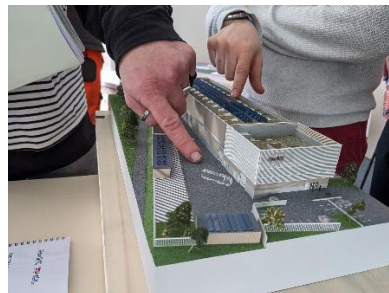
Synthèse des échanges

INFORMATIONS PRATIQUES

- Nombre de participants : 10
- Dispositif d'information : dossier de concertation, deux maquettes du futur technicentre, plans du futur technicentre, diaporama vidéoprojeté
- Format et déroulé de la rencontre : Cet atelier dédié aux agents du site actuel du technicentre Blottereau à Nantes s'est déroulé de 12h30 à 14h30 au sein du technicentre. Les participants étaient installés autour de deux tables. Les échanges étaient animés par Emilie WALKER (Agence Eker). Après un temps d'accueil, le projet a été présenté puis les participants ont pu travailler en groupe sur les aménagements intérieurs et extérieurs du futur site autour de plans.
- Pour présenter et échanger sur le projet étaient présents :
 - Ronan BESSEYRE, Directeur général, SNCF Voyageurs Loire-Océan (SVLO)
 - Marc ROUXEL, Directeur de projet, SVLO
- Serge QUENTIN, le garant de la concertation, était présent également.

Étaient également présents pour présenter le projet :

- Johan COCANDEAU, ingénieur projet, SNCF Voyageurs Loire-Océan
- Jérôme VERNAGEAU, futur responsable des Installations et Outillages (IO) du technicentre Loire Océan



1. ACCUEIL

Ronan BESSEYRE accueille les participants et présente les objectifs de l'atelier. La rencontre du jour a pour objectif de présenter le projet d'Atelier Sud Loire et de travailler à ses aménagements extérieurs et intérieurs avec les agents qui pourront être amenés à y travailler.

Serge QUENTIN, garant de la concertation désigné par la Commission nationale du débat public (CNDP), présente sa mission, la mission de la CNDP et le cadre de la concertation préalable (cf pages 7 à 11 du diaporama). Il présente également la plateforme en ligne pour télécharger le dossier de concertation ou contribuer à la concertation. Il précise qu'à l'issue de la concertation, il rédigera un bilan où tout ce qui a été présenté, dit, répondu, figurera. Si des questions restent sans réponse, il adressera des recommandations au maître d'ouvrage pour que des réponses soient apportées. Enfin, il ajoute que les agents sont présents pour contribuer à la concertation et qu'à ce titre, aucun avis ou opinion ne pourra leur être reproché dans ce cadre.

Emilie WALKER, animatrice de la réunion, présente le cadre de la concertation qui se déroule du 1^{er} février au 14 mars. Elle rappelle qu'une première réunion publique avec les riverains s'est déjà tenue et qu'un autre atelier avec les riverains est prévu sur l'insertion de l'Atelier dans le quartier.

Les participants sont invités à se présenter.

2. PRÉSENTATION DU PROJET

Pourquoi un nouveau technicentre ? (cf pages 15 à 17 du diaporama)

Ronan BESSEYRE rappelle l'historique du projet. La région Pays de la Loire a adopté une stratégie des mobilités en 2021, avec une prévision de développement massif du ferroviaire : une augmentation de 67% de l'offre d'ici 2030, un passage de 568 trains par jour sur le réseau à 900, un train par heure et par sens dans toutes les gares des Pays de la Loire.

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, le lot « Tram-Train Sud Loire », attribué à SNCF Voyageurs, comprend la construction d'un nouveau technicentre, afin de pouvoir faire davantage de maintenance et sur un temps plus court (travail en 2x8 jour/nuit au lieu des 3x8 aujourd'hui afin de pouvoir optimiser l'utilisation des rames en heure de pointe).

Le coût du technicentre s'élève à 48 millions d'euros (aux conditions économiques de juillet 2022 au stade de l'avant-projet) : construire cet atelier permet de limiter l'acquisition de rames supplémentaires en augmentant la capacité de maintenance.

Il est prévu de concevoir un bâtiment qui s'intègre bien dans son environnement et sera peu énergivore ; SVLO sollicitera d'ailleurs la certification Haute qualité environnementale (HQE) pour ce site. Ce dernier sera construit avec des matériaux de réemploi, respectueux de l'environnement. Aussi, dans la conception de l'atelier, SVLO s'est engagé à honorer 32 000 heures d'insertion par an.

Le contenu du projet (cf pages 18 à 25 du diaporama)

Marc ROUXEL présente le calendrier du projet et précise que les éléments recueillis dans le cadre de la concertation permettront notamment de nourrir les dossiers de consultation des entreprises travaux qui seront rédigés en avril.

Le futur atelier et ses aménagements seront situés au sud de l'actuel remisage, sur une emprise totale d'environ 3,7 hectares.

Parmi les installations projetées figurent la reconstitution de l'ancienne STEP avec un nouveau bassin de rétention sous le parking des agents, , un tour en fosse et un approvisionnement en biocarburant B100. Une deuxième voie d'entrée sera créée. Le futur atelier aura le même gabarit que l'atelier actuel mais sera plus court car il accueillera des rames de 75 mètres. Ce bâtiment sera le premier à usage industriel ferroviaire à être certifié Haute qualité environnementale (HQE).

Le fonctionnement du site en exploitation (cf pages 26 à 28 du diaporama)

Marc ROUXEL décrit le fonctionnement concret du site, qui sera exploité par SVLO au service de l'offre Aléop pour les lignes Sud Loire, alors que le site historique sera exploité par SNCF Voyageurs. Afin de pouvoir libérer des rames en pointe du matin et du soir, l'atelier sera organisé en 2x8 jour/nuit.

Le calendrier du projet (cf page 29 du diaporama)

Marc ROUXEL présente les prochaines étapes du projet : en avril sera lancé le marché pour les travaux, pour une attribution en décembre. L'obtention du permis de construire et des différentes autorisations et le démarrage des travaux principaux sont prévus pour le printemps 2025. Les travaux dureront 21 mois. Deux ou trois mois de préparation après la réception du projet seront nécessaires afin de préparer la mise en service fin 2026.

3. ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

- Un agent demande comment faire 30 à 40% d'augmentation du trafic avec le même parc qu'aujourd'hui.
 - Ronan BESSEYRE 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.
 - Marc ROUXEL 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.

- 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.
 - Marc ROUXEL explique qu'une étude sur le sol est en cours.

4. 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.