

Projet de Technicentre Sud Loire Concertation publique

12 février 2024

Atelier sur l'insertion du projet

Synthèse des échanges

INFORMATIONS PRATIQUES

- Nombre de participants : 6
- Dispositif d'information : dossier de concertation, deux maquettes du futur technicentre, diaporama vidéo projeté
- Format et déroulé de la rencontre : Cet atelier ouvert au public s'est déroulé de 19h à 21h dans la salle Blottereau du Comité d'activités sociales inter-entreprises (CASI SNCF) de Nantes. Les participants étaient installés autour d'une table. Les échanges étaient animés par Emilie WALKER (Agence Eker). Après un temps d'accueil, le projet a été présenté puis les participants ont pu exprimer leurs réactions et avis lors d'un temps d'échanges.
- Pour présenter et échanger sur le projet étaient présents :
 - Renan BESSEYRE, Directeur général, SNCF Voyageurs Loire-Océan (SVLO)
 - Marc ROUXEL, Directeur de projet, SVLO
 - William TEN HAVE DALLINGA, chef de projet ouverture à la concurrence, Région Pays de la Loire
- Serge QUENTIN, le garant de la concertation, était présent également.



1. ACCUEIL

L'animatrice présente l'objet et le déroulé de la rencontre : il s'agit de présenter le projet et son état d'avancement, et d'échanger sur l'insertion du projet dans le quartier, le déroulement de la phase travaux et la phase exploitation de l'atelier.

Serge QUENTIN, garant de la concertation désigné par la Commission nationale du débat public (CNDP), présente sa mission et le cadre de la concertation préalable (*cf pages 8 à 11 du diaporama*). Il précise qu'à l'issue de la concertation, il rédigera le bilan de la concertation, qui regroupera tous les avis exprimés pendant la concertation, et adressera des recommandations au maître d'ouvrage pour que des réponses y soient apportées. Il rappelle enfin les modalités de participation à la concertation, en citant notamment la plateforme numérique.

Les participants sont invités à se présenter. Le public est essentiellement constitué d'habitants du quartier et/ou de cheminots et anciens cheminots. Une participante se présente comme représentante du domaine du Ponceau (lotissement de 52 logements), près du parc du Grand Blottereau.

2. PRÉSENTATION DU PROJET

L'ouverture à la concurrence

Ronan BESSEYRE rappelle le cadre dans lequel s'inscrit l'ouverture à la concurrence. Il explique qu'en région Pays de la Loire, le choix a été fait de partager le réseau ferroviaire régional en 4 lots : le premier, le lot Tram-Train Sud Loire, a été attribué à SNCF Voyageurs. Une des conditions du marché était la création d'une société dédiée à l'exploitation de ce lot, condition partagée par SNCF qui a l'ambition d'ouvrir des filiales territorialisées afin de pouvoir proposer les solutions les mieux adaptées à chaque territoire ; d'où la création de la filiale SNCF Voyageurs Loire-Océan (SVLO), détenue à 100% par SNCF Voyageurs.

Pourquoi le technicentre Sud Loire ? (*cf pages 15 à 17 du diaporama*)

Ronan BESSEYRE explique que la construction de ce technicentre est une demande de la Région, nécessaire pour atteindre les objectifs fixés par la stratégie régionale des mobilités en 2021 : un train par heure et par sens dans chaque gare des Pays de la Loire d'ici 10 ans, une augmentation de l'offre de 26% d'ici fin 2026 et de 33% d'ici 2034. Cette massification du trafic augmente les besoins en maintenance. Le développement du nouvel atelier permettra une optimisation du temps de maintenance des rames, afin de les rendre disponibles au maximum pour la circulation des voyageurs. Le coût du projet est de 48 millions d'euros (aux conditions économiques de juillet 2022, au stade de l'avant-projet), entièrement financé par la Région (via une subvention d'investissement forfaitaire déterminée sur la base du coût de l'avant-projet, actualisé par l'index des travaux publics).

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

Marc ROUXEL présente les caractéristiques du futur atelier. Il décrit son emplacement, au sein du site ferroviaire de Blottereau, et ses différentes composantes : atelier de maintenance avec un bâtiment pour les activités tertiaires et les locaux de vie des agents, un bassin de récupération des eaux de

2

pluies, une station essence B100 (biocarburant). L'atelier de maintenance aura un gabarit similaire à l'atelier historique, bien que plus court : il sera prévu pour accueillir des rames de 73 mètres. Un tour en fosse permettra de réaliser la maintenance des essieux.

Pour ce projet, SVLO vise la certification Haute qualité environnementale (HQE). Pour cela, plusieurs installations sont prévues : des panneaux photovoltaïques en toiture pour rendre le bâtiment autonome, un chauffe-eau solaire pour l'eau sanitaire, une toiture végétalisée. Une attention particulière sera portée sur une mobilisation raisonnée des espaces nécessaires à l'atelier et les sols ne seront pas bitumés sur les entrevoies. Le chauffage sera au bois.

- Une participante regrette le coût de cette certification et le « moyennage » des critères qui donnerait une marge de tolérance trop importante sur des éléments essentiels comme la consommation énergétique. Elle s'interroge sur les possibilités d'expérimentation et de test des solutions envisagées pour éventuellement penser des alternatives si nécessaire.
 - Marc ROUXEL explique que SVLO s'appuie sur un pré-audit réalisé par Egis sur le technicentre actuel, qui devrait permettre d'identifier rapidement les solutions les plus performantes sur les critères pour lesquels des marges d'amélioration existent.

L'étude acoustique (cf pages 43 et 44 du diaporama)

Marc ROUXEL explique que le code de l'environnement impose que l'étude d'impact du futur atelier comporte un volet sur le bruit. Par ailleurs, dans le cadre de la certification HQE, la composante bruit est également prise en compte. Des appareils ont été posés aux abords du site la semaine précédant l'atelier afin de disposer d'un état initial du bruit et de pouvoir faire des modélisations pour la phase d'exploitation.

SVLO devra se conformer au code de l'environnement. Si l'étude constate un dépassement des seuils réglementaires, des solutions de réduction du bruit seront mises en œuvre (par exemple : le préchauffage des trains en décalé).

L'exploitation du site (cf pages 39 à 41 du diaporama)

Marc ROUXEL explique que sur les 109 rames actuellement entretenues sur le site, 37 le seront sur le site Sud Loire et pourront bénéficier de davantage de maintenance.

Ronan BESSEYRE précise qu'avec un parc équivalent, les 40% de maintenance en plus permettront d'atteindre les objectifs d'augmentation du trafic. Une organisation du travail plus adaptée et des méthodes de maintenances plus avancées (les trains sont désormais équipés de capteurs pour prédire les pannes) permettront également d'atteindre cet objectif.

3. ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

À la suite de cette phase de présentation, un échange avec la salle est engagé sur plusieurs thématiques :

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.
 - Marc ROUXEL 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 régiolis.
- 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).
 - Marc ROUXEL 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.
 - Marc ROUXEL 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 :
 - Marc ROUXEL 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.
 - Marc ROUXEL 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*). Marc ROUXEL 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.
 - Ronan BESSEYRE 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.
 - Ronan BESSEYRE 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).

4. CONCLUSION

Serge QUENTIN conclut la réunion en rappelant la poursuite de la concertation jusqu'au 14 mars : il invite les participants à s'exprimer en ligne et/ou sur le registre disponible en mairie.