

Projet de Technicentre Sud Loire

Bilan de la concertation préalable

Mars 2024



SOMMAIRE

1. LE PROJET SOUMIS A CONCERTATION	5
a. Le contexte du développement des mobilités en région Pays de la Loire	5
b. Le projet d'Atelier Sud Loire	5
c. Le maître d'ouvrage : SNCF Voyageurs Loire Océan	6
2. LA PREPARATION ET LE DEROULE DE LA CONCERTATION PREALABLE	7
a. Les principes de la concertation	7
b. Une concertation préparée avec les acteurs locaux	8
c. L'annonce de la concertation	8
d. Les supports d'information sur le projet	12
e. Les modalités pour s'exprimer par écrit	13
f. Les rencontres de la concertation	14
g. La participation effective à la concertation	15
3. LA SYNTHESE THEMATIQUE DES AVIS EXPRIMES ET DES REPONSES APORTEES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE PENDANT LA CONCERTATION	16
a. L'opportunité du projet	16
b. Les caractéristiques du projet	17
c. Des demandes de précisions quant à l'insertion environnementale du projet	19
d. L'exploitation du futur Atelier	20
e. La phase travaux	20
f. L'emploi et les impacts sociaux du projet	21
g. La gouvernance et le pilotage du projet	21
4. LES REPONSES APORTEES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE AUX RECOMMANDATIONS DU GARANT AINSI QUE LES ENGAGEMENTS DE SVLO POUR LA SUITE DU PROJET	22
a. Précisions à apporter de la part du responsable du projet et des autorités concernées	22

A.	Il conviendra de conduire des études bruit en tenant compte de ce qui é été émis lors des différentes rencontres, notamment pour les riverains du Grand Blottereau	22
B.	Il conviendra de conduire des études de nuisances lumineuses dans les mêmes conditions, de même que celles émises pour les odeurs en fonction des aléas climatiques.	23
C.	S'agissant des aménagements tant extérieurs qu'intérieur, le maitre d'ouvrage répondra aux différentes propositions en concertation avec le personnel.	23
D.	Quant à l'étude des sols en cours, le maitre d'ouvrage en communiquera le résultat sur la plateforme dédiée.	23
b.	Recommandations du garant pour garantir le droit à l'information et à la participation du public à la suite de cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique	24
E.	En premier lieu il conviendra pour le MO de diffuser largement sa réponse au présent bilan en l'adressant à tous les participants du Comité de pilotage mis en place, ainsi qu'à tous ceux qui ont participé et laissé leurs coordonnées sur la plateforme dédiée, en l'insérant et en le faisant savoir. Technicentre le grand Blottereau	24
F.	Mettre en place un comité de pilotage avec la Région, les volontaires les riverains et les institutions syndicales, en vue de pouvoir informer le public. Ce comité pourrait être constitué des membres syndicaux, des associations liées au ferroviaire, des riverains, et des élus tant régionaux que municipaux. Ce comité sera en mesure d'éclairer le public sur la phase chantiers, de recueillir les doléances et de les transmettre au maitre d'ouvrage	24
G.	De maintenir jusqu'à la fin de la phase travaux la plateforme informatique de participation	24
H.	Inclure dans le document en réponse les éléments résumés des entretiens conduits en amont de la concertation avec les syndicats.	24
I.	Il conviendra de placer sur le site participatif les études qui seront conduites notamment celles liées au bruit, aux nuisances lumineuses mais aussi au forage des sols. En effet des demandes liées à ces nuisances ne pouvaient pendant le temps de la concertation, trouver de réponses mais avant l'enquête publique, lors des études d'impact, ces études seront réalisées et le public devra en être informé.	24
5.	ANNEXES	25
a.	Notice acoustique	25
b.	Tableau de réponse aux propositions de l'atelier interne	25
c.	Etude de sols	25
d.	Synthèse des échanges avec les syndicats	25

Préambule

Dans le cadre de sa stratégie des mobilités, la région Pays de la Loire a souhaité la création d'un site de maintenance et de remisage des TER, dans le secteur du Grand Blottereau à Nantes, afin de pouvoir augmenter les activités de maintenance nécessaires à l'augmentation du trafic ferroviaire.

La création de ce site est intégrée au contrat de concession « Tram-Train – Sud Loire », attribué à SNCF Voyageurs le 11 juillet 2023. Afin de gérer ce contrat, SNCF Voyageurs a créé la filiale SNCF Voyageurs Loire Océan (SVLO) qui porte le projet Atelier Sud Loire.

Le maître d'ouvrage a souhaité l'organisation d'une concertation préalable, qui s'est tenue du 1^{er} février au 14 mars 2024, sous l'égide de Serge Quentin, garant nommé par la Commission nationale du débat public (CNDP).

Cette concertation a été l'occasion pour le public de prendre connaissance du projet et d'exprimer son avis, ses remarques et ses propositions. Elle lui a également permis de poser ses questions au maître d'ouvrage, qui a apporté des réponses dans la mesure du possible.

Ce document constitue la synthèse et l'analyse des 67 contributions exprimées pendant la concertation, en rencontre publique ou via la plateforme web participative dédiée au projet.

Il présente aussi les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux recommandations du garant ainsi que les engagements de SVLO pour la suite du projet.

1. Le projet soumis à concertation

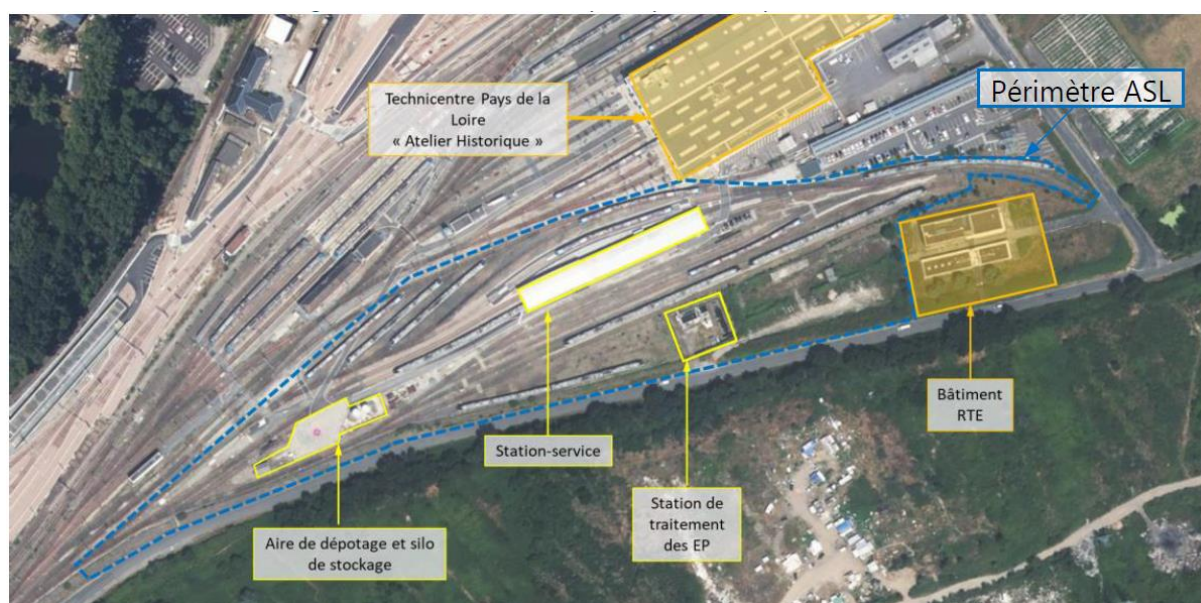
a. Le contexte du développement des mobilités en région Pays de la Loire

En 2021, la Région Pays de la Loire, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, a adopté une stratégie régionale des mobilités, dont le volet ferroviaire prévoit notamment un accroissement d'offre de 67% en 2030 et le passage d'un train par heure et par sens en semaine, dans toutes les gares de la région, entre 6h et 20h.

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire et de la délégation de l'exploitation de ses lignes de TER, la Région a souhaité diviser le réseau TER Pays de la Loire en plusieurs lots. Le lot « Tram-Train – Sud Loire », est le premier à avoir fait l'objet d'un appel d'offres. Il a été attribué à SNCF Voyageurs le 11 juillet 2023. La réalisation de l'Atelier Sud Loire est inscrite dans le contrat de concession de l'exploitation des trains « Tram-Train – Sud Loire ». Ce site de maintenance et de remisage permettra d'atteindre les objectifs fixés par la Région pour ces lignes : une augmentation de 26% de l'offre dès décembre 2026 et de 33% en 2030.

b. Le projet d'Atelier Sud Loire

Le projet d'Atelier Sud Loire est un projet de création d'un technicentre, site de maintenance et de remisage pour les TER. Son emplacement est prévu au sud du site SNCF Nantes-Blottereau actuel, agrandi en 2022 après le transfert vers ce dernier des activités de l'ancien site ferroviaire Nantes-Etat. Les emprises de l'Atelier Sud Loire représenteront 3,7 hectares.



Périmètre du projet Atelier Sud Loire (entre pointillés), localisation des principaux aménagements prévus

Parmi les installations prévues figurent :

- Un atelier de maintenance et un bâtiment pour les activités tertiaires et les locaux de vie des agents. Ce futur atelier sera plus court que l'atelier actuel et pourra accueillir des rames de 75 mètres,
- Un bassin de récupération des eaux de pluie,
- Une station essence B100 (biocarburant),
- Un tour en fosse permettant l'entretien des essieux.

Ce nouveau technicentre nécessitera également des travaux de modification de voies ferrées de service.

La certification Haute qualité environnementale (HQE) est visée pour l'ensemble du projet. Le projet intègre donc des panneaux photovoltaïques en toiture, un chauffe-eau solaire pour l'eau sanitaire, une toiture végétalisée, un

système de chauffage au bois. 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.

Une étude d'impacts est actuellement menée sur le projet. L'attribution du marché de travaux est prévue pour décembre 2024, pour une obtention du permis de construire et le lancement des travaux en mars 2025. Deux à trois mois d'essais seront nécessaires avant la mise en service du site fin 2026.

Le projet est estimé à 48 millions d'euros, aux conditions économiques de juillet 2022 au stade de l'avant-projet. Il est financé par la région Pays de la Loire, via une subvention d'investissement forfaitaire déterminée sur la base du coût de l'avant-projet, actualisé par l'index des travaux publics.

c. Le maître d'ouvrage : SNCF Voyageurs Loire Océan

En tant que titulaire du contrat de concession de l'exploitation des trains « Tram-Train – Sud Loire », SNCF Voyageurs Loire Océan (SVLO) porte la création et l'exploitation de l'Atelier Sud Loire. C'est à ce titre que SVLO a organisé cette concertation préalable, qui s'est déroulée du 1^{er} février au 14 mars 2024.

2. La préparation et le déroulé de la concertation préalable

a. Les principes de la concertation

i. Le cadre réglementaire

Par courrier du 25 octobre 2023, SVLO a sollicité la Commission nationale du débat public (CNDP) pour la désignation d'un garant ou une garante en vue de l'organisation d'une concertation préalable, au titre de la procédure de saisine facultative des projets relevant de l'article L. 121-17 du Code de l'environnement.

La concertation préalable a pour objectif d'associer le plus en amont possible le public dans l'élaboration d'un projet qui le concerne et qui peut avoir des impacts sur l'environnement. Elle permet de :

- Débattre de l'opportunité d'un projet, de ses objectifs et des principales caractéristiques du projet
- Débattre des impacts environnementaux, des enjeux économiques et des effets du projet sur l'aménagement du territoire
- Poser la question des alternatives à ce projet et, le cas échéant, de sa non-mise en œuvre
- Informer le public et répondre à ses interrogations sur les objectifs du projet, ses effets et son état d'avancement
- Intégrer au mieux les besoins et attentes exprimées par le public afin d'enrichir le projet.

ii. Une concertation encadrée par un garant

Lors de la séance plénière de la CNDP du 8 novembre 2023, Serge Quentin a été nommé garant de cette concertation préalable. Sa mission est décrite dans la lettre de mission du 15 novembre 2023 qui lui a été adressée par le président de la CNDP : accompagner le maître d'ouvrage dans l'élaboration de la concertation, s'assurer de la bonne mise en œuvre du dispositif puis en établir le bilan.

Le garant de la CNDP a pour mission de veiller à la qualité de la concertation, la sincérité des échanges et la transparence des éléments portés à la connaissance du public. Il veille à la pertinence des outils d'expression du public et à la possibilité pour ce dernier de poser des questions sur le projet et d'obtenir des réponses appropriées de la part du maître d'ouvrage. Le garant est neutre, indépendant, et ne se prononce jamais sur le fond de la concertation. Dans un délai d'un mois à l'issue de la concertation préalable, il rend un bilan comprenant un avis sur le déroulement de la concertation, une synthèse des opinions exprimées et des demandes et recommandations à destination du maître d'ouvrage.

Lors de chaque rencontre, le garant s'est présenté et a expliqué son rôle et ses attentes au public. Il était également joignable par mail et par courrier postal pendant toute la concertation.

iii. Le calendrier et le périmètre de la concertation

La concertation s'est déroulée du 1^{er} février au 14 mars 2024. Trois rendez-vous ont été organisés dans ce cadre :

- Une réunion publique le 5 février 2024
- Un atelier réservé aux agents du site actuel le 12 février 2024
- Un atelier sur l'insertion de l'atelier dans le quartier le 12 février 2024.

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 ont été en premier lieu les riverains du quartier Doulon jusqu'à environ 700 mètres au nord-ouest de la zone de projet ainsi que les salariés SNCF et prestataires du site de maintenance du Blottreau.

iv. Les attentes du maître d'ouvrage

Avec ces six semaines de concertation, SNCF Voyageurs Loire Océan a souhaité présenter le projet dans toutes ses dimensions et recueillir les avis et contributions dans l'objectif d'alimenter les équipes de maîtrise d'œuvre pour la suite des études de conception.

Au-delà des sujets de concertation d'ordre général, le maître d'ouvrage avait précisé des attentes spécifiques sur deux sujets : les aménagements intérieurs et extérieurs du site et l'insertion de l'Atelier dans son environnement.

b. Une concertation préparée avec les acteurs locaux

i. Des réunions préparatoires avec la Région

Afin de préparer la concertation, des réunions périodiques se sont tenues. La dernière a eu lieu le 5 février avec la région Pays de la Loire et SVLO. Ces rencontres ont permis de préparer les réunions publiques et de finaliser le dossier de concertation.

ii. Des rencontres avec les représentants du personnel de l'atelier actuel

Dans le cadre de la préparation de la concertation, SVLO a organisé une rencontre avec quatre organisations syndicales (UNSA, CGT, CFDT et Sud-Rail), le 24 janvier 2024 en présence du garant. Les sujets de l'opportunité du projet, de son coût, de l'organisation de l'Atelier Sud Loire en exploitation et des impacts sociaux du projet ont été évoqués lors de cette réunion. Cette rencontre a également permis d'annoncer la concertation à ses acteurs clés.

iii. Des entretiens conduits par le garant

Dans le cadre de sa mission, le garant a mené une étude de contexte sur le projet et s'est entretenu avec plusieurs acteurs du projet en novembre et décembre 2023 :

- Institutionnels : Région Pays de la Loire, Nantes Métropole, CESER, DREAL
- Syndicaux : UNSA, Sud-Rail, CGT et CFDT
- Associatifs : FNAUT, Collectif Fer-Nantes

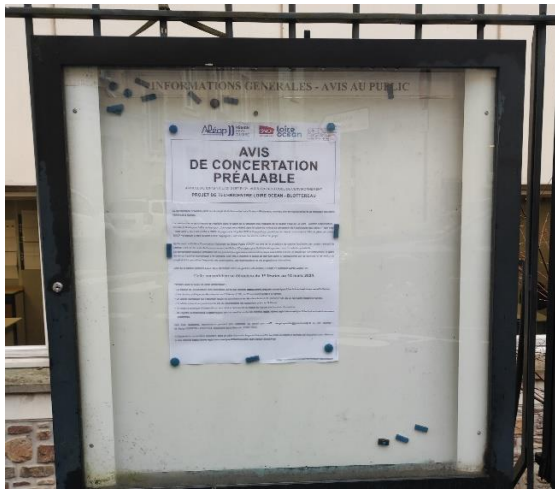
Ces rencontres ont permis d'identifier les publics à associer à la concertation et les sujets clés à aborder pendant la concertation.

c. L'annonce de la concertation

Le début opérationnel de la concertation a été précédé d'une phase de diffusion d'information permettant de mobiliser l'ensemble des acteurs concernés par le projet.

i. L'affichage en mairie et sur le site

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



Avis de concertation affiché en mairie de Nantes



Avis de concertation affiché aux abords du site

ii. La distribution d'un dépliant du projet

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

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



Coupon T

iii. L'annonce dans la presse

Ouest-France Loire-Atlantique
15 janvier 2024

Avis administratifs



Articles L.121-15-1 à L.121-17 et R.121-19 à R.121-24 du Code de l'environnement
Projet de technicentre Loire Océan - Blottereau
La concertation préalable porte sur le projet de technicentre Loire Océan - Blottereau, nouveau site de maintenance et de remisage des trains régionaux à Nantes

AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE

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

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

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

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

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

Pendant toute la durée de cette concertation :

- le dossier de concertation sera accessible sur le site internet <https://www.registre-numerique.fr/technicentre-loire-ocean-blottereau>
 - une réunion publique se déroulera le lundi 5 février à 19 h 00, au 20, rue Saint-Médard à Nantes,
 - un atelier participatif sur l'insertion locale du technicentre se déroulera le lundi 12 février à 10 h 00, au 20, rue Saint-Médard à Nantes,
 - un atelier réservé au personnel du site de maintenance est également prévu le 12 février.
 - un registre physique d'observations sera situé à l'accueil de la mairie de Nantes aux horaires d'ouverture,
 - un registre dématérialisé d'observations sera accessible sur le site internet <https://www.registre-numerique.fr/technicentre-loire-ocean-blottereau>
- Des avis, questions, contributions peuvent être adressés au garant par mail : serge.quentin@racchard.fr ou par courrier : M. Serge Quentin, CNDP, 244, boulevard Saint-Germain, 75007 Paris.
- À l'issue de la concertation préalable, dans un délai d'un mois, le garant transmettra

Avis de concertation publié dans
Ouest-France Loire-Atlantique

L'avis de concertation préalable a été publié dans Ouest-France et Presse-Océan le 15 janvier 2024.

La concertation a également fait l'objet d'un communiqué de presse signé par la Région et SVLO, envoyé aux médias du département Loire-Atlantique.

Communiqué de presse

Projet de Technicentre Sud Loire Lancement de la concertation

Nantes, le 01/02/2024

La phase de concertation avec le public dans le cadre du projet de Technicentre Sud Loire se déroule du 1^{er} février au 14 mars. Une réunion publique de lancement se tiendra le lundi 5 février à 19h au 20 rue Saint-Médard à Nantes, en présence d'un garant nommé par la Commission Nationale du Débat Public.

Un nouvel atelier de maintenance pour accompagner le développement de l'offre TER

La création d'un deuxième atelier de maintenance sur le site de Nantes Blottereau s'inscrit pleinement dans la stratégie des mobilités de la Région des Pays de la Loire qui n'est pas un simple projet de développement et d'entretien des rails, géré par le STIF et le réseau Alsace en TER. Sur les lignes Nantes Brest - Nantes - Nantes - Châteaubriant / Nantes - Clisson et Sud Loire (Nantes - Pornic / Nantes - Saint-Gilles-Croix-de-Loire / Nantes - La Roche-sur-Yon - Les Sables-d'Olonne / Nantes - La Rochelle / Nantes - Cholet / Angers - Cholet). L'offre de service augmentera de +26% dès décembre 2026 et +13% en 2030 avec des services supplémentaires chaque jour de la semaine. Concrètement, il y aura 28 trains en circulation en plus chaque jour de la semaine, dans 38 gares en Pays de la Loire et une augmentation de 24% des possibilités de correspondance avec les trains nationaux (TGV, Intercités).

Sur le territoire, ce nouveau Technicentre accompagnera également la montée en puissance du trafic avec le développement du futur Service Express Régional Métropolitain nantais. Ainsi, la mise en service du Technicentre Sud Loire permettra d'ajuster les capacités de maintenance à cette augmentation massive de l'offre grâce à une infrastructure spécialement conçue et adaptée aux rames à entretien.

Le projet comprend un bâtiment « 2E Niveau Qualité Environnementale et BEC - Bâtiment Basier Conservatoire » ainsi qu'une infrastructure de distribution de biocarburant pour les trains Régionaux thématiques.

- Les aménagements prévus :
- Création d'une voie ferrée et d'un tour en fosse, pour entretenir les roues des trains. Une nouveauté en Pays de la Loire qui permettra d'opérer les nombreux trains techniques jusqu'ici nécessaires pour réaliser ces opérations à Rennes ou à Tours.
 - Un atelier de maintenance, doté de trois voies électrifiées avec les équipements industriels et ferroviaires permettant la maintenance des trains.
 - Un bâtiment pour le personnel, comprenant : vestiaires, salles de réunion, petit atelier, magasin, réfectoire.
 - Déplacement des équipements existants de traitement des eaux pluviales.
 - Réalisation d'un parking pour véhicules de service, accès camion et aire de déchargement, ainsi qu'une zone de tri et stockage des déchets.
- CONTACTS MEDIA :
Région des Pays de la Loire - Service Presse - service.presse@region-pays-de-la-loire.fr - 02 49 39 21 91
Région des Pays de la Loire - Service Presse - service.presse@region-pays-de-la-loire.fr - 02 49 39 21 91

Communiqué de presse

L'atelier sera mis en service fin 2024. Cette réalisation s'inscrit dans le cadre du nouveau contrat de concession de l'exploitation des trains « Tram Train - Sud Loire » remporté par SNCF Voyageurs à l'issue d'une procédure de mise en concurrence. Pour gérer ce contrat, SNCF Voyageurs a créé la filiale SNCF Voyageurs Loire Océan qui sera le porteur du projet.

La phase de concertation

Une concertation préalable est parties prenantes en du grand public se déroulera du 1^{er} février au 14 mars 2024. L'objectif : informer sur l'avancement du projet, partager les apports et les enjeux du Technicentre Sud Loire, recueillir les avis et les attentes du public, et des acteurs du territoire.

→ Le 5 février à 19h : réunion publique de lancement (20 rue Saint-Médard, 44300 Nantes)

→ Du 5 février au 14 mars, le public pourra déposer ses remarques et propositions via un formulaire d'expression, accessible sur la plateforme en ligne : <https://www.registre-numerique.fr/technicentre-loire-ocean-blottereau>

→ Le 12 février à 19h : atelier « insertion locale du projet » (20 rue Saint-Médard, 44300 Nantes)

Ces échéances sont ouvertes à tous, aucune inscription préalable n'est nécessaire pour assister à la réunion publique ou à l'atelier.

La présence d'un garant pour assurer la bonne information et la participation de tous les acteurs

Ces phases d'échange sont organisées sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), qui a désigné monsieur Serge QUENTIN, garant de la concertation.

Les garants sont neutres, indépendants, impartiaux, ne donnent jamais d'avis ou le fond du projet mais facilitent le déroulement du processus de la concertation. Ils représentent la CNDP et portent ses valeurs qui sont la transparence, la neutralité, l'argumentation et l'équivalence de traitement.

Monsieur Serge QUENTIN déclare : « Je suis 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 l'invite à participer tous ceux qui le souhaitent, et à vous appuyer les différents moyens de connaissance du projet et de participation, mis à votre disposition. À l'issue de la concertation, je rédigerai un bilan portant evaluation sur le déroulement de la concertation en présentant les arguments exprimés et les réponses du maître d'ouvrage aux questions posées tant en réunion publique, par écrit, ainsi que par voie dématérialisée. »

Pour en savoir plus sur le projet :

- Site internet : <https://www.registre-numerique.fr/technicentre-loire-ocean-blottereau>
- Contact du garant : serge.quentin@racchard.fr

CONTACTS MEDIA :
Région des Pays de la Loire - Service Presse - service.presse@region-pays-de-la-loire.fr - 02 49 39 21 91
Région des Pays de la Loire - Service Presse - service.presse@region-pays-de-la-loire.fr - 02 49 39 21 91

iv. Le relai de l'information par les partenaires

SVLO a relayé l'information de la concertation auprès des associations du quartier Doulon pour les informer de la concertation :

- Maisons de Quartier Doulon (gérée par l'Accoord) : doulon@accoord.fr
- Maison de Quartier Bottière (gérée par la Ville) : MQ-Bottiere@mairie-nantes.fr
- l'Association du Quartier de Doulon : a.q.d@free.fr
- le RACC : president@racchand.org
- la Saint-Médard : secretaire@saintmedard-nantes.fr
- la Cure du Vieux Doulon : projetlacure@gmail.com
- l'Amicale Laïque de Doulon : amicalelaikedoulon@gmail.com
- l'association des commerçants : hairlinecoiffurenantes@gmail.com

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



Site web de Nantes Métropole

La concertation a enfin été mentionnée le 12 février 2024 dans un article de Zest, le journal des quartiers est de la métropole nantaise.

v. Le relai de l'information sur les réseaux sociaux

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



Publications sur les comptes du directeur général de SVLO (LinkedIn et X)

vi. Le relai de l'information en interne à SNCF

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

d. Les supports d'information sur le projet

i. Le dossier de concertation

Le dossier de concertation détaille le contexte dans lequel s'inscrit le projet, ses objectifs, ses caractéristiques, ses impacts prévisibles et son calendrier. Il décrit également le cadre légal de la concertation et son organisation. Ce dossier a été à la disposition du grand public pendant toute la durée de la concertation en ligne, ainsi que dans sa version papier en mairie centrale, en mairie de quartier Bottière et lors de la réunion publique et des ateliers.

ii. Le site internet de la concertation

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

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

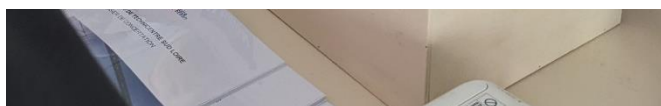
Une page de dépôt de contribution a été active du 1^{er} février au 14 mars. Il était également possible de consulter les contributions déposées sur ce site.

The screenshot shows the 'REGISTRE NUMERIQUE' website interface. At the top, there are navigation links: 'Le dossier', 'Consulter les contributions', and 'Déposer votre contribution'. The main heading reads 'CONCERTATION SUR LE PROJET DE TECHNICENTRE SUD LOIRE'. Below this, a teal banner states: 'OUVERT LE 01/02/2024 À 00 HEURE, CE REGISTRE SERA CLOS LE 14/03/2024 À MINUIT'. The logos for 'Adéop' (LA RÉGION VOUS TRANSPORTE), 'RÉGION PAYS DE LA LOIRE', 'SNCF VOYAGEURS', and 'loire océan' are displayed. A paragraph of text explains the project: 'La concertation préalable porte sur le projet de technicentre Sud Loire, nouveau site de maintenance et de remisage des trains régionaux à Nantes. La création de ce technicentre est réalisée dans le cadre de la stratégie des mobilités de la Région des Pays de La Loire - Autorité Organisatrice - qui vise à développer l'offre de transport. L'ouvrage sera réalisé dans le cadre du contrat de concession de l'exploitation des trains « Tram-Train – Sud Loire » qui a été notifié à SNCF Voyageurs le 11 juillet 2023 à l'issue d'une procédure de mise en concurrence. Afin de gérer ce contrat, SNCF Voyageurs a créé la filiale SNCF Voyageurs Loire Océan qui sera le porteur du projet.' Below the text is the caption 'Page d'accueil du site internet de la concertation' and a photograph of a modern train station platform with tracks and a building in the background.

iii. Les maquettes physiques de l'Atelier Sud Loire



Maquette du futur atelier



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

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

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

iv. La vidéo de présentation de l'Atelier Sud Loire

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

e. Les modalités pour s'exprimer par écrit

i. Les registres d'expression

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

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

Le registre numérique a recueilli sept contributions tandis qu'aucune n'a été relevée dans le registre en mairie.

ii. Le courrier papier et électronique

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

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

Aucune contribution n'a été recensée par ces moyens.

f. Les rencontres de la concertation

i. La réunion publique

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

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

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



Réunion publique du 5 février

ii. L'atelier de travail avec les personnels du site

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

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

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



Travail sur plan lors de l'atelier du 12 février

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

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

6 participants étaient présents.

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



Atelier du 12 février ouvert dédié à l'insertion du site dans le quartier

g. La participation effective à la concertation

i. Les chiffres de la participation

- 37 participants ont pris part aux rencontres : 21 lors de la réunion publique, 10 lors de l'atelier dédié aux agents et 6 participants lors de l'atelier ouvert au public. La concertation a surtout mobilisé des cheminots et des anciens cheminots, y compris parmi les riverains. Des représentants syndicaux ont également participé à la concertation.
- 67 contributions ont été recueillies dont :
 - 7 contributions en ligne
 - 14 contributions en réunion publique
 - 36 contributions lors de l'atelier à destination des agents
 - 10 contributions lors de l'atelier sur l'insertion du futur Atelier Sud Loire.

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

ii. Le ton de la concertation et les thèmes abordés

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

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

Thèmes abordés dans les avis	Nombre de fois où le thème a été abordé
Opportunité du projet	2
Caractéristiques du projet	38
Environnement	13
Insertion paysagère, architecturale	3
Exploitation du futur Atelier	20
Phase Travaux	6
Mobilités en Pays de la Loire	6
Coût et financement du projet	5
Emploi et impacts sociaux du projet	7
Autres	2

3. La synthèse thématique des avis exprimés et des réponses apportées par le maître d'ouvrage pendant la concertation

a. L'opportunité du projet

Les participants à la concertation ont globalement approuvé l'opportunité du projet :

- D'une part, lors de la réunion publique de lancement, elle a été beaucoup discutée dans une approche régionale de la maintenance ;
- D'autre part, lors des ateliers, elle n'a pas été interrogée, les participants orientant directement leurs échanges sur les caractéristiques du projet.

L'opportunité d'un nouvel atelier sur le site Blottereau

Certaines contributions ont interpellé le maître d'ouvrage sur sa vision d'ensemble pour le site. Le dimensionnement de l'Atelier Sud Loire a été interrogé par la FNAUT, qui a demandé au maître d'ouvrage de clarifier la capacité maximale du site en nombre de rames à entretenir, la nature des opérations d'entretien de rames assurées sur le futur technicentre, la fréquence de ces opérations et le type d'opération d'entretien qui continuera à être assuré en dehors du site.

La CGT s'est quant à elle inquiétée d'un risque financier pour l'exploitation des TER en Pays de la Loire du fait de la réduction de l'utilisation de l'atelier « historique », d'autant plus si de nouvelles constructions de technicentres sont incluses dans les prochains appels d'offre relatifs à l'exploitation des TER.

SVLO a indiqué que du fait de l'augmentation de l'offre, la combinaison du technicentre actuel et de l'Atelier Sud-Loire permettra d'optimiser les temps de présence des rames sur le site en prodiguant davantage de services de maintenance qu'aujourd'hui et d'offrir plus de rames en période de point pour les voyageurs.

Le collectif Fer-Nantes a déploré la non-prise en compte dans le projet d'une éventuelle évolution du réseau ferroviaire régional (Intercités, nouveaux ateliers de maintenance en région Pays de la Loire) qui pourraient avoir un impact sur le site Blottereau.

La vision globale des équipements de maintenance en région Pays de la Loire

Les participants ont reconnu globalement le besoin d'augmentation des capacités de maintenance sur le réseau régional TER Pays de la Loire.

Plusieurs participants ont estimé que le partage du matériel roulant entre les différentes entreprises ferroviaires allait réduire la capacité du réseau ferroviaire à faire face aux aléas. La CGT et le collectif Fer-Nantes ont estimé que la polyvalence limitée des personnels des entreprises ferroviaires, qui ne seront spécialisés que sur le matériel et les lignes de leur exploitant, va également dans le sens d'aléas plus difficiles à gérer. Le collectif Fer-Nantes appelé à renforcer la mutualisation des installations et des services sur les technicentres ; la FNAUT, quant à elle, s'est interrogée sur les échanges de prestations et les possibilités d'entraide entre technicentres, afin de garantir la fiabilité du service.

La construction d'un technicentre au Mans a été saluée par le collectif Fer-Nantes et la CGT, qui ont présenté ce projet comme plus opportuniste au regard de sa position entre trois régions.

Une contribution a exprimé ses doutes quant à l'opportunité du projet : la CGT a estimé, qu'à ce stade, l'intérêt du projet d'Atelier Sud Loire pour répondre à l'enjeu d'augmentation du trafic n'était pas démontré en l'absence d'étude d'acquisition de nouveaux matériels. La CGT a préconisé l'organisation d'un débat public pour « définir les besoins de dessertes ferroviaires régionales et inter-régionales » qui comprendrait des objectifs chiffrés de report modal. Ces objectifs sont mentionnés par la CGT comme volontairement maintenus « secrets » par la Région.

La Région s'est engagée à étudier des compléments aux les éléments déjà publiés issus des études de besoin, sous réserve de la confidentialité attachée aux procédures de passation de marchés publics.

Enfin, le sujet de **l'ouverture à la concurrence** a été évoqué à plusieurs reprises.

Bien que les participants aient pris en compte le cadre légal dans lequel celle-ci s'opère, le syndicat UNSA a réaffirmé son opposition à la mise en concurrence de l'offre TER en France et donc en Pays de la Loire ; la CGT a souligné quant à elle le « réel succès » de la régionalisation des transports en Pays de la Loire et a dénoncé « [l'allégation] de l'intérêt économique des entreprises ferroviaires qui concourent aux appels d'offre ».

Une opportunité pour un Atelier Sud Loire discutée au regard de l'évolution du trafic ferroviaire en Pays de la Loire

Plusieurs participants ont interrogé le maître d'ouvrage et la Région sur la faisabilité de l'augmentation annoncée de 30% à 40% du trafic avec un matériel roulant vieillissant.

Un participant s'est interrogé sur l'accroissement spécifique du trafic sur l'axe Nantes <> Saint Gilles/Pornic et sur la manière dont ont été fixées les projections de déploiement de l'offre.

SVLO a expliqué que l'augmentation des voies et des opérations de maintenance permettra l'augmentation du trafic, grâce à une optimisation du temps d'utilisation des rames.

La Région a expliqué qu'elle dispose d'une stratégie d'affectation du parc aux différents lots, qu'elle a déjà publié et qu'elle travaille à décliner dans un plan d'acquisition de nouveau matériel pour faire évoluer le parc TER.

Un projet d'allotissement et d'affectation des parc a été élaboré dans le cadre de la Stratégie Régionale des Mobilités accessible sous ce lien : <https://www.paysdelaloire.fr/sites/default/files/2021-05/dtm-2021-strategie-mobilites.pdf>

Quant à la ligne Nantes <> Saint-Gilles/Pornic, la Région a précisé que celle-ci fera l'objet de travaux pour permettre les croisements.

Les possibilités d'extension du site en cas d'évolution de l'offre ferroviaire ont également fait l'objet d'une question.

b. Les caractéristiques du projet

Cela a été le thème le plus abordé dans les échanges pendant la concertation : 38 des 67 contributions ont évoqué ce sujet.

Des inquiétudes sur les entrées et les sorties de rames sur le site

La CGT et le collectif Fer-Nantes se sont inquiétés de futures difficultés à entrer et à sortir du site et notamment d'éventuels embouteillages dans l'accès au site.

La CGT a également souligné une réduction des possibilités de stationnement, qui induirait une augmentation des mouvements en « entrée/sortie » et donc renforcerait les difficultés de circulation.

La CGT a fait part de son inquiétude sur l'introduction de règles d'arbitrage de circulation rigides sur les entrées et les sorties des trains des différents exploitants ferroviaires du site.

Le collectif Fer-Nantes a quant à lui interrogé le maître d'ouvrage sur les voies dédiées au remisage thermique et électrique du parc dont la maintenance restera assurée par l'atelier historique.

SVLO a expliqué que les voies d'entrées et sorties depuis le réseau ferré national ne seront pas modifiées. En revanche, une deuxième voie d'accès sera créée dans le cadre du projet Atelier Sud Loire, sur l'emplacement des voies de garage actuelles.

Des précisions demandées sur le tour en fosse

L'installation d'un tour en fosse sur le site a été saluée par plusieurs participants. La FNAUT a demandé des précisions sur sa localisation et l'UNSA a questionné le maître d'ouvrage sur ses impacts en termes de sons, de bruit et de traitement des déchets. Elle a également demandé des précisions sur les entrées et sorties des rames en traitement sur cet équipement.

L'emplacement du tour en fosse, à l'ouest du futur Atelier, a été présenté pendant la concertation par le maître d'ouvrage.

Des propositions concrètes pour les aménagements extérieurs et intérieurs de l'Atelier

Les **aménagements extérieurs** ont fait l'objet de plusieurs suggestions : installation d'une table de pique-nique et mise en place d'un coin fumeur, déploiement d'abeilles en responsabilité de gestion du personnel du site ou d'une association externe, vigilance sur les types d'arbres choisis pour être plantés au niveau du parking.

Les agents se sont interrogés sur le nombre de places de parking et de bornes de recharge pour véhicules électriques, craignant une insuffisance des quantités prévues.

L'UNSA a posé la question des modalités d'entretien de la végétation sur le site. Elle a également interrogé le maître d'ouvrage sur l'organisation des commémorations auprès du monument funéraire de SNCF Voyageurs et a demandé l'anticipation d'un emplacement pour une stèle mémorielle.

En ce qui concerne **l'aménagement intérieur de l'Atelier**, les agents ont insisté sur la nécessité d'infrastructures offrant de bonnes conditions de travail au sein de ce futur site : douches, sanitaires et places de parkings en nombre suffisant, adaptation aux fortes chaleurs (ventilation et points d'eau), réduction maximale des distances à parcourir à pied.

Les espaces de stockage de certains items (essieux, estacade à pare-brise, batteries, chariots, pièces d'approvisionnement) n'ont pas toujours été perçus comme clairement définis ou parfois considérés comme non adaptés par les agents (batteries à stocker séparément de certains matériaux). Une question a été posée par l'UNSA sur la mise en commun du transstockeur entre la logistique aval et les installations outillage.

Plusieurs suggestions d'aménagements de l'atelier ont été émises par les agents : l'installation d'une passerelle entre les voies de l'atelier ou à défaut prévoir davantage d'outillage dans l'atelier, des zones métiers au début, au milieu et à la fin de l'atelier, un espace point 5 isolé, l'automatisation de l'écluse, réduire l'espace sous les voies à 1,55 mètres, un « faux quai » Régiolis, intégrer le soutien logistique intégré (SLI) le plus en amont possible dans le projet, laisser suffisamment d'espace au niveau du chariot élévateur pour que le chariot puisse tourner, installation de hottes qui peuvent s'ouvrir à 180 voire 360 degrés, prévoir que la porte du bureau donne sur le passage piétonnier et non sur l'espace de circulation chariot.

Des questions ont été posées sur la hauteur du rangement dans la gare d'arrivée métier, sur la raison pour laquelle les bureaux de passage n'ont pas de vue sur l'atelier, sur le nombre de tableaux de services et sur le nombre de places prévues dans le réfectoire.

Des inquiétudes quant à la fluidité des circulations voitures et engins vers et sur le site

L'accès au site par une entrée unique pour les salariés, prestataires et visiteurs a suscité de l'inquiétude sur la fluidité de la circulation.

La voie utilisée pour accéder au parking des salariés étant celle empruntée par les engins de maintenance, il a été pointé un fort risque accidentogène. Les agents ont proposé de modifier l'emplacement du parking ou de créer un accès direct à ce dernier à l'est du site.

L'UNSA a soulevé la question de l'impact du futur atelier sur le trafic routier sur les chemins Bas et de la Bonnetière, ou du moins de la continuité d'un passage entre le site SVLO et le technicentre historique. Les agents ont aussi proposé la réalisation d'un travail avec Nantes Métropole afin de sécuriser l'accès du site par le Chemin Bas.

Un risque accidentogène a également été identifié au niveau de la zone de livraison de l'atelier, dont l'espace de retournement semble empiéter sur des zones de stockage de matériaux et de déchets. Les agents ont demandé que soit prévue une zone de retournement suffisante sur la zone de livraison.

L'UNSA a pointé une autre zone accidentogène sur une piste chariot de maintenance commune avec celle des piétons.

Un intérêt des participants pour l'ambition environnementale du projet

Les participants se sont montrés intéressés par les installations écologiques du projet et ont globalement apprécié l'ambition de la certification HQE pour l'ensemble de l'Atelier Sud Loire. Ils ont parfois demandé des précisions, comme sur l'alimentation en énergie du futur technicentre et son éventuel raccordement à l'UIOM.

SVLO a apporté les précisions nécessaires et expliqué que le raccordement a été étudié mais n'est aujourd'hui pas pertinent du fait de la distance à créer et du faible nombre de sites à raccorder le long de celle-ci. La situation est réversible dans l'avenir.

Une participante a déploré le coût de la certification HQE et le « moyennage » des critères qui donnerait une marge de tolérance trop importante sur des éléments qui peuvent être primordiaux.

SVLO a expliqué qu'un pré audit sur le technicentre actuel devrait permettre d'identifier rapidement les solutions les plus performantes sur les critères pour lesquels des marges d'amélioration existent.

c. Des demandes de précisions quant à l'insertion environnementale du projet

Les impacts environnementaux de la construction du projet

Le collectif Fer-Nantes a contesté les informations données sur l'impact environnemental du projet, considérant ces affirmations « non argumentées voire contredite par des documents officiels ». Il dénonce aussi la « destruction d'installations existantes parfaitement opérantes » relatives à la construction du nouvel atelier.

Les impacts lumineux du site

Deux contributions ont fait état d'un éclairage du technicentre actuel trop puissant. Des participants ont demandé la réalisation d'une étude d'impact sur la faune et le cadre de vie des riverains afin que des mesures pour le maintien d'une trame noire dans le secteur soient prises.

SVLO a expliqué que les centres de maintenances historiques étaient éclairés par des pylônes hauts avec des spots halogènes. Dans le futur technicentre, les sources lumineuses seront installées au plus près des zones de travail et orientées vers elles, afin d'éviter des nuisances sur la faune, la flore et le cadre de vie des riverains. Un bon éclairage est cependant nécessaire pour garantir la sécurité et la qualité du travail des agents. Un chapitre éclairage sera intégré à l'étude d'impact, tout comme une étude « quatre saisons » qui recensera les espèces présentes sur le site, avec l'objectif de reconstituer des zones pour ces espèces.

La qualité de l'air

Une participante a interrogé le maître d'ouvrage sur l'impact de l'approvisionnement de davantage de rames en gazoil et sur les impacts olfactifs que cela pouvait générer, un autre riverain confirmant en effet que les riverains pouvaient sentir du gazoil émanant du site ferroviaire actuel, en fonction du sens du vent.

SVLO a expliqué qu'il ne devrait pas y avoir plus d'approvisionnement qu'aujourd'hui en gazoil. De plus le biocarburant B100 qui remplacera le B7 GNR est moins odoriférant.

Le collectif Fer-Nantes a quant à lui questionné le maître d'ouvrage sur les mesures mises en place pour atteindre la réduction affichée de 40% d'émission de gaz à effet de serre. Aussi, il s'est interrogé sur l'impact réel pour l'environnement du développement du biocarburant.

Les impacts sonores

Des participants se sont inquiétés d'une future augmentation du bruit sur le site, arguant que l'extension du site en avait déjà engendré une.

Ils se sont interrogés sur la localisation des appareils de mesure acoustique, tous à proximité immédiate du site, et ont demandé si la propagation du bruit avait été étudiée, notamment au gré des aléas météorologiques.

Par ailleurs, un participant a regretté la non-concrétisation passée d'un engagement pour un mur anti-bruit sur le site (dans le cadre du projet porté par SNCF Réseau de déplacement des activités ferroviaires de Nantes-Etat à Nantes-Blottereau).

SVLO a expliqué qu'une étude de bruit est en cours de réalisation, dans le cadre de la certification HQE. Des solutions techniques existent et pourraient être mises en place si le projet dépasse les seuils réglementaires. Il a noté cependant que les habitations les plus proches du futur centre sont à 500 mètres et que le site historique fera office d'écran acoustique.

La Région a précisé que les circulations relatives à l'Atelier Sud Loire seront déportées au sud de l'atelier actuel.

Les impacts sur le sol

Un participant a interrogé le maître d'ouvrage sur le sondage et le forage du sol en prévision des travaux.

SVLO a indiqué qu'une étude de sol était en cours.

d. L'exploitation du futur Atelier

Une contribution sur la participation des agents à la vie du site

La place du personnel dans la vie du futur Atelier, et sa capacité à « porter son expression d'innovation au quotidien » dans ce nouvel atelier, ont été soulevées par le syndicat UNSA. Ce dernier a proposé la tenue de journées portes ouvertes pour « communiquer et valoriser l'activité industrielle ferroviaire et les compétences métiers associées ».

De nombreuses questions sur l'usage partagé des équipements

De nombreux participants se sont interrogés sur l'organisation concrète du partage des différents équipements de maintenance ou d'approvisionnement qui passeront sous la gestion de SVLO ou qui seront créés dans le cadre du projet Atelier Sud Loire. La CGT a demandé quels sont les surcoûts de gestion des installations à usage partagé.

SVLO a expliqué qu'il est prévu que tout opérateur peut être client des installations des autres opérateurs. De la même manière, SVLO continuera à pouvoir accéder au site historique. Chaque opérateur restera responsable de sa maintenance. La Région a rappelé que cette mutualisation existe de fait dans la loi.

Les modalités de partage du tour en fosse et l'évolution éventuelle de son régime d'exploitation ont fait l'objet de contributions spécifiques.

Par ailleurs, les modalités du transfert des équipements et outils de travail ont été évoquées par le syndicat UNSA. Ce dernier a également suggéré la création d'une « instance de conciliation » neutre qui permettrait d'arbitrer les « interférences sociales » entre SVLO et l'unité opérationnelle TER à laquelle le technicentre historique est rattaché.

e. La phase travaux

Des inquiétudes sur les nuisances relatives aux travaux

Quelques participant se sont interrogés sur les nuisances sonores du chantier. Les questions des impacts de la dépollution, de la poussière générée par le chantier et de sa propagation dans les alentours, de la gestion des déchets du chantier, du risque de découverte d'engins explosifs et de la préparation à cette éventualité ont également été soulevées.

SVLO a précisé que toutes les mesures seraient prises pour limiter au maximum les nuisances liées au chantier. Par exemple, les sols sont mouillés afin de limiter les propagations de poussières par temps sec.

Le maître d'ouvrage a également expliqué que le chantier sera conduit avec un objectif de réemploi du maximum de matériaux, comme par 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.

Le périmètre d'impact des travaux a également été questionné, une contribution s'interrogeant sur les impacts sur le parc du Grand Blottereau.

Des demandes de précisions sur l'impact du chantier sur le quotidien des agents du site

L'UNSA a interrogé le maître d'ouvrage sur les impacts liés à la circulation des poids lourds pour les besoins du chantier, notamment sur la propreté et la sécurité routière des chemins Bas et de la Bonnetière.

Il a été demandé ce qu'il était prévu en matière de communication pendant cette période d'une part, et si des mesures de remise en état des voiries seraient déployées le cas échéant.

Par ailleurs, l'UNSA a aussi demandé des précisions sur les impacts des travaux au sein du technicentre : interférences entre les activités, circulation des véhicules de constructions au sein du centre, sécurité des agents, possibilité d'exercices d'évacuation du personnel du site face aux risques gaz et incendie relatifs aux travaux.

f. L'emploi et les impacts sociaux du projet

De nombreuses demandes de précisions sur les modalités de recrutement du personnel SVLO

Plusieurs contributions ont concerné les modalités de sélection du personnel SVLO. L'UNSA a demandé des précisions sur la gestion de la phase de transfert d'une partie du personnel du site actuel entre décembre 2024 et décembre 2026. Les délais de recrutement et de formation des nouveaux agents ont également fait l'objet d'interrogations.

SVLO a expliqué qu'un appel à volontariat permettra de combler 75% des emplois du site. Puis, 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).

La Région a précisé que les délais de formation et de recrutement sont pris en compte dans le calendrier des évolutions envisagées.

La CGT a inscrit le recrutement à venir sur le futur Atelier dans un contexte de « mise en concurrence des salarié.es » qui affaiblirait les capacités à recruter et à fidéliser et donc fragiliserait le maintien de compétences techniques spécifiques. Sur l'attractivité, l'UNSA a interrogé le maître d'ouvrage sur la gestion des différences de cadres sociaux entre SVLO et l'unité fonctionnelle TER.

Le sujet de la sécurité du personnel du futur site a également été posé par l'UNSA, qui a demandé les mesures prévues pour permettre une intégration « sans risque » du personnel sur le nouvel Atelier.

Des inquiétudes sur la future organisation du travail

L'organisation du travail en 2x8 a suscité des interrogations. La CGT s'est inquiétée d'une accentuation du travail de nuit, mettant en avant le risque que représente le travail de nuit dans le dérèglement des organismes des agents. L'UNSA a demandé des précisions sur les horaires de journée et décalés sur le futur site, leurs recouvrements et leurs coactivités.

Des demandes au sujet des déplacements du personnel

La question du transport du personnel vers le site a fait l'objet de plusieurs contributions, demandant les dispositions envisagées (navettes, véhicule de service, autre) afin de réduire l'usage du véhicule individuel, en prenant en compte la position éloignée du site du réseau de transport public et les horaires en 2x8.

Des interrogations quant à la sécurité des agents sur le site

Une question a été posée sur la sécurisation du site face aux éventuelles intrusions.

SVLO a rappelé que le site actuel est déjà clos et qu'il n'y aura pas de nouvelle clôture à l'intérieur du site ; en revanche, des gestionnaires opérationnels seront présents sur site 24 heures sur 24. Le site sera par ailleurs équipé de caméras de surveillance.

Des demandes de précisions sur les activités sociales des cheminots

La question des synergies entre SVLO et l'unité fonctionnelle TER sur leurs activités sociales est posée par l'UNSA. Un participant a également interrogé le maître d'ouvrage sur le devenir du financement de l'activité sociale des cheminots.

La Région a précisé que le financement de l'activité sociale s'agit d'une disposition réglementaire et qu'il n'y a pas de raison que le dispositif change avec l'ouverture à la concurrence.

g. La gouvernance et le pilotage du projet

Une volonté du personnel d'être associé à la suite de la conception de l'Atelier

Les agents du site ont exprimé le souhait d'être associés à la suite des réflexions sur les aménagements de l'atelier. L'UNSA a souhaité connaître les outils de communication régulière sur le suivi du chantier à destination des agents, et l'organisation d'une éventuelle inauguration du site associant le personnel transféré.

Des interrogations sur la capacité d'adaptation du maître d'ouvrage

Quelques contributions ont questionné le maître d'ouvrage sur sa capacité à expérimenter et à établir un retour d'expérience de l'exploitation du site, et sa capacité à s'adapter et à mettre en application des alternatives. L'UNSA a demandé si ces « adaptations correctives » étaient budgétisées.

Sur les aspects environnementaux, SVLO a indiqué que des marges de correction existaient dans le cas d'expériences non concluantes.

Des questions sur le devenir de l'atelier à la fin du contrat de concession

Plusieurs contributions ont interrogé la continuité de l'exploitation de l'atelier à l'issue du marché de 10 ans conclu entre SVLO et la Région.

Dans l'éventualité d'un changement d'exploitant au terme de ces dix ans, la FNAUT a souhaité connaître les modalités de définition du coût du foncier et du loyer du site par la Région.

La capacité de performance du tour en fosse à l'issue de ces 10 ans a aussi fait l'objet d'une question de la part de l'UNSA.

Des demandes de clarification sur le coût et le financement du projet

Quelques contributions ont souligné une confusion dans les communications sur le coût du projet. Un participant a pointé une évolution du coût de construction de l'atelier, annoncé à 40 puis à 48 millions d'euros. Une autre contribution a fait état de l'absence d'information dans le dossier de concertation sur le coût et le financement du projet.

La Région a indiqué que, depuis la conception de la stratégie régionale des mobilités, le dispositif d'augmentation des opérations de maintenance a été affiné, permettant d'actualiser les chiffres.

La FNAUT s'est interrogée sur d'éventuels autres financeurs du projet.

4. Les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux recommandations du garant ainsi que les engagements de SVLO pour la suite du projet

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

- A. Il conviendra de conduire des études bruit en tenant compte de ce qui é été émis lors des différentes rencontres, notamment pour les riverains du Grand Blottereau

Une étude acoustique a été réalisée par EGIS pour la MOA incluant une cartographie de l'évaluation du niveau sonore généré par le projet dans son environnement à une hauteur de 1,50m présentée ci-dessous.

Cette notice acoustique est jointe en annexe au présent bilan.



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

L'étude d'impact présentée dans le cadre du dossier d'Autorisation Environnementale Supplémentaire comportera un chapitre consacré à l'ambiance lumineuse et à la qualité de l'air.

Concernant les odeurs de gasoil évoquées lors de la concertation, SVLO a expliqué qu'il ne devrait pas y avoir plus d'approvisionnement qu'aujourd'hui en gasoil. De plus le biocarburant B100 qui remplacera le B7 GNR est moins odoriférant.

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

Un tableau de réponse aux différentes propositions est joint en annexe au présent bilan.

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

L'étude des sols est jointe en annexe au présent bilan.

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

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

Le présent bilan sera publié sur la plateforme et communiqué aux participants du comité de pilotage et aux personnes qui ont laissé leurs coordonnées.

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

Il est prévu que le comité de pilotage soit mis en place avec la Région et les volontaires (OS, agents et riverains) au second semestre 2024. Une première réunion de lancement sera organisée sur site à l'automne afin de proposer une visite du futur site et du technicentre actuel.

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

La plateforme sera maintenue jusqu'à la fin de la phase travaux.

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

Une synthèse des échanges avec les syndicats de la rencontre conduite en amont de la concertation est jointe en annexe au présent bilan.

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

Les études jointes en annexe au présent bilan seront disponibles sur le site participatif. Celles relevant de l'étude d'impact seront disponibles à la suite du dépôt du dossier d'autorisation en mai 2024.

5. Annexes

- a. Notice acoustique**
- b. Tableau de réponse aux propositions de l'atelier interne**
- c. Etude de sols**
- d. Synthèse des échanges avec les syndicats**