

### III. ACCESSIBILITE ET TRANSPORTS

Située à l'ouest de l'Europe, la région des Pays-de-la-Loire dépend pour son développement économique de la qualité de ses liaisons avec les centres de décision et de consommation européens. Son ouverture océanique lui offre des facilités d'échanges économiques à grande échelle par voie maritime.

Les réalisations prévues pour l'amélioration des infrastructures ferroviaires et portuaires dans le présent contrat de projets témoignent de la volonté commune de l'Etat et de la Région de renforcer l'accessibilité des Pays-de-la-Loire.

#### A. Transport ferroviaire

##### Enjeux

Le système de transport doit, conformément aux orientations du CIACT du 6 mars 2006, répondre aux nouveaux besoins de mobilité liée à la croissance démographique, l'une des plus fortes en France, s'agissant des Pays-de-la-Loire, à la périurbanisation et à de nouvelles pratiques de mobilité, avec le souci du moindre impact sur l'environnement.

Deux nouvelles grandes infrastructures de transport de niveau interrégional, réalisées pendant la durée du contrat de projets, équiperont le territoire au terme de celui-ci : la ligne à grande vitesse (LGV) Bretagne-Pays de la Loire et l'aéroport de Notre Dame-des-Landes.

En outre, pour l'axe Caen – Le Mans – Tours, les Régions concernées ainsi que l'Etat se concerteront pour déterminer, hors CPER, les améliorations à apporter sur cette ligne.

A l'échelle des réseaux transeuropéens de transport, le rattachement ferroviaire de l'Ouest via le barreau Massy-Valenton au sud de Paris, doit être prochainement engagé.

Dès à présent, la région des Pays de la Loire doit faire face à une demande de transport de voyageurs en constante augmentation.

##### Programme d'actions

S'agissant des crédits de l'Etat, ces opérations sont financées sur le programme budgétaire n°226 "Transports terrestres et maritimes".

#### 1. Electrification de Nantes-La Roche sur Yon-Les Sables d'Olonne

La Vendée est le seul département de la façade atlantique à ne pas être desservi par le T.G.V. L'électrification de la ligne permettra des relations directes Paris-Nantes-La Roche sur Yon-Les Sables d'Olonne par TGV.

Les investissements retenus portent sur l'électrification sans relèvement de vitesse ni modification de la géométrie de la voie.

Les deux premières phases de travaux ont été réalisées dans le cadre du contrat Etat-Région 2000-2006. Les dernières phases sont inscrites dans le CPER 2007-2013.

*Le montant de l'opération restant à financer est de 72,900 M€. A ce titre l'Etat s'engage à hauteur de 19,300 M€, la Région à hauteur de 24,300 M€, le financement à la charge des autres collectivités étant de 24,300 M€, la part à la charge des autres financeurs de 5,000 M€.*

Si, à l'issue des travaux, cette opération libérait des crédits, la possibilité de les affecter à l'opération d'amélioration de la ligne Nantes-Bordeaux serait examinée.

## 2. Renforcement de la capacité de la ligne Angers-Nantes

Le schéma multimodal de services collectifs de transport de voyageurs (SSCT), document de programmation à l'horizon 2020, en même temps qu'il prévoyait la prolongation de la ligne à grande vitesse Paris-Le Mans vers Rennes, d'une part, et vers Angers, d'autre part (branche non retenue depuis dans le projet LGV Bretagne-Pays de la Loire), avait opté pour des aménagements de capacité sur la ligne ferroviaire existante entre Angers et Nantes. Il s'agissait d'une solution alternative à la création d'une ligne nouvelle à grande vitesse pour assurer la fluidité des trafics à longue distance, de voyageurs et de marchandises.

La section entre Angers et Nantes de la ligne Paris-Nantes-Saint Nazaire est un tronçon à deux voies fortement utilisé. Le développement des activités "voyageurs", pour les transports nationaux et régionaux, et la nécessité de conserver des réserves de capacité pour le fret ferroviaire ont conduit à s'interroger sur sa capacité à répondre aux besoins de développement à moyen et long terme.

Les études effectuées dans le cadre du contrat Etat-Région (CER) 2000-2006 ont montré la possibilité de réaliser en deux phases les aménagements nécessaires au renforcement de la capacité de la section.

La première consiste en des aménagements à réaliser en priorité, sans construction de sections de voies supplémentaires. Ces aménagements prioritaires proposés dans le cadre du CPER 2007-2013 visent à adapter le système de signalisation ainsi que, dans la mesure du possible, à aménager les gares terminus des dessertes périurbaines qui devraient se situer à Mauves-sur-Loire et à La Possonnière, ainsi que celle d'Ancenis.

La seconde phase consiste à réaliser des sections de voies supplémentaires qui seraient situées prioritairement, sur la base des études effectuées, entre Angers et La Possonnière et entre Nantes et Mauves-sur-Loire. Dans le cadre du CPER 2007-2013, des études permettront de préciser les conditions de réalisation de ces aménagements.

*Le montant de l'opération inscrite est plafonné à 28,000 M€ (aux conditions économiques de réalisation). A ce titre, l'Etat s'engage à hauteur de 11,200 M€, la Région à hauteur de 11,200 M€, la part à la charge des autres financeurs étant de 5,600 M€.*

## 3. Augmentation de la capacité de la gare de Nantes

La gare de Nantes est le principal nœud ferroviaire des Pays de la Loire. Les sollicitations croissantes sur les cinq branches de l'étoile ferroviaire nantaise font apparaître des contraintes importantes d'exploitation aux heures de pointe.

Pour ce projet, plusieurs opérations dont la réalisation s'inscrit dans le prolongement du CER 2000 – 2006 sont à prendre en compte. Elles concernent, notamment, la création d'un évitement en gare de Chantenay, l'aménagement des voies à quai au nord-est de la gare (voies 52, 53 et 54) et la séparation des flux, d'une part vers le sud de la Loire (en direction de Sainte Pazanne–Saint Gilles Croix de Vie/Pornic et Vertou–La Roche sur Yon–Les Sables d'Olonne) et, d'autre part, vers l'est (Angers–Paris/Tours).

La définition de ces aménagements, notamment en ce qui concerne les voies 52, 53 et 54, nécessite, au préalable, de mettre à jour les études d'avant-projet en tenant compte de l'évolution des projets ferroviaires.

L'actualisation du schéma directeur de la gare a été engagée (phase 1 : diagnostic ; phase 2 : identification des aménagements prioritaires) et sa troisième phase (études préliminaires sur ces aménagements) sera réalisée en intégrant les hypothèses de développement de l'offre TGV, Intercité, TER et fret.

*Le montant de l'opération est estimé à 21,100 M€ en l'état des financements actuels (conditions économiques de réalisation) : 6,500 M€ pour l'aménagement des quais, 14,600 M€ pour les autres opérations. A ce titre, l'Etat s'engage à hauteur de 7,800 M€, la Région à hauteur de 7,200 M€, le financement à la charge des autres collectivités étant de 1,100 M€ sur l'aménagement des quais, la part à la charge des autres financeurs étant de 5,000 M€. Le montant de l'opération sera ajusté à la hausse en cas d'obtention de crédits complémentaires.*

#### 4. Réouverture au trafic de voyageurs de la ligne Nantes-Châteaubriant

Le projet consiste en la réouverture au trafic de voyageurs de la ligne ferroviaire Nantes-Châteaubriant (64 km) actuellement exploitée uniquement pour le fret jusqu'à La Chapelle-sur-Erdre (et Carquefou). Cette réouverture est prévue avec du matériel "tram-train" électrique, adapté à l'environnement périurbain, permettant de limiter les temps d'interruption du trafic routier aux passages à niveau en milieu urbain (carrefours à feu) et de s'interconnecter à terme avec le réseau de tramway nantais. Les principaux travaux prévus à ce stade concernent le renouvellement de la voie, la création d'évitements, la création ou la remise en service de points d'arrêts, la remise en service des passages à niveau ou carrefours à feu, l'électrification de la ligne et la mise en place du système d'exploitation.

La réouverture est prévue en deux phases Nantes-Nort sur Erdre (en 2010) puis Nort sur Erdre-Châteaubriant (en 2013).

*Le montant de l'opération est estimé à 143,800 M€, soit 55,500 M€ dans le périmètre des transports urbains (PTU) et 88,300 M€ hors PTU (aux conditions économiques de juin 2005). Le projet se décompose en deux phases : la section Nantes-Nort sur Erdre pour 85,800 M€ pour la 1<sup>ère</sup> phase et le prolongement jusqu'à Châteaubriant pour 58,000 M€ pour la 2<sup>e</sup> phase. A ce titre, l'Etat s'engage à hauteur de 34,950 M€, la Région à hauteur de 40,093 M€, le financement à la charge des autres collectivités est de 48,657 M€, la part à la charge des autres financeurs est de 20,100 M€.*

Un protocole entre la Région, le Département de la Loire-Atlantique, la Communauté urbaine de Nantes, RFF et la SNCF, en date du 22 juin 2006, précise les taux de participation attendus des trois collectivités.

La participation de RFF, si elle ne déséquilibre pas les coûts d'exploitation de cette ligne, permettra un réajustement à la baisse du financement de l'Etat afin de dégager des crédits pour l'opération de l'interface tram-train.

En complément des engagements financiers de l'Etat et de la Région, des crédits européens pourront être apportés dans le cadre du programme opérationnel FEDER, sous réserve que les opérations répondent aux critères d'intervention du programme.

#### 5. Desserte par moyen de transport collectif de l'aérodrome de Notre Dame-des-Landes

L'opération vise à mettre en place une liaison cadencée par tram-train électrique entre la gare SNCF de Nantes et l'aéroport desservant le nord de l'agglomération nantaise. Cette liaison permettra de multiples correspondances avec les dessertes régionales, interrégionales et nationales en gare de Nantes et un accès privilégié au tramway nantais.

Le projet consiste à réaliser une voie électrifiée reliant la ligne Nantes-Châteaubriant, à hauteur de La Chapelle-sur-Erdre, à l'aéroport de Notre Dame-des-Landes en utilisant au maximum l'emprise de l'ancienne ligne de Nantes à Blain et en longeant au plus près la nouvelle desserte routière de l'aéroport, entre le lieu-dit La Gare-Vigneux et le site aéroportuaire.

Les études de préfaisabilité ont été réalisées. Les études seront réalisées, les acquisitions foncières et les premiers travaux engagés, dans le cadre du présent contrat de projets qui pourra être actualisé ou révisé pour permettre la mise en oeuvre de cet équipement en lien avec l'ouverture de l'aéroport de Notre Dame-des-Landes.

*Le montant de l'opération est estimé à 122,000 M€ pour les infrastructures, dont 10,000 M€ pour les études, les acquisitions foncières et les premiers travaux. A ce titre, l'Etat s'engage à hauteur de 2,500 M€, la Région à hauteur de 2,500 M€ et le financement à la charge des autres collectivités et financeurs est de 5,000 M€.*

#### 6. Amélioration de la ligne Nantes-Sainte Pazanne-Pornic/Saint Gilles-Croix de Vie

Cette opération qui fait partie de l'étoile ferroviaire nantaise vise à moderniser ces deux axes ferroviaires avec les objectifs d'y réduire les temps de parcours et d'améliorer les services offerts aux voyageurs en permettant, notamment, d'augmenter le nombre de circulation de trains régionaux (limité aujourd'hui par les normes de sécurité compte tenu de l'infrastructure actuelle et de sa signalisation) et d'améliorer la régularité de la ligne avec, notamment, une réduction des délais d'intervention en cas d'incident.

La première phase du projet comprend la modernisation de la voie et de la signalisation du tronç commun entre Rezé-Pont Rousseau et Sainte-Pazanne ainsi que la modernisation de la signalisation entre Sainte-Pazanne et Pornic et entre Sainte-Pazanne et Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

*Le montant de la première phase de l'opération est estimé à 51,000 M€ (conditions économiques de réalisation), dont 24,000 M€ pour les travaux de régénération et 27,000 M€ pour les travaux de modernisation. A ce titre, l'Etat s'engage à hauteur de 8,000 M€, la Région à hauteur de 16,400 M€, le financement à la charge des autres collectivités étant de 16,600 M€, la part à la charge des autres financeurs, de 10,000 M€.*

#### 7. Réouverture au trafic de voyageurs de la ligne Fontenay le Comte-Niort

La réouverture de cette ligne ferroviaire, fermée au trafic des voyageurs depuis 1969, avait fait l'objet d'une inscription au contrat Etat-Région 2000 – 2006 pour les études, l'Etat ayant prévu une provision pour réaliser les travaux.

Les principaux travaux à entreprendre doivent permettre la mise en place d'un service régional de transport ferroviaire de voyageurs à une vitesse comprise entre 100 et 110 km/h. En outre, le maintien du trafic de fret actuel sur la section Fontenay le Comte-Niort devra être assuré.

*Le montant de l'opération est estimé à 8,200 M€ (conditions économiques de 2006). A ce titre, l'Etat s'engage à hauteur de 1,640 M€, la Région à hauteur de 2,692 M€, le financement à la charge des autres collectivités est de 3,868 M€.*

#### 8. Interface tram-train à Nantes

Il s'agit de la prise en compte de certains éléments de programme de la connexion des ligne 1 et 2 à leur interface avec la future ligne Nantes-Châteaubriant : pôles d'échanges Haluchère et Babinière, aménagement du viaduc de La Jonelière, pont sur la rocade au droit du pont ferroviaire, plate-forme commune entre Haluchère et Babinière.

*Le montant de l'opération est estimé à 14,300 M€. A ce titre, l'Etat s'engage à hauteur de 1,000 M€. La participation à la charge des collectivités est de 13,300 M€.*

9. Transfert des installations ferroviaires de Nantes Etat au Grand-Blottereau

Les études menées sur le transfert des installations ferroviaires pour le fret de la gare de Nantes-Etat à l'ancienne gare de triage du Grand-Blottereau ont défini les grandes lignes du programme à mettre en œuvre. Afin d'arrêter définitivement le programme, des études complémentaires, estimées à 5,00 M€, seront menées dans le cadre du présent CPER.

*L'Etat s'engage pour le financement de ces études à hauteur d'1,500 M€. La participation à la charge des collectivités est de 3,500 M€.*

10. Etudes prospectives et acquisitions foncières

L'Etat, la Région et RFF ont décidé d'engager au cours du contrat de projets des études prospectives, notamment sur les lignes Nantes-Rennes, Nantes-Bordeaux et sur la ligne rapide Angers-Laval-Rennes, en vue d'éclairer les choix ultérieurs dans deux domaines :

- les précisions, ajustements ou réorientations éventuelles des opérations à mi-contrat ;
- la préparation du programme d'actions ferroviaire au-delà de 2013, cette préparation pouvant inclure des acquisitions foncières.

*L'Etat et la Région s'engagent à parité à hauteur de 1,935 M€ chacun. Les autres collectivités concernées seront appelées à cofinancer ces études. Selon le financement des autres collectivités, les premiers travaux pourraient être engagés sur certaines de ces opérations.*

11. Autres opérations d'intérêt interrégional

a) La ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire

Une partie des études et les acquisitions foncières sur la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire, menées après la phase d'enquête publique, seront prises en compte dans le contrat Etat-Région de la région Bretagne, sous l'égide du préfet coordonnateur.

b) L'interconnexion Massy-Valenton au sud de Paris

L'Etat et la Région s'engagent à participer au financement de l'amélioration de l'interconnexion des TGV au sud de l'Ile-de-France. La Région maintiendra son engagement inscrit au contrat Etat-Région 2000-2006.

**Tableau n°28 : Transport ferroviaire (M€)**

Opération	Coût	Valeur de référence	Etat (226)	Région	Autres collectivités	Autres financeurs	Observations
Nantes-La Roche-Les Sables : électrification (report sur un montant total de 105 M€)	72,900		19,300	24,300	24,300	5,000	Si cette opération libère des crédits, possibilité de les réaffecter sur Nantes-Bordeaux.
Nantes–Angers : augmentation de capacité	28,000	CE réa. < 28 M€	11,200	11,200		5,600	
Augmentation de la capacité de la gare de Nantes : aménagement des quais	6,500	CE réa.	7,800	7,200	1,100	5,000	Montant de l'opération sera ajusté à la hausse en cas d'obtention de crédits complémentaires Financement C.U. de Nantes : 1,1 M€
Augmentation de la capacité de la gare de Nantes : autres opérations	14,600						
Nantes–Châteaubriant : réouverture de la ligne (total : 143,80 M€ aux conditions économiques de juin 2005)		CE juin 2005					Financement C.U. Nantes et dép. Loire-Atlantique FEDER à préciser Participation de RFF ne déséquilibrant pas les coûts d'exploitation pourrait entraîner dégagement de crédits Etat pour l'interface tram-train
- dans le PTU	55,500		34,950	12,847	21,411	20,100	
- hors PTU	88,300			27,246	27,246		
Desserte en transports collectifs de Notre Dame-des-Landes : études, foncier, premiers travaux	10,000		2,500	2,500	5,000		Financement du syndicat mixte attendu ; financement du département Loire-Atlantique et de la Communauté urbaine de Nantes à déterminer
Interface tram-train	14,300		1,000	A déterminer	A déterminer		C.U. Nantes maître d'ouvrage
Nantes-Sainte Pazanne-Pornic/Saint Gilles-Croix de Vie : amélioration de la ligne (1 <sup>ère</sup> phase)		CE réa.	8,000	16,400	16,600	10,000	Financement dép. Loire-Atlantique : 8,3 M€
- régénération	24,000						
- signalisation	27,000						Financement dép. Vendée : 8,3 M€
Fontenay le Comte–Niort : réouverture au trafic de voyageurs	8,200	CE 2006	1,640	2,692	3,868		Financements attendus : Vendée (1,3 M€), Deux-Sèvres, Poitou-Charentes, Fontenay-le-Comte, Niort
Provision pour la réalisation d'études, d'acquisitions foncières et de travaux, notamment sur : La Roche/Yon-Bordeaux, liaison rapide Angers-Laval-Rennes, liaison ferroviaire Nantes-Rennes		A déterminer	1,935	1,935			Financements attendus : Maine-et-Loire et Mayenne, Angers et Laval, Bretagne et Rennes, pour la liaison rapide Angers-Laval-Rennes ; financement attendu de la Vendée (50 % de la part Région au minimum) pour Nantes-Bordeaux
Transfert Nantes-Etat au Grand-Blottereau : études et travaux	5,000		1,500	A déterminer	A déterminer		Financement C.U. de Nantes
<b>TOTAL</b>			<b>89,825</b>	<b>106,320</b>	<b>99,525</b>	<b>45,700</b>	

Nota : CE signifie "conditions économiques", référence prise pour l'évaluation du coût affiché ; CE réa. : "conditions économiques de réalisation"

## **B. Port de Nantes–Saint Nazaire**

Les projets cités aux paragraphes 1 et 2 correspondent à des opérations inscrites au précédent contrat Etat-Région 2000-2006 qui n'ont pas pu être réalisées, partiellement ou intégralement.

### **Enjeux**

Le projet de nouvelles installations doit garantir au port autonome de Nantes-Saint Nazaire (PANSN) la possibilité d'accroître le trafic de vracs et de liquides, de valoriser le réseau ferré portuaire et de préserver les capacités d'extension du poste roulier pour accueillir une autoroute de la mer.

### **Programme d'actions**

#### **1. Allongement du terminal agro-alimentaire et modernisation du poste n°1**

Le PANSN est aujourd'hui leader national en matière d'import du trafic lié à l'alimentation animale. Le terminal agroalimentaire, devenu multi vracs, dispose de quatre postes à quais. Pour garantir la traçabilité, les postes 2 et 3 sont spécialisés dans les vracs agro alimentaires alors que les postes 1 et 4 traitent de vracs solides divers. Ils affichent tous les quatre un taux d'occupation élevé, très proche du niveau de saturation.

Les études prospectives et les différents contacts commerciaux actuels engagent à une augmentation de capacité rapide du terminal afin de pouvoir traiter de nouveaux trafics (ferraille, recyclage de pneus, sable de laitier, coke de fonderie, granulats, mâchefer et urée).

L'allongement du poste 1 permet de traiter une part de ces nouveaux trafics dans l'attente de l'ouverture d'un nouveau site.

Le programme comporte l'allongement du quai de 90m et une remise à niveau du poste existant (180 m) pour permettre la réception simultanée de deux navires.

*Le montant de l'opération est estimé à 8,200 M€ (aux conditions économiques de réalisation). A ce titre, l'Etat s'engage à hauteur de 2,050 M€, la Région à hauteur de 2,050 M€ ; le financement à la charge des autres collectivités est de 2,050 M€, la part à la charge des autres financeurs de 2,050 M€.*

#### **2. Construction de la deuxième tranche du terminal de Donges-est**

Le projet de création du nouveau site portuaire de Donges-est comprend :

- les remblaiements complémentaires nécessaires à l'aménagement d'une plate-forme portuaire de 51 ha ;
- l'aménagement des accès terrestres (desserte routière et ferroviaire) ;
- la réalisation d'un linéaire de quai de 500 m et l'aménagement des terre-pleins ;
- les dragages nécessaires à l'accessibilité nautique ;
- les mesures compensatoires au titre de l'environnement.

Cette opération a pour objectif de permettre au PANSN de poursuivre son développement face aux contraintes d'usage des quais actuels, notamment dans le domaine des vrac. Le montant global de cette opération s'élève à 65 M€ (montant actualisé) dont 30 M€ ont déjà été lancés dans le cadre du contrat Etat-Région 2000-2006 (mesures compensatoires, dessertes, digue et remblais). Cette deuxième tranche de travaux, prise en compte financièrement à hauteur d'un montant plafonné à 35 M€, concerne, après réalisation de la 1<sup>ère</sup> tranche, l'aménagement des 51 ha de terre-pleins, la construction des quais et la mise en place des dessertes du nouveau terminal.

La mise en service du terminal est prévue pour 2011.

*Le montant de l'opération est pris en compte à hauteur de 35,000 M€. A ce titre, l'Etat s'engage à hauteur de 7,000 M€, la Région à hauteur de 7,000 M€ ; le financement à la charge des autres collectivités est de 7,000 M€, la part à la charge des autres financeurs de 14,000 M€.*

### 3. Réorganisation et développement du réseau ferré portuaire

Le développement du mode ferroviaire est un enjeu important pour le développement logistique avec l'ancrage du territoire à des hinterlands éloignés.

Le transfert au PANSN, en qualité de gestionnaire d'infrastructures du réseau ferré portuaire, est l'occasion de réorganiser l'offre terminale et d'améliorer la compétitivité de l'offre ferroviaire. L'opération consiste à restructurer le réseau ferroviaire en reliant entre elles deux zones voisines et en sécurisant le service.

*Le montant de l'opération est estimé à 3,500 M€ (conditions économiques de réalisation). A ce titre, l'Etat s'engage à hauteur de 0,875 M€, la Région à hauteur de 0,875 M€ ; le financement à la charge des autres collectivités est de 0,875 M€, la part à la charge des autres financeurs de 0,875 M€.*

### 4. Adaptation du poste à liquides au terminal multi-vracs

Les trafics de vrac liquides prennent un essor important dans l'ensemble des ports. Le PANSN est directement concerné, avec le développement d'unités de production de biocarburants et les filières de substitution telle que le CO<sub>2</sub> liquide utilisé dans l'industrie du froid agroalimentaire.

Les travaux consistent à doubler la capacité du terminal par une remise à niveau des infrastructures existantes et le développement de nouveaux réseaux de pipelines et d'équipements.

*Le montant de l'opération est estimé à 1,000 M€ (conditions économiques de réalisation). A ce titre, l'Etat s'engage à hauteur de 0,250 M€, la Région à hauteur de 0,250 M€ ; le financement à la charge des autres partenaires est de 0,250 M€, la part à la charge des autres financeurs de 0,250 M€.*



**Tableau n°29 : Port de Nantes-Saint Nazaire (M€)**

<b>Opération</b>	<b>Coût</b>	<b>Etat (226)</b>	<b>Région</b>	<b>Autres collectivités</b>	<b>Autres financeurs</b>
Terminal agro-alimentaire : allongement de 90 m, mise à niveau du poste n°1	8,200	2,050	2,050	2,050	2,050
Donges-est : seconde tranche - 1 <sup>ère</sup> phase	35,000	7,000	7,000	7,000	14,000
Réseau ferré portuaire	3,500	0,875	0,875	0,875	0,875
Terminal multi-vracs : adaptation du poste à liquides	1,000	0,250	0,250	0,250	0,250
<b>TOTAL</b>	<b>47,700</b>	<b>10,175</b>	<b>10,175</b>	<b>10,175</b>	<b>17,175</b>

Nota : les coûts indiqués le sont aux conditions économiques de réalisation (sauf pour Donges-est)