



**Enquête Publique (09/01-09/02/2017) sollicitée par le Grand Port Maritime de Nantes Saint Nazaire :**

***Demande d'autorisation, au titre de la loi de l'eau, de l'aménagement du site du Carnet sur le territoire des Communes de Frossay et de Saint Viaud, avec dérogation au titre des espèces protégées, opération réglementée en application du Code de l'Environnement.***

### **Mémoire en réponse**

au procès-verbal de dépôt des registres

remis par Monsieur Gilbert FOURNIER, Commissaire enquêteur,  
le 14 février 2017

Le procès-verbal de synthèse liste les questions pour lesquelles des réponses du maître d'ouvrage sont attendues.

Nous reprenons ces questions (en italique) selon l'ordre proposé dans le procès-verbal et y apportons nos réponses après chaque question. Les réponses aux observations des Associations de Protection de la Nature et de l'Environnement (APNE) sont renvoyées en fin de mémoire, compte tenu de la longueur des développements nécessaires.

## 1- Synthèse des Observations recueillies

### 1.1- Observations orales

- **RO1 et RO2 – Mme Chagneau – M. Massonnet**- Elles ne nécessitent pas d'éléments de réponse.

### 1.2 - Observations écrites sur registre

- **Mairie de FROSSAY** (siège de l'enquête)

- **R1- M. ou Mme Bruneau** Quel retour a-t-on des entreprises concernées depuis le début de l'enquête?

**Réponse GPM** – Si la question concerne les entreprises implantées sur le site, il n'y a pas eu de déposition écrite de leur part durant l'enquête publique.

Si elle vise les entreprises susceptibles de s'implanter sur le site ou d'apporter des services lui permettant de fonctionner, nous renvoyons aux courriers déposés par le Pôle Mer Bretagne Atlantique, Néopolia et Sogebbras.

- **R2- M. Béchu** -Sur les questions des "mares" et des pratiques agricoles respectueuses des écosystèmes.

**Réponse GPM** – Des représentants du GPM ont eu l'occasion de rencontrer M. Béchu et d'apporter des précisions sur le projet qui le concerne directement. La mesure compensatoire prévue dans le secteur occupé par cet exploitant agricole a été conçue, comme les autres mesures du même type, dans l'objectif de favoriser le développement de la biodiversité par des aménagements légers des milieux, en cherchant souvent l'extension de milieux voisins de fort intérêt.

Ainsi, pour le secteur concernant M. Béchu, est prévue la création de trois dépressions humides en hiver et au printemps, sèches en été, dans la partie prairie humide eutrophe pour permettre d'obtenir des milieux favorables aux amphibiens et à l'avifaune (mesures compensatoire MC-09). Les aménagements de faible ampleur prévus vont donc renforcer l'intérêt écologique de la zone concernée (zone compensatoire 4 de l'étude d'impact, chapitre 6, pages 40-45).

Par ailleurs, les contrats d'AOT<sup>1</sup> pour les exploitants agricoles de la zone du Carnet renouvelés début 2017 comportent un volet sur les pratiques agricoles respectueuses de l'environnement et des milieux naturels. Ces éléments seront complétés suite à l'établissement du plan de gestion dont la rédaction débutera en 2017 et qui comportera une concertation qui concernera l'ensemble des usagers du site et en particulier les agriculteurs.

- **R3- Mme Gallerand** - Sur : les incidences des futures entreprises inconnues à ce stade, l'impact du trafic fluvial sur les zones humides et la cohabitation zones protégées/zone industrielle.

### Réponse GPM

1) Il est exact que les incidences des futures activités qui seront implantées sur la zone industrialo-portuaire ne sont pas actuellement connues avec précision. Néanmoins, le dossier d'étude d'impact a évalué l'incidence de l'aménagement global sur le trafic routier (chapitre 5, p.60-62) et sur les niveaux sonores liés à l'augmentation du trafic (chapitre 5, p 63-70).

<sup>1</sup> Autorisation d'Occupation Temporaire. Il s'agit des contrats de "location" délivrés par le GPMNSN aux différents occupants de son domaine qui contractualisent en particulier les droits et devoirs des deux parties.

Le document sur l'intégration paysagère du projet, en pièce jointe, disponible sur les lieux de l'enquête publique, donne des éléments d'appréciation sur cette question.

De plus, les projets d'implantation sur le site qui comporteront un bâtiment et/ou dont les activités seront ICPE (Installation Classée pour la Protection de l'Environnement) feront l'objet d'une évaluation de leurs impacts, soit lors de la délivrance du permis de construire, soit lorsqu'il s'agira d'une ICPE, lors de l'examen par les services de l'Etat du dossier réglementaire support de déclaration /enregistrement / autorisation avec, le cas échéant, une enquête publique. Pour les entreprises présentant des impacts significatifs, les procédures réglementaires permettront donc un contrôle par les services de l'Etat et de la commune, et des possibilités d'expression et de recours des riverains.

2) Le trafic fluvial généré par l'aménagement du Carnet ne conduira pas à un accroissement très important du nombre de navires passant dans la section du chenal maritime longeant la zone et qui, actuellement remontent jusqu'à Nantes ou Cordemais. En 2016, 585 navires ont transité devant le site. Le trafic n'est pas à l'origine de remises en suspension des matériaux vaseux constituant pour l'essentiel les fonds estuariens. Les dragages d'entretien qui devront être menés (évalués à 10 000 m<sup>3</sup>/an) représentent une part extrêmement faible des matériaux contenus dans le système bouchon vaseux/crème de vase (de l'ordre d'un million de tonnes). Les remises en suspension locales n'auront qu'un impact très marginal sur la charge en matières en suspension du fleuve. De plus, il y a une déconnexion physique entre le fleuve et les zones humides du Carnet, hormis via des entrées possibles proches de la percée du Carnet qui ont toujours existé depuis les remblaiements du secteur et l'aménagement de la percée.

Il n'y a donc aucune raison de craindre des dépôts sédimentaires accrus sur les zones humides du Carnet en lien avec le trafic fluvial et le dragage associé.

3) Soulignons que l'essentiel des zones à vocation environnementale sont situées à l'est du secteur qui est éloigné du cœur de la zone d'aménagement industrialo-portuaire. Pour les zones préservées (zones de mesures compensatoires 2 et 3) proches des secteurs aménagés, les communautés visées par les mesures compensatoires concernent essentiellement les invertébrés et amphibiens qui sont peu sensibles aux perturbations anthropiques d'ampleur raisonnable si elles disposent de milieux favorables à leur cycle vital, ce qui sera le cas après la mise en œuvre des mesures compensatoires prévues. Ces éléments sont appuyés par un retour d'expérience mené en 2009 par le GPMNSN qui a procédé à la restauration écologique d'une friche d'environ 1 ha située au nord du terminal multi-vracs de Montoir de Bretagne. Cette zone se situe à proximité d'une centrale d'enrobés, d'une route départementale (RD100) et du faisceau ferroviaire du Priory. Les cibles environnementales de ce projet portaient sur les invertébrés et amphibiens qui ont rapidement colonisé les nouveaux espaces, démontrant que la cohabitation des activités portuaires avec des habitats écologiques d'intérêt est possible.

#### - Mairie de Saint VIAUD :

- **R4- Mme Ganachaud** - Ne nécessite pas de réponse.
- **R5 – Mme Briand** – Maintien des balises et servitude de marchepied

#### Réponse GPM

1) Les balises identifiées par l'Association Vitalienne de Protection du Patrimoine ne figurent pas dans le dossier d'étude d'impact car d'une part l'une des balises, située à l'ouest, était inconnue du GPM avant que des contacts soient pris par le Président de l'association avec le Port à l'été 2016 et, d'autre part, celle située à l'est n'est ni recensée au titre du patrimoine ni impactée par le projet.

En effet, ces balises anciennement localisées dans le bras du Migron, étaient en zone remblayée dès 1982 comme en attestent les photographies aériennes IGN du site et elles ont progressivement disparu des mémoires portuaires avec l'aide de la végétation. Par ailleurs,

ces balises n'ont pas été recensées au petit patrimoine communal qui peut apparaître en annexe des PLU.

L'une des deux balises (est) se trouve sur la zone environnementale, en proximité du secteur sur lequel General Electric a réalisé une mesure compensatoire. Sa préservation ne pose aucun problème et elle pourra être mise en valeur dans le cadre d'un cheminement doux envisagé sur le site.

La seconde balise (ouest) est intégrée au périmètre d'aménagement et elle est totalement ensevelie sous les matériaux de remblaiement. Sa mise en valeur est moins aisée, nécessitant d'importants travaux de dégagement qui impacteront les surfaces aménageables voisines. Nous proposons de poursuivre la réflexion avec l'AVPP et la mairie de Saint-Viaud afin de rendre compatible la préservation du patrimoine et les contraintes d'aménagement.

2) D'une manière générale, l'accès aux zones portuaires est réglementé pour des raisons de sécurité et de sûreté et elles ne constituent pas des lieux de promenade ou d'activités de loisir. Néanmoins, sur la zone du Carnet, l'étude d'aménagement prévoit d'intégrer des cheminements doux sur le site donnant accès à des points de vue sur la Loire, en particulier le cheminement le long de l'accotement de berge au sud de la roselière rivulaire protégée. Ce principe doit être affiné au niveau des accès aux appontements passant au-dessus de cette roselière. Cette voie de circulation interne à la zone aménagée pourra être ouverte aux personnes extérieures aux entreprises industrielles et d'exploitation portuaire, dans la mesure où sa fréquentation n'est pas contraire au nécessaire respect de la sécurité et de la sûreté qui seront précisées en fonction des activités qui s'implanteront.

- **R6 – M. François** – Même demande que R5 pour les balises (réponse apportée ci-dessus) et souhait de préservation des chaussées et anciens môles sur le Migron.

#### Réponse GPM

Ces anciennes installations sont localisées soit hors zone d'étude (chaussée Moriceau), soit dans le périmètre d'étude mais en zone totalement préservée en l'état (La Ramée, à l'est de la route de l'éolienne). Le port de la Vielle Douve, à hauteur du village de la Pehinière, pourrait avoir été détruit lors de l'aménagement de la digue amont (support de la route de l'éolienne) comme semblent le montrer les photographies aériennes de l'IGN.

Nous proposons de poursuivre la réflexion avec l'AVPP et la mairie de Saint-Viaud, afin d'identifier la localisation précise des anciens môles et les possibilités de mise en valeur pour ceux préservés et situés sur le foncier du GPMNSN.

- **R7 et R8 – M. Chupin, M. Massonnet, Mme Foucher** – Préservation du petit patrimoine. Réponses déjà apportées en R5 et R6.

#### - Mairie de LAVAU sur Loire :

- **R9- M. Latraube** - Phragmite aquatique à proximité de la douve de la Ramée

#### Réponse GPM

Contrairement à ce qui est indiqué par cette déposition, l'observation faite par Franck Latraube du Phragmite aquatique a bien été prise en compte dans le dossier présenté à l'enquête.

En effet, dans le dossier espèces protégées, partie avifaune (page 46 du tome 1), il est indiqué dans une note de bas de page : "Signalons la capture d'un Phragmite aquatique le 05 août 2015, par F. Latraube (LPO 44), un seul individu malgré une pression de capture du 03 au 12 août 2015 sous d'excellentes conditions météorologiques, avec en moyenne 5 stations de baguage, soit 180 mètres de filets tendus chaque jour et 464 oiseaux bagués en tout".

Signalons que lors des différents inventaires faunistiques, notamment 58 sorties avifaune de 2012 à 2014, menés précédemment sur le site, le phragmite aquatique n'avait pas été contacté.

Le Phragmite aquatique est un passereau paludicole (migrateur) dont l'observation paraît véritablement anecdotique au Carnet. Ce grand migrateur rejoint l'Afrique sub-saharienne en automne à travers le Nord et l'Ouest de la France, fréquentant les grands marais littoraux ou estuariens. L'Estuaire de la Loire est désormais reconnu comme l'une des principales zones de halte migratoire du Phragmite aquatique et son hivernage a été découvert en Mauritanie et au Mali. Dans l'estuaire, la station de baguage de Donges-Est suivie par l'association ACROLA, avec le soutien du GPM, depuis 2003 apparaît comme un maillon clé au sein des zones humides en Loire- Atlantique sur la rive nord de la Loire. En effet, on y trouve la plus grande roselière de l'estuaire (200 ha) et une scirpaie d'environ une dizaine d'hectares qui constitue pour cette espèce un habitat riche en ressources alimentaires.

Le projet d'aménagement du Carnet, préserve les grands massifs de roselières du site, tant à l'Est dans l'ancien bras du Migron, qu'à l'extrémité Ouest (roselière du Petit Carnet) et également le long de la rive de Loire. Ces massifs ont été identifiés (étude d'impact, tome 2, carte p.170) comme les sites d'enjeux principaux du Carnet pour la reproduction et le transit migratoire des passereaux paludicoles. Il n'en est pas de même de la douve de la Ramée ou de son voisinage, la première étant toutefois préservée dans l'aménagement (étude d'impact, tome 5, carte p.32).

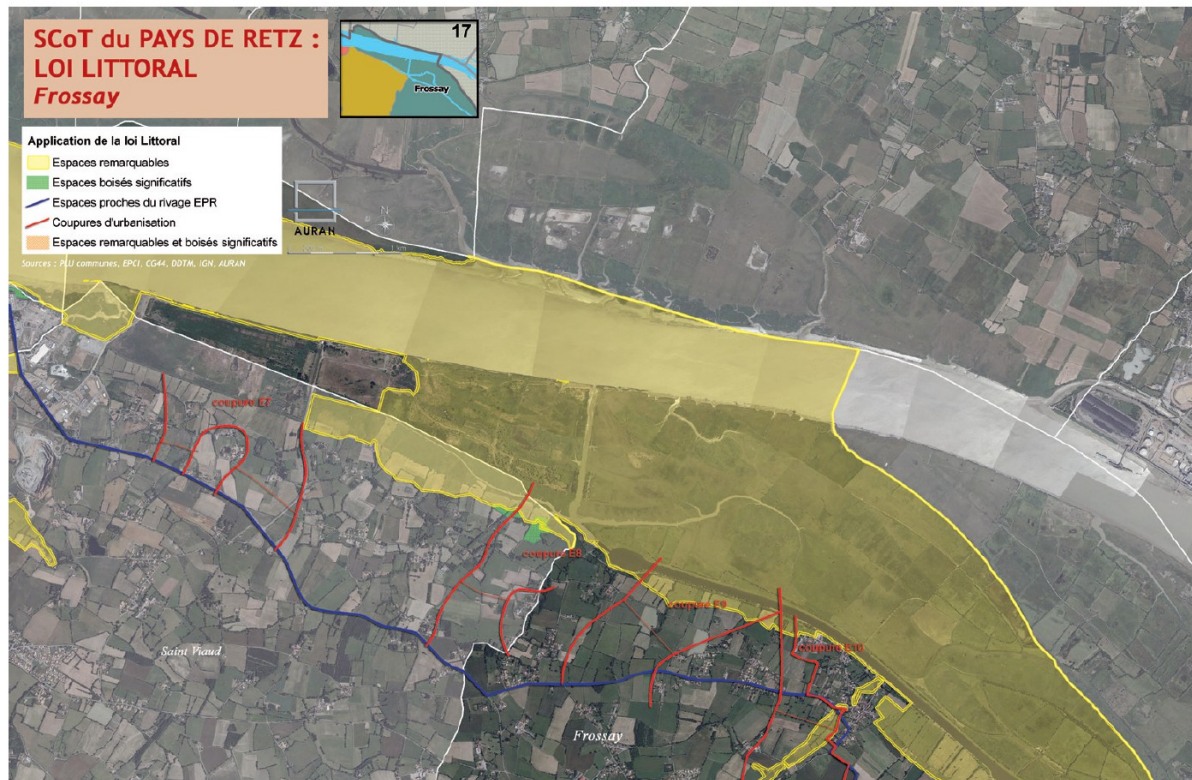
Les mesures compensatoires vont permettre l'extension des surfaces de roselières par création-confortement sur 20 ha (étude d'impact, tome 6, carte p.7), mais également par reprofilage du ruisseau du Migron sur 7,4 ha qui va favoriser l'extension du cordon de roselières en son voisinage (étude d'impact, tome 6, p.24).

Ainsi, la préservation des grands massifs de roselières et les aménagements écologiques prévus sur les 285 ha de la zone préservée sont des mesures favorables au renforcement de la fréquentation du site par les fauveltes paludicoles, dont le Phragmite aquatique.

- **R10- Mmes Kervingant et Chagneau** - Les coupures d'urbanisation de St Viaud.

#### **Réponse GPM**

Les coupures d'urbanisation de Saint-Viaud et Frossay sont disponibles dans le SCOT du Pays-de-Retz (Documents cartographiques du Document d'Orientations et d'Objectifs, pages 26-27 ; voir ci-dessous) approuvé par délibération du Syndicat Mixte du SCOT du Pays-de-Retz lors de sa séance du 28 juin 2013.



On peut constater que la coupure d'urbanisation sur Saint-Viaud s'arrête au ruisseau du Migron et que le site du Carnet n'est pas concerné par ces coupures.

- **R11 – M. Lorinquer** - Vues de l'intégration paysagère. Bruit Nord Loire. Liaison Loire Nord-Sud.

### Réponse GPM

1) Le GPM regrette de ne pas avoir joint le document sur l'intégration paysagère du projet, évoqué en réponse à R3 (et fourni en annexe du présent mémoire) au document d'enquête publique qui était néanmoins disponible sur les lieux de l'enquête publique.

2) Les mesures de bruit réalisées au sud Loire l'ont été dans l'objectif d'évaluer, par modélisation, les incidences sonores de l'accroissement du trafic routier induit par le projet qui ne concerne pas la rive Nord de la Loire.

Les incidences sonores des activités industrielles qui s'implanteront sur la zone du Carnet devront être évaluées par les maîtres d'ouvrage concernés (entreprises), si leur activité est de nature à induire des bruits susceptibles de perturber l'environnement sonore du voisinage. Dans ce cadre, la commune de Lavau pourrait faire l'objet de mesures de l'état initial et d'une évaluation par modélisation des bruits induits par les activités concernées, sous la responsabilité de leurs maîtres d'ouvrage.

En revanche, pour ce qui le concerne, le GPM réalisera une campagne de mesure de bruit intégrant le Nord Loire avant et lors de la construction des ouvrages maritimes (quai, appontements), afin de contrôler que l'émergence induite par les travaux, et notamment de battage des pieux, est conforme à la réglementation en vigueur sur les bruits de voisinage. Les communes concernées, au nord et au sud de la Loire, seront informées des campagnes de mesures de bruit entreprises et de leurs résultats, notamment si des dépassements des seuils réglementaires étaient constatés.

3) Le GPM n'a pas d'avis à formuler sur la proposition de liaison fluviale entre Donges et Paimboeuf qui n'est pas dans son domaine de compétence. Il se tient néanmoins à disposition des services concernés s'il était envisagé d'utiliser des ouvrages maritimes qu'il

gère, mais également pour évaluer l'interaction de ce service de navette avec le trafic maritime dans la section du chenal concerné, du ressort de la Capitainerie du Port.

### 1.3 - Observations reçues par courriers déposés lors de la dernière permanence en Mairie de FROSSAY

- **C1- Collectif pour la « restauration de l'écosystème de l'estuaire de la Loire »** – Restauration du bras du Migron.

#### Réponse GPM

La réouverture du bras mort de la Loire barré par des digues (fin des années 1970) puis comblé dans les années 1980 a été envisagée comme mesure écologique. Elle n'a toutefois pas été retenue pour un ensemble de raisons, notamment :

- la réouverture de cette partie du bras du Migron, dans une configuration pré-remblaiements (volumes en jeu de plusieurs millions de mètres cubes), ne permettrait pas d'assurer sa pérennité sans entretien, par insuffisance des volumes oscillants y pénétrant. Elle aurait des impacts sur la sédimentation dans la section du chenal correspondante et entraînerait des besoins de dragage dans une zone du chenal d'accès au port de Nantes qui, actuellement, s'auto-entretient ;
  - ces travaux concerneraient des espaces qui n'ont pas été ciblés par le GIP Loire estuaire dans le cadre du programme de restauration morphologique. En effet, ce dernier a déterminé un seul levier d'action en interaction avec les milieux terrestres, celui du développement de vasières latérales en amont de Paimboeuf, dans l'objectif de diminuer l'influence du flot dans l'estuaire interne. Or, en l'état actuel de la réflexion, les sites identifiés pour la création de vasières sont situés en rive nord du fleuve, en face du Carnet (secteur de Donges-Lavau), et en rive sud, à l'amont de la percée du Carnet (secteur des îles jusqu'au débouché du Migron en Loire). Le programme de restauration morphologique de l'estuaire aval n'a pas été mis en œuvre jusqu'à présent, faute de pouvoir réunir l'enveloppe budgétaire nécessaire. Son éventuel engagement ne sera en rien contrarié par l'aménagement d'une partie du site du Carnet (cf. étude d'impact, chapitre 2, §5.4.3, figure 76) ;
  - elle ne répondrait pas à une compensation du projet sur une mosaïque de milieux humides et secs, les milieux favorisés étant essentiellement des vasières intertidales d'intérêt pour la faune benthique ;
  - les modifications considérables des milieux que cet aménagement apporterait – destructions massives de milieux humides et secs de fort intérêt écologique avec les cortèges d'espèces protégées associés ; apports massifs d'eau saumâtre – nécessiteraient la mise en œuvre de mesures compensatoires dont la faisabilité est hautement improbable compte tenu de leur ampleur, de la maîtrise foncière limitée du GPM et des contraintes de la législation environnementale.
- **C2 – Membres du CE du GPMNSN** – Participation au comité de suivi. Maintien gestion par section chasse du CE du GPM.

#### Réponse GPM

1) Le Port souligne que la présence de la section chasse du GPM a effectivement permis des actions d'entretien appréciables sur le site qui contribuent à sa valeur écologique. Dans le cadre du plan de gestion dont la définition va être engagée très prochainement (les orientations de ce plan de gestion figurant dans le dossier d'enquête), une convention sera passée avec la section sports et loisirs du Comité d'Entreprise qui portera sur la gestion des habitats (fourrés d'épineux, layons, cultures à gibier), la régulation des espèces à gestion obligée et un encadrement des pratiques de chasse (gibier d'eau, lâchers de gibier). La

pérennisation des activités compatibles avec les objectifs du plan de gestion sera donc assurée.

2) Comme indiqué dans le dossier de dérogation espèces protégées (tome 1, §10.2, p.92), la composition du comité de suivi sera à préciser dans l'arrêté préfectoral d'autorisation du projet. Le GPM a suggéré qu'il comprenne les services de l'Etat (DREAL, DDTM), le GIP Loire Estuaire, des représentants du Conseil scientifique de l'estuaire de la Loire et des associations de protection de l'environnement, auxquels pourraient se joindre des membres invités en fonction des thématiques abordées, ce qui intègre évidemment les usagers du site que sont les chasseurs, les agriculteurs et les entreprises.

- **C3 - ADCGELA** – Participation à la mise en œuvre des mesures compensatoires. Contenu de la gestion cynégétique. Gestion LPO-Bretagne Vivante. Rencontre instances cynégétiques. Participation au comité de pilotage.

### Réponse GPM

1) La conception des mesures compensatoires, issue d'abord de la réflexion des bureaux d'études spécialisés dans les inventaires écologiques, la conception de mesures environnementales et leur gestion, a fait l'objet d'une longue concertation formelle avec les services de l'Etat et les APNE. Néanmoins, les usagers du site, notamment les chasseurs du CE du GPM, ont été consultés par les responsables du projet au GPM à plusieurs reprises.

La mise en œuvre des mesures compensatoires fera quant à elle l'objet d'une concertation avec les usagers, au fur et à mesure des nécessités de leur déploiement échelonné qui précèdera l'occupation de la zone à aménager progressivement.

2) Le contenu de la gestion cynégétique sera détaillé dans le plan de gestion à construire auquel les chasseurs seront associés. Elle est néanmoins déjà abordée dans le dossier d'étude d'impact (chapitre 2, §6.3.3.3, p.217-218 ; chapitre 7, §4.2.2 p.8-9 et §4.2.4.2, p.29).

3) Contrairement à ce qui est indiqué dans le courrier, la gestion du site ne sera pas confiée à la LPO et à Bretagne Vivante. Le GPM entend maîtriser la mise en œuvre des mesures compensatoires sur l'ensemble de la zone et leur gestion, comme cela a été indiqué dans le dossier de dérogation espèces protégées (§10.2 Pérennité, p.92), ainsi que dans le mémoire en réponse à l'Autorité environnementale du CGEDD dans laquelle il est indiqué (réponse à la recommandation n°23, p.49-50) :

" Le GPMNSN est donc pleinement légitime à porter des projets de développement durable, comme celui sur le site du Carnet, et d'en assurer la gestion, aussi bien sur les espaces industrialo-portuaires que sur les espaces naturels".

4) Les services techniques du GPM en charge du projet d'aménagement du Carnet sont favorables à une/des rencontre(s) avec les instances cynégétiques concernées par le périmètre du projet, dans le cadre de la construction du plan de gestion du site.

5) La question de la participation au comité de pilotage a été traitée au point 2) de la réponse à C2.

- **C4 – Réseau Homme et Nature** – Reprise de recommandations de l'Ae du CGEDD et du CSEL ; préjudice à l'écosystème estuarien ; demande de restauration du bras du Migron ; desserte essentiellement par le fleuve et voie ferroviaire.

### Réponse GPM

1) Les recommandations de l'Autorité environnementale (Ae) du CGEDD ont fait l'objet de réponses développées dans le mémoire en réponse joint au dossier d'enquête publique. Sur les cinq thèmes retenus par le MNLE parmi les vingt-six recommandations de l'Ae, on trouvera les éléments d'information fournis par le GPM dans ce mémoire :

- compatibilité avec les dispositions d'urbanisme : p.3-9 (recommandations n°1-2) ;
- phasage et besoins du projet : p.15-16 (recommandation n°8) ;



- voie d'eau privilégiée pour les marchandises arrivant/partant du site : p.12-14 (recommandation n°4) ;
- phasage des mesures compensatoires et démonstration du bilan écologique positif : p.36-40 (recommandation n°19) ;
- garantie forte de pérennité : p.40-42 (recommandation n°23).

2) Est souligné dans la partie de l'avis du CSEL citée que l'effort et les moyens utilisés pour traiter les effets de l'aménagement du Carnet seraient peut-être mieux utilisés dans des opérations de création de vasières ou de reconnexion hydraulique.

Force est de constater que la législation environnementale nécessite de compenser l'impact d'un projet par des aménagements permettant de retrouver les fonctionnalités écologiques impactées. Détruire des milieux terrestres, humides ou secs, ne peut être compensé par la création de vasières dont les cibles sont la faune benthique, l'ichtyofaune et l'avifaune fréquentant ces milieux. Il n'y a donc pas d'alternative à un programme de mesures compensatoires visant les milieux, la flore et la faune impactés par l'aménagement de la zone du Carnet.

3) S'il est incontestable que les aménagements réalisés sur le fleuve depuis le début du XXe siècle (conséquences des lois de 1903 et 1913 ; creusement du bassin de marée en amont de Nantes, remblaiement de la grande vasière de Montoir-Donges et des zones du Carnet et de Donges-Est, approfondissement progressif du chenal d'accès aux installations portuaires) ont eu de lourdes conséquences sur la propagation de la marée, sur la dynamique sédimentaire de l'estuaire et sur les vasières estuariennes, ces travaux ont été réalisés avec les autorisations existant à l'époque de leur mise en œuvre.

Le GPM, s'il est l'héritier de ces travaux, n'est pas responsable d'aménagements passés validés par les autorités de tutelle des acteurs de terrain. En revanche, sa responsabilité est directement engagée dans les projets qu'il porte et pour lesquels il demande les autorisations réglementaires nécessaires à leur validation par l'Etat.

Néanmoins, le GPM a été partie prenante du projet de programme de restauration morphologique de la Loire estuarienne du GIP Loire Estuaire dans lequel il a tenu toute sa place.

4) Sur la question de la restauration du Migron, des éléments ont déjà été fournis dans la réponse à C1.

Soulignons néanmoins qu'il est surprenant de présenter la restauration du bras du Migron comme la solution favorable au développement de vasières et de nourriceries, alors que ce scénario n'a pas été retenu par les experts qui ont défini le scénario de restauration morphologique du GIP.

De plus, il est indiqué que cette restauration serait favorable aux roselières. Détruire les vastes massifs de roselières présents dans l'ancien bras du Migron, entre la route de la Ramée et la percée du Carnet et à son débouché (massif du Petit Carnet) en présentant cette action comme favorable aux roselières est pour le moins paradoxal.

De même, détruire la faune et la flore qui se sont installées sur les zones remblayées sur l'ancien bras du Migron ne paraît pas être le meilleur moyen de favoriser ces mêmes faunes et flores terrestres.

Les besoins en matériaux (environ 200 000 m³) pour le remblaiement du site à la cote projet ne sont pas du même niveau que la quantité de matériaux à draguer dans le bras du Migron pour le restaurer. En effet, les volumes de matériaux à mobiliser se chiffrent alors en millions de m³, dont la destination est en soi un sujet sensible.

Ce projet de restauration induirait par ailleurs de complètement redimensionner le projet d'aménagement portuaire dont la taille serait très réduite, remettant en cause la justification du choix du site.

Enfin, la restauration du bras du Migron pose, si elle était acceptable au regard de la législation environnementale et justifiée des points de vue utilité pour l'écosystème estuarien,

pérennité et intérêt pour les fonctionnalités écologiques des espèces impactées, ce qui n'est nullement le cas, la question fondamentale de son financement. Ce ne sont pas les recettes pour le GPM à attendre des occupations de l'espace aménagé et du trafic maritime associé, qui peuvent justifier de tels travaux qui conduiraient également à modifier les accès au site, la construction d'ouvrages de franchissement du Migron étant nécessaire.

5) Sur la question de la desserte du site privilégiés par voie d'eau, rappelons que les activités visées par le projet nécessitent, compte tenu de leurs flux logistiques, une connexion directe à la voie d'eau.

Le transport par voie ferrée n'a pas été retenu comme donnée d'entrée du projet, compte tenu de l'impossibilité de transporter par voie ferroviaire les colis liés aux activités ciblées pour le site.

Dans le mémoire en réponse à l'Ae, nous avons écrit : "Le GPM s'engage, en accord avec ses missions et son intérêt, à ne favoriser, sur le site du Carnet, que l'installation d'entreprises qui utiliseront la voie fluviale/maritime pour traiter l'essentiel des marchandises arrivant ou partant de leurs installations".

- **C5 -AVPP** – Éléments de réponse du GPM fournis aux dépositions **R5 et R6**
- **C6 – Mme Briand** – Disponibilités espaces sur la CCSE ; impacts activités ; justification besoin au sud Loire.

### Réponse GPM

1) Si des espaces gérés par la CCSE sont disponibles sur les zones d'activité, pour des implantations à vocation industrielle, aucun d'entre eux ne présente de proximité avec la Loire. Or, le projet d'aménagement est industrialo-portuaire et nécessite l'approvisionnement et/ou l'évacuation des marchandises par la Loire avec un besoin de proximité immédiate du plan d'eau. En effet, les composants traités dans les activités visées sont de très grandes dimensions ("composants XXL") et ne peuvent être acheminés que par des voiries de grand gabarit qui n'existent pas sur le territoire de la CCSE.

De plus, le besoin de surfaces d'un seul tenant est tel pour les unités de production attendues sur le site que seule une vaste zone est susceptible de mettre à disposition de tels espaces.

Par ailleurs, disposer d'un site dédié aux éco-technologies permet de renforcer la lisibilité de l'offre portuaire et l'attractivité territoriale pour les industriels. Cela pourra également favoriser le développement des synergies entre les différentes implantations et permettra de mutualiser les espaces logistiques, dans un objectif d'économie de surfaces.

2) L'impact environnemental des activités appelées à s'implanter sur le site sera traité directement sous la responsabilité de la maîtrise d'ouvrage de ces projets, comme indiqué par les éléments de réponse du GPM apportés au 1) de R3.

3) Le courrier conteste la justification d'un besoin autour des énergies renouvelables ailleurs qu'au nord de la Loire.

Il faut insister sur le fait que le GPM a élaboré une offre portuaire globale qui s'articule sur trois sites, pour assurer le développement de ces filières (étude d'impact, chapitre 1, §1.1.3, p.8) :

- la restructuration de l'espace industriel (une dizaine d'hectares), sur Saint-Nazaire, en complémentarité avec les industriels et les moyens logistiques existants, par reconversion d'une friche industrielle (ancienne usine de déballastage) et le déplacement d'un terminal sablier ;
- l'implantation d'un pôle industriel sur Montoir de Bretagne (45 ha dont 14 pour les usines General Electric), par densification et restructuration des espaces : déplacement du terminal sablier, déplacement du terminal roulier et création d'un quai colis lourds ;
- l'aménagement d'un site dédié à l'implantation d'un parc dédié éco-technologies disposant de réserves foncières importantes, d'un accès maritime et d'une liaison fluviale

aisée avec les sites de Saint-Nazaire et Montoir-de-Bretagne (logistique adaptée entre les trois sites).

Ainsi, à l'issue des réaménagements et restructurations en cours sur les zones portuaires, un nouveau site a dû être trouvé pour accueillir le parc dédié aux éco-technologies. L'analyse des alternatives d'implantation a été présentée au chapitre 3 (§2, p.17-40) de l'étude d'impact.

On soulignera également qu'un des objectifs dans la recherche d'espaces complémentaires aux sites de Montoir et Saint-Nazaire est d'optimiser la consommation d'espace et les investissements à réaliser. Scinder cette offre complémentaire sur plusieurs sites reviendrait à doubler les investissements sur les infrastructures portuaires, alors que ces derniers représentent près de 50% du montant du projet.

En effet, ce type d'infrastructures n'existe pas et n'est pas envisageable sur les sites alternatifs, y compris sur Cheviré, où les quais existants ne sont pas conçus pour ce type de flux et nécessiteraient d'être reconstruits, nonobstant le fait que cette zone a une vocation de développement portuaire, affirmée dans le projet stratégique, en lien avec les besoins de plateforme logistique pour la métropole et à ceux de la filière industrielle du territoire.

#### **1.4 – Observations reçues par courriers en Mairie de FROSSAY :**

- **C7 – CCI Nantes St-Nazaire** – Ne nécessite pas d'éléments de réponse.
- **C8 – Mme Echasseriau** – Demande d'une navette fluviale entre Donges et le Carnet.

##### **Réponse GPM**

Des éléments ont déjà été fournis en réponse à R11. Complétons simplement en précisant que les ouvrages portuaires envisagés sur le site du Carnet ne sont pas actuellement prévus pour accueillir une navette fluviale. Les fonctionnalités d'un appontement ou d'un quai de chargement/déchargement de marchandises ne permettent pas de recevoir en sécurité une navette fluviale. Une adaptation des ouvrages serait nécessaire. Dans ce cas, se posent des questions sur la co-activité (marchandises, passagers) sous les aspects priorité et sécurité.

Manifestement, si le besoin était jugé assez significatif pour justifier un investissement des collectivités, un ouvrage dédié, serait idéal.

**C9 – Mme Cormerais** – L'ensemble des points nécessitant des éléments d'appréciation sont examinés successivement, en respectant l'ordre du courrier.

##### **Réponse GPM**

###### *1) Illégalité des remblaiements*

Contrairement à ce qui est affirmé, les remblaiements du Carnet ont été réalisés en toute légalité au regard de la législation alors existante. On peut notamment citer :

- l'arrêté préfectoral du 11 juin 1975 délimitant le périmètre provisoire de la Zone d'Aménagement Différé (ZAD) du Sud-estuaire dans laquelle l'Etat est bénéficiaire du droit de préemption ;
- l'arrêté préfectoral du 25 juillet 1975 déclarant d'utilité publique l'acquisition de terrains par le Port sur le site du Carnet ;
- la décision du Conseil Central de Planification du 23 septembre 1975 sur la valorisation des façades maritimes prévoyant l'aménagement progressif des plateformes industrialo-portuaires de l'estuaire de la Loire ;

- l'arrêté préfectoral du 2 juin 1976 délimitant la ZAD du Carnet et conférant un droit de préemption au département de Loire-Atlantique ;
- l'arrêté préfectoral du 6 août 1976 déclarant d'utilité publique l'acquisition de terrains par le Port et le département de Loire-Atlantique sur le site du Carnet ;
- la décision du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 1er mars 1977 établissant le financement de l'aménagement du chenal et de la mise en dépôt des produits de dragage sur 400 ha de zones industrielles, dont celle du Carnet ;
- l'arrêté préfectoral du 29 juillet 1977 délimitant la ZAD estuaire de 1062 ha sur les communes de Saint-Viaud et Frossay conférant un droit de préemption au département de Loire-Atlantique ;
- la prise en considération ministérielle du 22 novembre 1977 approuvant définitivement le projet d'approfondissement du chenal de Donges et la constitution, par remblaiements, de futures zones industrielles sur les deux rives de Loire (Montoir, Lavau, Le Carnet) et l'instruction mixte à l'échelon central prescrite par cette prise en considération.

Par ailleurs, l'article 4 de l'ordonnance n° 2005-805 du 18 juillet 2005 portant simplification, harmonisation et adaptation des polices de l'eau et des milieux aquatiques, de la pêche et de l'immersion des déchets modifie l'article L.214-6 du Code de l'Environnement précise dans son III que : « les installations, ouvrages et activités qui, n'entrant pas dans le champ d'application du II, ont été soumis à compter du 4 janvier 1992, en vertu de la nomenclature prévue par l'article L.214-2, à une obligation de déclaration ou d'autorisation à laquelle il n'a pas été satisfait, peuvent continuer à fonctionner ou se poursuivre si l'exploitant, ou, à défaut le propriétaire, a fourni à l'autorité administrative les informations prévues par l'article 41 du décret n° 93-742 du 29 mars 1993, au plus tard le 31 décembre 2006 ».

Pour se conformer à cette ordonnance, le GPM a présenté un dossier intégrant notamment les remblaiements et ouvrages du Carnet qui figurent dans l'arrêté préfectoral du 8 novembre 2007.

Si, d'évidence, les remblaiements réalisés sur la zone du Carnet n'auraient pas été possibles dans le cadre législatif et réglementaire actuel, on ne peut accuser le Port d'avoir, à l'époque, agi dans l'illégalité.

De plus, les remblaiements réalisés par le GPM avaient un objectif de préparation d'une plateforme pour une zone industrialo-portuaire et non pour une centrale nucléaire.

## 2) Absence de gestion et banalisation des milieux

Le site du Carnet a été identifié, dès les années 1970, comme une réserve foncière de développement portuaire. Si l'achèvement des remblaiements au tout début des années 1990 n'a pas été suivi d'implantations industrialo-portuaire, la vocation du site est demeurée. Une gestion du site menée dans l'esprit de permettre une occupation rapide aurait empêché le développement de la végétation et les milieux n'auraient jamais présenté un intérêt significatif pour les espèces animales ou végétales. L'absence d'occupation industrialo-portuaire a permis une implantation durable des activités agricoles et cynégétiques qui ont largement contribué à l'intérêt actuel du site. A défaut de cette gestion par les acteurs de terrain, la fermeture des milieux serait très importante et l'intérêt écologique du site serait bien amoindri.

Il n'est pas cohérent d'écrire que les milieux se sont banalisés du fait d'une absence de gestion coordonnée et d'affirmer dans le paragraphe suivant que le site est caractérisé par une diversité d'habitats sableux secs et humides qui a "permis à une flore et à une faune exceptionnelle de coloniser les milieux". Si ce dernier constat peut être fait c'est que les pratiques agricoles et cynégétiques incriminées ne sont pas si déplorables, même s'il convient de les encadrer, comme cela est prévu dans le plan de gestion, pour améliorer la valeur écologique du site.

### 3) Justification "biaisée" du choix du site du Carnet

L'élimination du site du Carnet sur la base de l'article R.122-5, compte tenu de son impact sur l'environnement, correspond à une interprétation abusive de cet article qui indique que l'étude d'impact comprend, notamment :

*"7° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine".*

Cela implique (cf. "notamment") donc que les incidences environnementales et sur la santé humaine ne sont pas les seules à devoir être examinées dans la comparaison des solutions d'aménagement.

D'ailleurs, le 8° du même article précise (démarche ERC) :

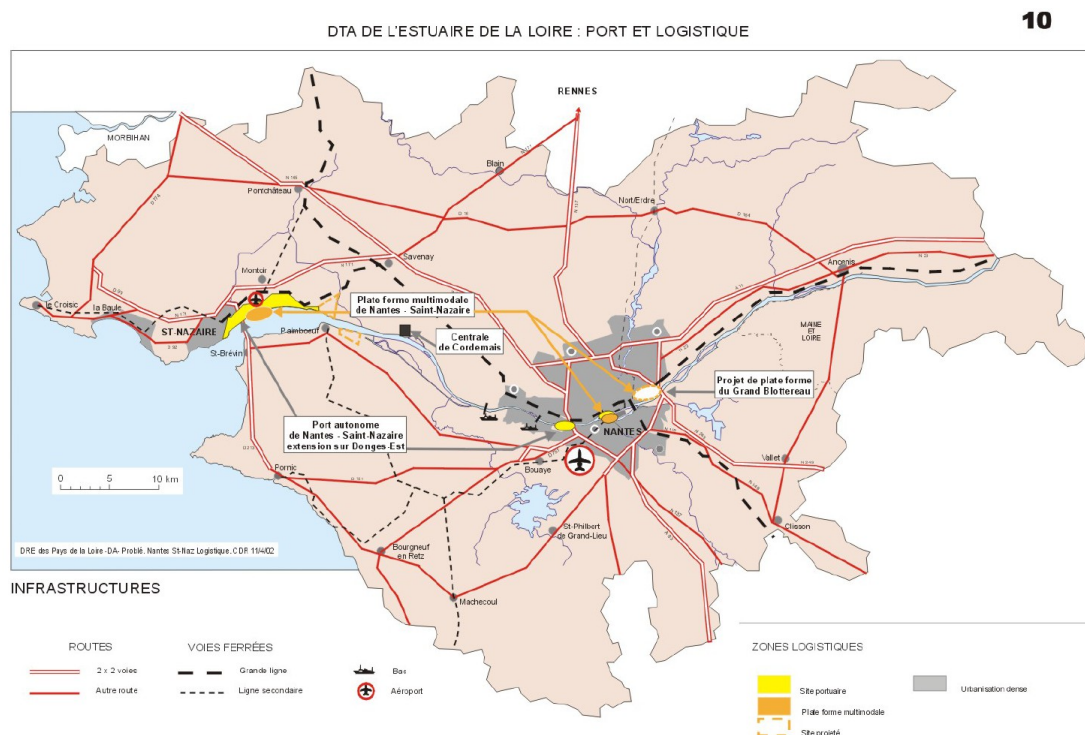
*" Les mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour :*

*- éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ;*

*- compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité".*

Il faut donc admettre, car c'est la réglementation en vigueur qui nous y oblige, que l'impact environnemental d'un projet ne peut isolément éliminer une solution d'aménagement. Les autres critères peuvent amener à choisir le projet qui n'est pas le moins impactant pour l'environnement, charge alors au maître d'ouvrage, d'éviter et réduire ses impacts, et si nécessaire de les compenser à la hauteur des incidences du projet.

Par ailleurs, il ne peut être reproché au GPM d'avoir un projet d'aménagement sur une zone qui a été remblayée pour l'implantation d'une zone industrialo-portuaire dans les années 1980. Ce site est la dernière réserve foncière d'emprise conséquente encore aménageable à l'échelle de l'estuaire, au dehors du périmètre de Montoir-Donges ; il est donc logique qu'elle ait été ciblée dans les projets stratégiques du Port. La Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire présente la zone du carnet comme "site portuaire projeté"(cf. carte ci-après).



La cohérence, même si elle est incomplète, des documents d'urbanisme avec le projet portuaire est dans la droite ligne d'une anticipation du GPM sur ses projets futurs lors de l'établissement de ces documents, sur lequel il est consulté. Il est évident que se laisser la possibilité de réaliser un projet, sans révision du PLU, nécessite un zonage qui ne l'interdit pas ou ne le rend pas trop difficile. Volonté de se laisser une possibilité de faire ne signifie pas toujours qu'un projet aboutira. Le projet stratégique du GPM de 2009 a validé la vocation espace naturel de la plus grande partie du site de Donges-Est...

#### 4) Phragmite aquatique

Une réponse détaillée a été apportée au R9 qui : contredit l'absence d'information sur le phragmite dans le dossier ; conteste l'importance de la découverte pour le site et pour l'espèce ; démontre que la préservation des espaces fréquentés par l'espèce (notamment le secteur d'observation) et les mesures compensatoires prévues sont favorables au Phragmite aquatique.

#### 5) Application de la loi littoral

Le chapitre 1 de l'étude d'impact (§5.1.5 p.31) indique que le projet déroge à la loi littoral par application de l'article L.121-4 du code de l'urbanisme.

Le mémoire en réponse à l'Ae démontre que le projet d'aménagement du Carnet vise des activités répondant à la notion de "services publics portuaires" au sens de l'interprétation de cette notion par l'ordonnance gouvernementale du 7 décembre 2015 et dont "la localisation répond à une nécessité technique impérative", en accord avec la définition qu'en donne le Conseil d'Etat. Ainsi, l'article L121-4 du Code de l'urbanisme s'applique à l'ensemble du projet qui n'est donc pas soumis aux dispositions du chapitre 1er "Aménagement et protection du littoral", articles L121-1 et suivants, du code de l'urbanisme.

Il est donc démontré (mémoire en réponse à l'Ae, pages 1-5) la conformité du projet vis-à-vis de la loi littoral.

Le dossier d'étude d'impact a néanmoins examiné le positionnement du projet vis-à-vis de l'urbanisation existante et, en particulier, des zones d'activités ouvertes à l'urbanisation à proximité du site. Il est montré que le projet, déjà identifié comme une zone réservée à l'urbanisation future dans les PLU de St-Viaud et Frossay (2AUe), vient en continuité des zones d'activités déjà ouvertes à l'urbanisation (Ue).

#### 6) Coupures d'urbanisation et incohérence avec la bande des 100m de la loi littoral

Nous n'avons pas de réponse à apporter à la question posée qui est du ressort du pilotage du SCOT.

#### 7) Intérêt public majeur

L'intérêt public majeur du projet a été développé dans le chapitre 3 (§1.2 p.5-7) sur la justification du projet. Les avantages qu'il procure paraissent caricaturés dans le courrier, ne prenant en compte ni le lien avec les orientations du Grenelle de l'environnement et de celles de la loi de transition énergétique, ni le lien avec la politique européenne de l'énergie, ni avec les objectifs du SRCAE des Pays-de-la-Loire, ni avec les emplois à attendre, ni la réduction de production de GES et de pollution atmosphérique qu'il favorise.

Dans le dossier de dérogation au titre des espèces protégées, c'est l'intérêt public majeur qui doit être démontré. En effet, d'après le 4° de l'article L.411-2 du Code de l'environnement, "la délivrance de dérogations aux interdictions mentionnées aux 1°, 2° et 3° de l'article L. 411-1, à condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante...et que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle" peut se faire, notamment :

"c) Dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement".

Ainsi, contrairement à ce que qu'indique le courrier, l'intérêt public majeur n'est pas jugé sur les seuls critères d'intérêt pour la santé ou la sécurité publique, mais également sur des critères pouvant être notamment de nature sociale ou économique.

L'argumentaire développé par le GPM, a été accueilli sans opposition lors des deux passages en CNPN qui ont tous deux donné des avis favorables.

#### 8) Besoin du bord à l'eau

La lecture du mémoire en réponse à l'Ae du CGEDD faite par le rédacteur du courrier sur le besoin du "bord à l'eau" semble particulièrement sélective puisque la réponse à la recommandation n°4 de l'Ae fournit des éléments complémentaires, et notamment :

" Les infrastructures portuaires telles que le quai, le ponton roulier, ainsi que les appontements qui sont nécessaires à l'accostage des navires et à leur chargement et déchargement sont nécessairement positionnées sur la berge, les "pieds dans l'eau". Ces aménagements doivent être complétés par des espaces localisés juste à proximité (terre-pleins revêtus permettant le stockage et la préparation des colis) afin de traiter les post et pré-acheminements.

Les activités visées par le projet nécessitent, compte tenu de leurs flux logistiques, une connexion directe à la voie d'eau, les colis manutentionnés (voir la réponse à la recommandation n°1) n'étant pas compatibles avec des voiries publiques. Elles doivent donc être connectées aux infrastructures portuaires par une voirie grand gabarit qui soit dédiée à ces flux.

Les "composants XXL" caractéristiques des activités visées nécessitent des infrastructures dimensionnées pour les acheminer (voiries grand gabarit) et pour les charger ou décharger sur les navires (quai, ponton appontement, outillage). L'objectif est d'optimiser l'utilisation de ces infrastructures consommatrices d'espace et d'éviter leur redondance".

**C10 -Mme PARENT** - L'ensemble des points nécessitant des éléments d'appréciation sont examinés successivement, en respectant l'ordre du courrier.

#### **Réponse GPM**

##### 1) Limiter l'artificialisation de la rive sud – Réversibilité des aménagements

On notera tout d'abord que la DTA qui fixe les principaux objectifs de l'Etat en matière de localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements retient dans le cadre de l'objectif 2 (ambition 5) de rechercher un développement plus équilibré des rives nord et sud de l'estuaire, notamment par un « rééquilibrage du développement en faveur du sud Loire ».

Dans le chapitre 2 (§5.4.3) de l'étude d'impact, il est montré que le projet d'aménagement du Carnet est parfaitement compatible avec les principes d'intervention du programme de restauration morphologique de la Loire estuarienne, tels qu'ils ont été retenus par le conseil d'administration du GIP Loire estuaire, en 2006, sur la base des expertises menées. En effet, un seul levier est en interaction avec les milieux terrestres, celui du développement de vasières latérales en amont de Paimboeuf, dans l'objectif de diminuer l'influence du flot dans l'estuaire interne. Or, en l'état actuel de la réflexion, les sites identifiés pour la création de vasières sont situés en rive nord du fleuve, en face du Carnet (secteur de Donges-Lavau), et en rive sud, à l'amont de la percée du Carnet (secteur des îles jusqu'au débouché du Migron en Loire). Le programme de restauration morphologique de l'estuaire aval (voir chapitre 2, §5.4.3., p.174) n'a pas été mis en œuvre jusqu'à présent. Son engagement ne sera en rien contrarié par l'aménagement d'une partie du site du Carnet.

**Rien ne permet donc de dire que l'aménagement du Carnet soit un frein à la restauration morphologique de l'estuaire.**

Néanmoins, à supposer que les actions les plus efficaces en ce sens aient été mises en œuvre dans l'estuaire et que les effets des actions secondaires soient jugés justifiés au regard des investissements nécessaires, la réversibilité d'un aménagement portuaire est toujours possible. En effet, l'occupation du domaine public géré par le GPM est régie par le régime de l'autorisation d'occupation temporaire (AOT). Comme son nom l'indique, la durée de ces titres d'occupation est limitée dans le temps et le contrat prévoit une remise en état des lieux à échéance, sauf si le Port en dispense l'occupant. Avant l'échéance d'un contrat d'occupation temporaire, le GPM peut, pour quelque motif que ce soit, le retirer en totalité ou en partie avant le terme fixé moyennant le paiement à l'occupant d'indemnités couvrant le préjudice direct causé par son retrait avant le terme prévu pour un motif autre que l'inexécution des conditions du contrat d'AOT.

## 2) Effet du changement climatique

Contrairement à ce qu'affirme le rédacteur du courrier, la question du changement climatique a été abordée dans le dossier d'étude d'impact.

C'est le cas du chapitre 2 – Etat initial, sur les questions de niveau d'eau en Loire (§4.5.4.3., p.47), d'inondabilité de la zone d'étude (§4.5.4.4., p.48-51) et de fonctionnalité hydrauliques et biogéochimiques des zones humides (§5.4.6.1. p.178-180). Pour cette dernière question, sur la base du niveau de référence Xynthia + 60 cm qui intègre le changement climatique, il est montré "que le remblaiement du Carnet n'est pas de nature à modifier sensiblement la dynamique d'inondation des zones latérales de la Loire ou d'impacter les niveaux d'eau dans l'estuaire, notamment dans les secteurs voisins de l'aménagement".

## 3) Compatibilité avec la loi littoral

Nous renvoyons sur cette question récurrente au point 5) du courrier C9, au chapitre 1 de l'étude d'impact (§5.1.5 p.31) et au mémoire en réponse à l'Ae du CGEDD (pages 1-5).

Soulignons que l'Ae du CGEDD, dans son avis délibéré du 6 juillet 2016 (cf. Pages 4-5) ne remet pas en cause la pertinence de l'usage de l'article L.214-4 du Code de l'urbanisme, mais demande d'étayer l'argumentaire de la nécessité technique impérative. Ce point est développé dans le mémoire en réponse du GPM.

Par ailleurs, c'est bien l'absence d'un site portuaire autorisé qui a conduit les autorités à recourir à la procédure de permis précaire pour implanter le prototype d'éolienne d'Alstom. L'objectif de ce dossier d'autorisation est de pouvoir accueillir à l'avenir ce type d'activité dans un contexte réglementaire clair et partagé et sans recourir au permis précaire.

Contrairement à ce qu'affirme la rédactrice du courrier, le prototype éolien d'Alstom n'est pas mentionné comme un aménagement durable et n'est pas utilisé pour justifier le projet.

Soulignons malgré tout que le projet a vocation à accueillir des prototypes dont, si nécessaire, des prototypes éoliens. Aussi, la capacité du site à accueillir un ou plusieurs prototypes éoliens, même à titre précaire, est bien un critère de choix technique du site.

## 4) Doctrine ERC et sites alternatifs

Il faut d'abord souligner que la séquence ERC, qui fait l'objet du point n°8 de l'article R.122-5 du code de l'environnement ne s'applique qu'après l'examen des solutions de substitution raisonnables qui ont conduit au choix de la solution retenue, en accord avec le point n°7 de ce même article :

*"7° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine".*

Il est inexact d'affirmer que l'examen de sites alternatifs n'a pas été présentée dans le dossier. C'est l'objet, dans le chapitre 3 de l'étude d'impact, du paragraphe 2 intitulé "alternatives étudiées : étude des sites potentiels pour l'implantation du parc des écotecnologies" qui



analyse douze sites à partir desquels trois sont retenus qui font l'objet d'une analyse détaillée qui débouche sur la sélection du site du Carnet.

Les deux autres sites sélectionnés, Donges-Ouest et Cheviré, appartiennent également au GPM.

#### 5) *Rationalisation des espaces déjà aménagés*

L'auteur du courrier doute que les zones déjà aménagées par le GPM ne permettent pas les aménagements prévus sur le site du Carnet. Cela rejoint la recommandation n°14 de l'Ae du CGEDD qui recommandait au GPM, notamment "de justifier les besoins ... en précisant pourquoi une rationalisation des espaces déjà aménagés n'était pas une variante envisageable".

Le mémoire en réponse a développé les éléments d'information sur cette problématique. Ils sont partiellement repris ci-après.

La rationalisation des espaces déjà aménagés n'est pas une variante envisageable puisque cette "solution" qui est en cours de mise en œuvre sur les différents sites n'offre pas, sur un seul site, les surfaces nécessaires à la mise en œuvre du projet. Soulignons néanmoins que la restructuration des espaces a déjà permis l'implantation de l'usine General Electric à Montoir et la préparation de l'aménagement du hub logistique dédié aux champs éoliens offshore, à Saint-Nazaire.

Concernant l'examen de solutions d'optimisation de l'exploitation de secteurs déjà aménagés, il convient de rappeler les opérations qui ont été engagées dans le cadre du projet stratégique 2009-2014.

#### **Sur le secteur de St-Nazaire**

Le bilan foncier des espaces disponibles montre que sur le périmètre global de 230 ha, 12 ha font l'objet d'opérations d'optimisation et de réhabilitation pour le hub logistique et qu'il ne reste que 1,1 ha de parcelles non exploitées qui sont concernées par des études de requalification autour d'un projet d'aménagement d'interface Ville/Port.

#### **Sur le secteur de Montoir aval**

Sur les 260 ha de foncier, 60 ha font l'objet d'opérations d'optimisation et de restructuration, 30 ha sont des réserves foncières pour le pôle industriel et logistique dont 14 utilisés pour les usines General Electric et 50 ha constituent des réserves foncières pour l'implantation d'entrepôts logistiques dont 11 ha grevés par le PPRT de Montoir.

Le secteur de Montoir aval ne possède plus de linéaire de berge disponible pour de nouveaux postes à quai et présente donc 55 ha d'espaces disponibles immédiatement à la commercialisation pour les activités industrielles déjà présentes sur la plateforme.

#### **Sur le secteur de Montoir amont**

Dans ce secteur de 240 ha, un petit secteur a fait ou fera l'objet d'opérations d'optimisation (implantation des lagunes sablières dans les zones PPRT et adaptation du poste à liquide afin de recevoir les navires sabliers) et 30 ha sont commercialisables 30 ha dont 10 ha grevés par les PPRT.

Le secteur de Montoir amont ne possède plus de linéaire de berge disponible pour de nouveaux postes et il ne reste que quelques parcelles disponibles pour l'accueil de nouvelles activités autour des vracs solides et liquides. Certaines de ces parcelles sont grevées par le PPRT et devront faire application de la circulaire du 25 juin 2013 relative au traitement des plates-formes économiques. Les autres parcelles, plus au nord, sont grevées par le plan de servitude aéronautique limitant considérablement l'implantation de nouvelles activités.

#### **Sur le secteur de Cheviré**

Le foncier du Port regroupe 215 ha avec moins de 10 ha commercialisables sur Cheviré amont et 20 ha sur Cheviré aval, ainsi qu'une zone d'extension d'une vingtaine d'hectares à l'aval, qui n'est pas actuellement autorisée à l'aménagement.

La zone de Cheviré regroupe aujourd'hui environ 50 entreprises. Plusieurs typologies d'activités cohabitent sur ce site. Avec majoritairement : des activités historiques autour de la filière bois, des activités industrielles, l'activité du terminal sablier.

L'activité bois a connu une évolution importante depuis le milieu des années 1990, avec l'arrivée de la conteneurisation et la transformation du bois dans les pays producteurs. Les importations directes de bois sur Cheviré ont significativement baissé, de même que les besoins d'espaces pour le stockage des grumes. Pour autant, l'activité subsiste autour du négoce et de la transformation du bois. La filière s'est restructurée dès 2010, en relation avec le GPM. Les conséquences sont le regroupement de l'ensemble des acteurs bois sur Cheviré amont et la libération d'une vingtaine d'hectares sur Cheviré aval.

Parallèlement, l'amorce d'une évolution de la zone a été engagée au début des années 2000 après l'acquisition par le GPM, auprès de la Ville, du foncier de l'ancienne centrale électrique. Les fonctions logistiques et de distribution métropolitaines se sont développées (plateforme de distribution des produits métalliques, centre de recyclage des métaux, infrastructures pour les trafics fluviaux et de transport des colis Airbus).

La zone de Cheviré amont ne dispose plus, aujourd'hui que d'une dizaine d'hectares. Le développement de l'activité porte principalement sur les besoins associés à l'activité de la métropole (logistique urbaine, activités de recyclage, filière du BTP, filière énergétique (biomasse, bois énergie, ...) et aux besoins de la filière industrielle du territoire (Airbus, colis industriels et/ou encombrants...).

Cette orientation est en cohérence avec les réflexions de la métropole. La zone de Cheviré constitue, au cœur de l'agglomération, une plateforme multimodale unique bien connectée aux réseaux routier, ferroviaire et fluvial. Elle est reconnue en ce sens au schéma logistique métropolitain.

Ces éléments démontrent que la restructuration des espaces est un préalable pour le GPM sur l'ensemble des zones portuaires. Elle ne permet néanmoins pas, compte tenu des vocations des différentes zones, des besoins de développement attendus sur chaque site et de la nécessité d'optimiser les investissements publics dans les infrastructures portuaires, de trouver un site alternatif au Carnet sur les espaces gérés par le GPM et répondant aux besoins du projet.

#### 6) Utilité publique majeure

Cette question a été traitée au point 7) du courrier C9.

Ajoutons seulement que l'argument de l'utilité majeure sur un autre site déjà remblayé serait recevable si nous n'avions pas démontré (cf. point 5) que la rationalisation des espaces déjà aménagés, de même que l'aménagement d'un site alternatif (cf. point 4), ne peuvent répondre aux besoins du projet.

#### • **C11 – APNE**

**Réponse GPM** – Les éléments de réponse sont donnés dans l'ordre dans lequel les points sont abordés dans le courrier commun.

##### 1) "Des remblais illégaux "(p1)

Contrairement à ce qu'affirment les APNE, les remblaiements du Carnet ont été réalisés en toute légalité au regard de la législation alors existante. Ce point a déjà été traité au 1) de la réponse au courrier C9.

##### 2) Absence de gestion du site du Carnet (p.2)

"Aucune gestion n'a été menée par le GPMNSN" (p2)... "Le GPMNSN aurait pu choisir de gérer l'ensemble de l'île du Carnet" (p2)

Le site du Carnet a été identifié, dès les années 1970, comme une réserve foncière de développement portuaire. Si l'achèvement des remblaiements au tout début des années 1990 n'a pas été suivi d'implantations industrialo-portuaire, la vocation du site est demeurée. Une gestion du site menée dans l'esprit de permettre une occupation rapide aurait empêché le développement de la végétation et les milieux n'auraient jamais présenté un intérêt significatif pour les espèces animales et végétales. L'absence d'occupation industrialo-portuaire a permis une implantation durable des activités agricoles et cynégétiques qui ont largement contribué à l'intérêt actuel du site. A défaut de cette gestion par les acteurs de terrain, la fermeture des milieux serait très importante et l'intérêt écologique du site serait bien amoindri.

Certes le GPM n'a pas encore de plan de gestion sur le site, mais "la gestion et la préservation du domaine public naturel et des espaces naturels dont il est propriétaire ou qui lui sont affectés" n'a été intégrée dans les missions des GPM que par la loi n°2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire.

Une gestion de "l'ensemble de l'île du Carnet pour conserver et améliorer la biodiversité et les habitats existant sur le site entier" est contraire à l'identification du Carnet comme zone de développement économique stratégique au niveau territorial, en particulier à travers les documents de planification.

Le GPMNSN a mené une réflexion globale à l'échelle du site afin de concilier les besoins de développement portuaire et la préservation des équilibres écologiques.

Il faut rappeler que les arbitrages successifs sur les réserves de développement portuaire, en particulier dans le plan Loire, ont fortement réduit ces espaces qui étaient de plusieurs milliers d'hectares dans les années 70. Les réserves foncières restantes sont d'environ 300 ha : Le Carnet avec un potentiel initial d'environ 160 ha ; Chevire avec un potentiel d'environ 20 ha, Locheray avec environ 100 ha et le Grand Tourteau avec un potentiel de 40/50ha. Des milliers d'hectares ont été progressivement écartés des zones de développement portuaire par des arbitrages. Ainsi, le GPM a transféré, en avril 2000, 1616 ha d'espaces naturels au Conservatoire de l'Espace Littoral et des Rivages Lacustres dans un objectif de gestion écologique, en contrepartie de la possibilité de solliciter les autorisations nécessaires à la réalisation d'aménagements sur Donges-Est. Le GPM a également intégré dans le périmètre des espaces naturels à gérer, et ce dès le projet stratégique adopté en 2009, la plus grande partie du site de Donges-Est.

Des réserves de développement sont nécessaires car les restructurations des occupations sur les zones aménagées, lorsqu'elles sont possibles, ne sauraient répondre à l'ensemble des besoins industrialo-portuaires.

### 3) Aménagement sur la rive sud - Intégration les effets du réchauffement climatique- Réversibilité (p2)

Ces problématiques ont déjà été traitées en réponse aux points 1) et 2) du courrier C10.

### 4) Critères retenus par le port pour retenir le Carnet parmi 12 sites (p.2)

Il a déjà été répondu à cette remarque au point 3) du courrier C9, mais la convergence des interprétations erronées de l'article R.122-5 nous a alertés. Après examen de la citation (bas de page 2) : " les raisons pour lesquelles le projet a été retenu par rapport aux principales solutions de substitution « eu égard aux effets sur l'environnement »", il s'avère qu'il s'agit d'une référence à une version antérieure de l'article R.122-5 du code de l'environnement qui a été modifiée par l'article 1 du décret n° 2016-1110 du 11 août 2016 relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes.

Le changement majeur, en l'espèce, est que le 5° de l'ancienne version de l'article est remplacé par le 7° de la version en vigueur qui stipule (cf. site Légifrance) que l'étude d'impact comprend notamment :

"7° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine".

Cela implique (cf. "notamment") donc que les incidences environnementales et sur la santé humaine ne sont pas les seules à devoir être examinées dans la comparaison des solutions d'aménagement.

L'impact environnemental d'un projet ne peut donc isolément éliminer une solution d'aménagement. Les autres critères peuvent amener à choisir le projet qui n'est pas le moins impactant pour l'environnement, charge alors au maître d'ouvrage, d'éviter et réduire ses impacts, et si nécessaire de les compenser à la hauteur des incidences du projet.

#### 5) Absence d'évitement du site (p.3)

Il semble aux signataires du courrier que le choix du site était "décidé d'avance" (p3). Rappelons (cf. point 2 ci-dessus) les arbitrages successifs qui ont conduit à retenir le site du Carnet comme zone de développement portuaire et à "classer" de nombreux espaces en zones environnementales. Il n'y a donc plus de réelles alternatives possibles car les arbitrages ont déjà été faits et compte tenu des espaces encore disponibles sur les plateformes portuaires déjà aménagées (cf. point 5 du courrier C10).

#### 6) Justification du choix du site par la présence de l'éolienne (p.3)

Contrairement à ce qui est affirmé, le dossier d'étude d'impact n'utilise pas la présence de l'éolienne Alstom/General Electric pour justifier le projet. Il suffit de lire le tableau évoqué (chapitre 3, pages 36-37) pour constater que l'éolienne est citée comme infrastructure existante, au même titre que l'appontement associé ou celui d'Octel-Kuhlmann, ouvrages utilisables pour le trafic attendu au Carnet et qui justifient que la case soit colorée en "vert". Sur les autres sites, les quais et le poste sablier de Chevire sont cités, de même que les postes pétroliers de Donges-Ouest. Seul le site de Donges-Ouest est pénalisé par ce critère "infrastructures existantes" car les postes en place ne sont pas utilisables pour les trafics visés et qu'en conséquence de leur présence, il n'y a pas d'espace disponible en bord de Loire pour créer de nouveaux ouvrages de chargement/déchargement.

Soulignons malgré tout que le projet a vocation à accueillir des prototypes dont, si nécessaire, des prototypes éoliens. Aussi, la capacité du site à accueillir un ou plusieurs prototypes éoliens, même à titre précaire, est bien un critère de choix technique du site.

#### 7) Desserte ferroviaire (p.3)

L'absence de desserte ferroviaire fait partie des caractéristiques du site qui ont été identifiées, justifiant une coloration orangée dans le tableau de la page 36 du chapitre 3. Mais cette caractéristique n'est pas problématique car il est impossible de transporter par voie ferroviaire les colis liés aux activités ciblées pour le site.

#### 8) Desserte fluviale à privilégier et engagement du GPM (p.3)

Une réponse a déjà été apportée pour cette question au point 5) du courrier C4.

#### 9) Consommation d'espace à afficher, et à suivre dans le temps (p.4)

Sur une nouvelle zone d'activité portuaire, le GPM aura intérêt et toute latitude pour optimiser les implantations et limiter la consommation d'espace en densifiant les occupations.

La demande concernant le SCoT n'est pas du ressort du GPM.

#### 10) Intérêt public majeur (p.4)

Le courrier focalise sur la création d'emploi parmi les critères qui ont justifié l'intérêt public majeur du projet.

Ce dernier a été développé dans le chapitre 3 (§1.2 p.5-7) sur la justification du projet. Les avantages qu'il procure prennent en compte le lien avec les orientations du Grenelle de l'environnement et de celles de la loi de transition énergétique, le lien avec la politique européenne de l'énergie, avec les objectifs du SRCAE des Pays-de-la-Loire, avec les emplois à attendre, et avec la réduction de production de GES et de pollution atmosphérique qu'il favorise.

L'intérêt public majeur n'est donc pas justifié que par les 1000 emplois potentiels. L'objectif du projet est de donner les moyens aux industriels de développer des filières EnR sur le territoire régional en ayant des espaces "disponibles et autorisés". La synergie entre sites (Saint-Nazaire, Montoir, Le Carnet) autour des énergies renouvelables sera par ailleurs favorable globalement à l'emploi sur le territoire, au-delà du seul site du Carnet.

#### 11) Justification du besoin de 110 ha (p.5)

La justification du besoin de 110 ha est présentée au chapitre 3 (§1.3.4., p.15). Les chiffres peuvent être discutés, mais ils définissent l'ordre de grandeur du besoin. Avec une surface inférieure, par exemple 80 ha, le site de Cheviré serait également éliminé du choix faute de surface disponible et les contraintes sur Donges-Ouest demeurerait.

Ce qu'il faut comprendre est que le GPM n'a aucun intérêt à préparer la globalité des 110 ha pour accueillir de potentiels occupants...qui pourraient ne jamais venir. La préparation de la plateforme se fera progressivement, en fonction de besoins avérés, au-delà d'une première tranche, dont la voirie principale et les réseaux, à engager rapidement après réalisation de mesures compensatoires de manière anticipée.

#### 12) Respect de la loi littoral et coupure d'urbanisation (p.5)

Ces thèmes ont déjà été traités aux points 5 et 6 de la réponse au courrier C9 qui renvoie notamment au chapitre 1 de l'étude d'impact (§5.1.5 p.31) et au mémoire en réponse à l'Ae (pages 1-5) qui démontrent que le projet d'aménagement du Carnet est conforme à la loi littoral.

#### 13) Effets cumulés (p.6)

L'appréciation d'effets cumulés positifs se rapporte au Carnet cumulé avec trois projets (chapitre 3, §4, p.6-12). La phrase " le projet d'aménagement du site du Carnet constitue une réelle opportunité de mise en valeur du territoire Sud-Loire via le levier des énergies renouvelables" qui achève le chapitre n'est sans doute pas à sa place, suivant le jugement sur le caractère positif des effets cumulés. Elle est plutôt un argument sur l'intérêt du projet, parmi d'autres, et d'ailleurs pas utilisé pour justifier de l'intérêt public majeur du site.

#### 14) Séquence ERC – Eviter (p.6)

On notera que dans la première page du document des APNE, il est dit que "nos discussions se sont concentrées sur la richesse faunistique et floristique de cet espace et sur la bonne prise en compte de la séquence éviter-réduire-compenser.....Nos associations se félicitent du climat de travail et de l'état d'esprit qui a animé nos échanges et ....".

Pourtant, les APNE considèrent que la séquence "éviter" a été peu voire pas appliquée.

La question de l'évitement géographique a été traitée au point 4) ci-dessus, qui justifie le choix du Carnet sur des critères non uniquement environnementaux, conformément à la réglementation en vigueur.

Rappelons également que, dans le projet stratégique du GPM adopté en 2009, l'aménagement du Carnet était inscrit pour 150 ha. Le projet présenté à l'enquête publique est réduit à 110 ha, soit 40 ha d'évitement d'impact.

La proposition des APNE de retirer du périmètre aménageable l'ensemble des zones à enjeux écologiques forts n'a pu être globalement suivie, notamment car cela aurait conduit à réduire la surface du projet dans des proportions considérables, sans alternative possible et du fait que les fonctionnalités économiques de certaines parcelles n'auraient pu être préservées. Dans les discussions relatives à l'évitement, d'autres demandes des APNE ont été prises en compte ; elles ne sont pas mentionnées ici.

Pour la Renoncule à feuilles d'ophioglosse, rappelons que le CSRPN a considéré que l'impact du projet "n'est peut-être pas dérisoire, mais qu'il demeure probablement faible à l'échelle du site" et que le CNPN commission flore a donné un avis favorable au projet sous conditions, notamment "de limiter au strict minimum les impacts des travaux sur les populations de l'espèce protégée *Ranunculus ophioglossifolius*", en mettant en œuvre les mesures prévues dans le projet pour cette espèce.

Soulignons également que les discussions avec les APNE ont conduit à proposer des mesures d'évitement supplémentaires sur une partie des secteurs n'ayant pu être sortis du périmètre aménageable.

Le critère d'évitement a donc été examiné pour l'ensemble des secteurs à enjeu fort. Ne pas pouvoir éviter certaines zones pour des raisons autres qu'environnementales ne condamne pas la démarche d'évitement ayant intégré une réduction du périmètre aménageable, l'extraction de plusieurs secteurs du périmètre aménageable et l'intégration de mesures d'évitement complémentaires sur certains secteurs impactés.

Rappelons enfin que la commission faune du CNPN a jugé que "les mesures d'évitement sont également appréciables puisqu'elles excluent du projet la seule partie marine concernée. Elles concernent aussi les zones les plus remarquables : zones humides, mares à batraciens, sites d'intérêt communautaire...".

#### 15) Séquence ERC – Réduire (p.6)

La demande de réévaluer, conformément à l'avis du CSRPN, au fur et à mesure des projets d'implantation, les besoins et les modalités d'aménagement et que "la possibilité d'aller plus loin dans la prise en compte, voire la conservation des 4 secteurs à fort enjeu qui subsistent dans le périmètre d'aménagement soit réévaluée à chaque étape" ne peut être suivie sans faire peser une grave incertitude sur les possibilités d'implantation. En effet, le GPM présente un dossier d'aménagement global du site permettant d'avoir une vision d'ensemble des incidences du projet, prévoyant les mesures ERC nécessaires et autorisant la préparation de la totalité de la plateforme pour permettre des implantations. L'autorisation ne saurait être découpée en tranches soumises à des examens ultérieurs nécessitant de nouvelles expertises écologiques mettant à jour les données acquises jusqu'à présent et à de nouveaux avis, voire à de nouvelles instructions, mettant le projet dans une situation d'incertitude juridique inacceptable.

En revanche, le GPM aura un usage réfléchi des espaces en cherchant à aménager d'abord, si les contraintes du projet d'implantation le permettent, les secteurs présentant moins d'impacts sur l'environnement.

Par ailleurs, la proximité du bord à l'eau est une exigence pour l'ensemble des entreprises devant s'implanter sur le site, comme déjà indiqué au point 8) de la réponse à C9. La

proximité immédiate avec la Loire est la caractéristique d'une partie importante des parcelles du projet, hormis à l'ouest. Le GPM veillera, dans la mesure du possible, à limiter l'accès direct à la Loire aux entreprises dont le trafic est le plus susceptible de le justifier.

Le GPM a prévu un cahier des charges d'implantation qui découlera de l'étude d'aménagement en cours. Cette étude intègre un profil de développement durable du projet avec plusieurs cibles identifiées et hiérarchisées (cf. chapitre 7, §4.1, p.5), notamment : la gestion des déplacements, les choix énergétiques, la mutabilité et l'évolutivité de la zone d'activité.

#### 16) Séquence ERC – Compensation (p.7)

Les APNE considèrent que la compensation des 51 ha de zones humides détruites par 56 ha est fortement insuffisante et qu'il faudrait appliquer une compensation de 200%. La justification en serait que, bien que conforme au SDAGE, la compensation fonctionnelle ne devrait pas être appliquée de manière expérimentale sur des secteurs présentant des enjeux tels que celui du Carnet.

Le GPM s'étonne que les APNE contestent au cours de l'enquête publique une démarche de compensation et un programme que leurs représentants ont partagés lors des réunions de concertation menées. Ainsi, citons simplement le compte-rendu de la réunion du 24/04/2014 à laquelle participaient des représentants de toutes les associations signataires du courrier, hormis la LPO, qui n'a fait l'objet d'aucune contestation par les participants et qui indique : "tous les participants partagent le programme de mesures compensatoires et valident le bilan positif du projet dans sa globalité". Il y est aussi écrit que "le projet apportera une amélioration par rapport à ce qui existe et à la dynamique actuelle de banalisation des milieux".

De plus, il faut quand même souligner que le SDAGE du bassin Loire-Bretagne 2016-2021 préconise, dans sa disposition 8B-1, qu'"à défaut d'alternative avérée et après réduction des impacts du projet, dès lors que sa mise en œuvre conduit à la dégradation ou à la disparition de zones humides, **la compensation vise prioritairement le rétablissement des fonctionnalités**". Il y est ajouté qu'"à cette fin, les mesures compensatoires proposées par le maître d'ouvrage doivent prévoir la recréation ou la restauration de zones humides, cumulativement :

- équivalente sur le plan fonctionnel ;
- équivalente sur le plan de la qualité de la biodiversité ;
- dans le bassin versant de la masse d'eau.

**En dernier recours, et à défaut de la capacité à réunir les trois critères listés précédemment, la compensation porte sur une surface égale à au moins 200 % de la surface**, sur le même bassin versant ou sur le bassin versant d'une masse d'eau à proximité".

Sans contraindre *stricto sensu* à appliquer une compensation fonctionnelle, la disposition du SDAGE ne permet aux maîtres d'ouvrage d'envisager le 200% qu'en solution de secours.

Par ailleurs, rappelons que la compensation sur le site ne concerne pas que les zones humides. Elle a, en effet, compte tenu de la mosaïque de milieux secs et humides caractéristique du site, intégré :

- une approche globale : au vu du caractère atypique du site, les enjeux de restauration sont proposés via l'analyse de la bio-évaluation qui intègre le degré de naturalité et les fonctionnalités biologiques présentes sur le site du Carnet et à l'échelle de l'estuaire ;
- une approche « espèces protégées » : les mesures de compensation doivent permettre une restauration équivalente des habitats d'espèces protégées détruits ;

- une approche « zones humides » : les mesures compensatoires visent à respecter les règles établies par les documents de planification de la ressource en eau (SAGE et SDAGE).

La pertinence de l'approche fonctionnelle n'a, dans ce cadre, pas été remise en cause au cours de la concertation ou de l'instruction réglementaire, le CSEL notamment considérant dans son avis que "la méthode utilisée, dite des équivalents fonctionnels, paraît adaptée et pertinente".

La méthode d'élaboration du programme de mesures compensatoires tient compte des incertitudes liées à la réalisation de travaux de génie écologique. La création de nouveaux milieux ex-nihilo est délaissée pour privilégier l'extension d'habitats existant sur le site ; les actions de transfert de population - opérations de capture et de déplacement - sont utilisées en dernier recours (protocole de sauvetage).

A travers une anticipation de réalisation des mesures compensatoires selon le phasage d'aménagement du site, la méthode retenue privilégie une compensation axée sur le renforcement et la consolidation des fonctionnalités présentes sur le site du Carnet, spécifiques au site et intégrées à l'échelle de l'estuaire de la Loire.

En ce qui concerne la question de l'entretien de la végétation de la zone 5, il est pour le moins surprenant de laisser entendre que l'entretien des milieux de ce secteur constituerait en soi une mesure compensatoire. Il s'agit d'un simple constat. La liste des actions de compensation sur la zone 5 est présentée dans le chapitre 6 (§3.7.3., p.51-59) ; leur simple lecture permet de comprendre qu'aucune d'entre elles ne se limite (actions C, D et E), voire n'intègre (actions A, B) d'entretien de la végétation.

Sur le bilan des surfaces de zones humides, il est exact que, dans l'état initial, la surface de zones humides est de 250 ha et qu'elle est réduite (de 24 ha) à 226 ha après la mise en œuvre des mesures compensatoires. Celles-ci prévoient en effet la réhabilitation de 27 ha de zones actuellement non humides et la restauration de 29 ha de zones actuellement humides mais aux fonctions dégradées. Dans la logique du SDAGE, lorsqu'il y a dégradation ou disparition de zones humides, la compensation vise prioritairement le rétablissement des fonctionnalités. C'est bien ce qui a été visé dans le projet de compensation, notamment sur les 29 ha de zones humides à fonctionnalités dégradées. Ce bilan a été validé par les services de l'Etat

Les bilans du suivi des mesures environnementales devront permettre de vérifier qu'elles répondent aux objectifs visés dans le programme. A défaut, il conviendra d'ajuster par des mesures correctives.

#### 17) Anticipation sur la compensation (p.8)

L'anticipation d'un an sur les mesures compensatoires est jugée insuffisante par les APNE qui réclament qu'elles soient globalement engagées dès que l'autorisation d'aménagement sera accordée. Le délai d'une année entre la réalisation des mesures compensatoires et les travaux de viabilisation peut être perçu comme "court" mais, compte-tenu des grandes surfaces disponibles et de la conservation de la majorité des habitats de plus grand intérêt écologique, ainsi que de la démarche ERC mise en œuvre, nous considérons que ce délai est suffisant pour préserver les fonctionnalités écologiques identifiées à toutes les étapes de la réalisation du projet.

L'expérience de la zone écologique développée au Nord du TMV (Montoir-de-Bretagne) a montré que la recolonisation des espaces par la batrachofaune et les invertébrés s'est faite très rapidement après l'aménagement, comme en attestent les inventaires réalisés sur ce secteur.

#### 18) Mise en place d'un comité de suivi (p.8)



Cet élément n'a pas été repris dans le dossier d'étude d'impact, mais il est développé dans le dossier de dérogation espèces protégées (tome 1, §10.2, p.92), ainsi que dans le mémoire en réponse à l'Ae du CGEDD (recommandations 20-21, p.39). Il y est notamment écrit que :

*"La mise en œuvre des suivis et du plan de gestion sera pilotée par un comité de suivi. Il sera placé sous l'égide du Préfet qui aura pour missions :*

*- d'assurer le suivi des incidences des travaux sur les milieux naturels qui seront réalisés sous le contrôle d'un prestataire, accompagnant la maîtrise d'œuvre de la viabilisation, ayant une connaissance approfondie des milieux et des enjeux écologiques du site et qui sera missionné pour définir les périodes d'intervention et les modalités des travaux en limitant au mieux les impacts sur les milieux et les espèces ;*

*- de valider les résultats des suivis des taxons protégés et leurs habitats ;*

*- de suivre la mise en place du plan de gestion, validé par les services de l'Etat en charge de la police de la nature, après avis du CSRPN, ainsi que la réalisation des actions qui y seront prévues, et de proposer d'éventuelles évolutions du plan.*

*La composition du comité de suivi sera à préciser dans l'arrêté préfectoral. Il pourrait comprendre les services de l'Etat (DREAL, DDTM), le GIP Loire Estuaire, des représentants du Conseil scientifique de l'estuaire de la Loire et des associations de protection de l'environnement, auxquels pourraient se joindre des membres invités en fonction des thématiques abordées".*

Nous sommes en revanche défavorables à l'exclusion a priori des prestataires ayant déjà travaillé sur le projet, se priver de la grande connaissance qu'ils ont du site serait davantage un inconvénient qu'un avantage. Ce serait de plus faire fi de leur déontologie et de la capacité du comité de suivi à contrôler l'objectivité des conclusions qui pourraient être tirées des suivis.

#### 19) Mesures d'accompagnement (p.8)

La mesure MA-02 de suivi des mesures compensatoires mises en place n'est pas considérée par les APNE comme mesure d'accompagnement, mais comme une mesure de suivi. Nous partageons l'idée de l'intégrer au suivi des mesures compensatoires.

#### 20) Pérennité des 285 ha : exigence d'un APPB (p.9)

Contrairement à ce qu'indiquent les APNE, le GPM ne s'est pas engagé oralement sur un arrêté de biotope à la commission faune du CNPN et encore moins comme contrepartie à un avis favorable de cette même commission qui n'a rien mis, en séance, en balance de son avis favorable qui s'exprime en l'absence du demandeur. Il faut d'ailleurs noter que la commission faune a conditionné son avis favorable à des engagements qu'elle juge seuls crédibles et durables pour la pérennité des 285 ha : APPB, intégration des espaces dans la RNN, transfert au Conservatoire du Littoral.

Afin de préserver les habitats, l'arrêté de biotope édicte des mesures spécifiques qui s'appliquent au biotope lui-même, dans la mesure où il est nécessaire à l'alimentation, à la reproduction, au repos ou à la survie de la ou des espèces concernées.

L'arrêté de protection de biotope ne comporte pas de mesures de gestion. Il est limité à des mesures d'interdiction ou d'encadrement d'activités pouvant nuire à l'objectif de conservation du ou des biotopes et qui sont susceptibles d'être contrôlées par l'ensemble des services de police de l'Etat.

Si aucun moyen spécifique de suivi ou de gestion des milieux n'est prévu dans le cadre d'un arrêté de biotope, il est souvent accompagné d'un comité scientifique ou consultatif de suivi comprenant plusieurs partenaires dont la DREAL, les associations et les communes concernées.

Les arrêtés de protection de biotopes (APB) sont des instruments déconcentrés qui peuvent être efficaces en cas de menaces envers une ou plusieurs espèce(s) et représentent une protection forte.

En ce qui concerne le site du Carnet, il apparaît que :

- les biotopes concernés par un APB ne sont pas menacés. Ils vont faire l'objet de mesures compensatoires qui accroîtront leur attractivité pour les espèces protégées ;
- les mesures d'encadrement et les interdictions devant être édictées et qui sont au cœur de l'APB ne sont que d'un intérêt secondaire pour le site qui nécessite d'abord une gestion que l'APB n'apporte pas ;
- l'APB, bien qu'il puisse faire l'objet d'arrêtés modificatifs, semble présenter de la rigidité pour la gestion d'un site sur lequel des travaux de génie écologique devront être menés, avec éventuellement nécessité d'interventions ultérieures pour corriger les effets pour les fonctionnalités écologiques qui seraient jugés insuffisants ;
- le contrôle des prescriptions de l'APB devant être assuré par les services de l'Etat n'apporte pas davantage de garanties de suivi qu'un arrêté préfectoral d'autorisation d'aménagement ;
- la pérennité apportée par un APB est réelle mais elle ne paraît pas supérieure, règlementairement, à celle d'un arrêté préfectoral qui encadrerait la gestion du site sur une très longue durée (ex : 30 ans).;
- le comité de suivi pouvant être mis en place pour le suivi d'un APB n'a aucune raison d'être plus efficace dans le contrôle de la gestion du site, normalement hors périmètre de l'APB, qu'un comité de suivi instauré par l'arrêté d'autorisation d'aménagement du site et dont les missions seront précisées dans ce même arrêté.

Finalement, l'APB ne nous paraît pas être un outil plus pertinent que l'arrêté préfectoral d'autorisation du projet intégrant la gestion du site, prescrivant un plan de gestion et l'instauration d'un comité de suivi chargé d'évaluer ce plan et imposant une très longue durée de suivi.

Pour le GPM, la garantie forte de pérennité des milieux naturels du site réside dans le périmètre du projet qui est sollicité dans le cadre de l'autorisation. En effet, l'arrêté d'autorisation portera sur les 395 ha du site : 110 ha de la zone industrialo-portuaire et 285 ha d'espaces à vocation environnementale.

Ce choix permet de lier les deux secteurs et ainsi de garantir la cohérence des équilibres portés dans le dossier. Les 285 ha d'espaces à vocation environnementale seront donc pérennisés dans leurs vocations, sur la durée de l'autorisation préfectorale, au même titre que les 110 ha à vocation industrialo-portuaire.

L'arrêté préfectoral devra intégrer, en particulier, les objectifs à atteindre sur les fonctionnalités biologiques du site, les habitats à protéger et à développer ; il devra édicter les mesures spécifiques aux biotopes nécessaires à l'alimentation, à la reproduction, au repos ou à la survie des espèces concernées, définira les mesures d'encadrement ou d'interdiction des activités sur le site, définira les orientations de gestion ainsi que la mise en place d'un comité de suivi.

De plus, comme décrit ci-dessus, le projet prévoit la mise en place d'un plan de gestion intégrant des suivis pilotés par un comité de suivi.

Par ailleurs, les espaces à vocation environnementale sont pour partie intégrés aux zonages N des PLU des communes de St-Viaud et Frossay, et le seront en intégralité après les révisions ou modifications programmées de ces documents dans le cadre de l'ouverture à l'urbanisation du site.

Enfin, le dossier d'étude d'impact indique que le port est favorable à l'extension du site Natura 2000 sur les espaces à vocation environnementale.

En conséquence, l'arrêté préfectoral couvrant les 395 ha du site associé au comité de suivi sous l'égide du Préfet, ainsi que le classement des espaces à vocation environnementale en zonage N des PLU, garantissent leur pérennité.

La DDTM a considéré ces mesures comme garantissant la pérennité nécessaire des mesures environnementales.

Soulignons que parmi les missions du GPM figure (article L5312-2 du Code des transports, 4°) : "la gestion et la préservation du domaine public naturel et des espaces naturels dont il est propriétaire ou qui lui sont affectés".

Ainsi, le GPMNSN, de par ses missions, en tant qu'établissement public de l'Etat, et acteur pérenne du territoire, est légitime à porter des projets de développement durable comme celui du Carnet, à gérer les espaces naturels qui lui sont confiés et est à même d'assumer les engagements pris dans le dossier d'étude d'impact quant à l'atteinte des objectifs de biodiversité et de gestion du site sur le long terme.

#### 21) Oubli d'une espèce protégée : le phragmite aquatique (p.9)

Des éléments d'appréciation sur cette thématique ont déjà été apportés en réponse à R9.

#### 22) Impact des dragages sur la dynamique fluviale (§10.1, p.10)

La surprofondeur locale de la souille à réaliser a une influence courantologique extrêmement faible, la section en travers du fleuve n'étant que marginalement touchée par cet approfondissement. Elle n'a pas davantage d'impact que les variations naturelles des profondeurs liées aux dépôts/érosions liés à la dynamique du système bouchon vaseux – crème de vase.

L'incidence sur les niveaux d'eau doit être considérée comme nulle, seuls des approfondissements d'un chenal de navigation sur des longueurs très importantes pouvant entraîner des modifications de propagation de la marée. Ainsi, dans le cadre de l'étude de l'extension de 350 m du terminal à conteneurs de Montoir associée à une modification de la zone d'évitage du méthanier sur 10 ha entraînant le dragage d'environ 600 000 m<sup>3</sup>, une modélisation a montré qu'il n'y avait aucune modification significative des niveaux d'eau dans la zone d'intervention ou ailleurs dans l'estuaire.

#### 23) Suivi des espèces exotiques envahissantes (§10.2, p.10)

Le GPM a présenté (étude d'impact, chapitre 7, §4.2.6., p.30-33) les principales actions qu'il propose de mettre en œuvre sur la thématique des espèces exotiques envahissantes (EEE). Cette question sera approfondie dans le cadre du plan de gestion dont la définition va prochainement débiter.

La vigilance, demandée par les APNE, pour éviter l'introduction ou le développement des EEE sera de mise et nous proposerons au comité de suivi une méthodologie de travail pour les interventions à mener pour la lutte à engager contre ces espèces.

#### 24) Gestion de l'activité cynégétique (§10.3, p.10)

Il est proposé dans l'étude d'impact (étude d'impact, chapitre 7, §4.2.4.2, p.30-33) de passer une convention avec les chasseurs afin d'encadrer leur gestion des habitats, la régulation des espèces à gestion obligée et les pratiques de chasse.

Le plan de gestion permettra de préciser le contenu de cette convention, dans l'objectif de maintenir sur site une activité cynégétique compatible avec la gestion des habitats à enjeux pour la biodiversité et la protection des espèces patrimoniales et protégées.

25) Qualité des sols (§10.4, p.10)

Des éléments sur cette question ont été fournis (recommandation n°11, p.24-25) dans le mémoire en réponse à l'Ae du CGEDD. Ils sont repris ci-dessous.

"Le site Octel qui est recensé dans la base de données historique Basias inventoriant les sites industriels et les activités de services intégrant des potentialités de pollutions, a fait l'objet de servitudes d'utilité publique instaurées par arrêté préfectoral du 23 août 2012. Il est déconnecté spatialement du site d'aménagement du Carnet, l'emprise des terrains occupés par l'usine étant située à l'ouest de l'implantation Soredi, elle-même séparée de terrains aménageables dans le projet par la route de la Loire. Les éventuelles pollutions du sol liées à l'activité d'Octel ne concernent donc pas le site d'aménagement.

On peut également souligner qu'un espace de moins d'un hectare, localisé au sud de l'apportement à liquides, a été utilisé, entre 2000 et 2002, comme site de stockage temporaire de déchets issus du naufrage de l'Erika. Fin novembre 2002, l'ensemble des déchets a été transféré vers l'usine de traitement de Donges-site des Bossènes. Le contrôle des sols sur place, après démantèlement des installations, a montré que les teneurs en hydrocarbures totaux y sont inférieures à 1000 mg/kg, seuil de référence fixé par l'arrêté préfectoral du 20 février 2001.

Par ailleurs, la zone de 110 ha a fait l'objet d'importants apports de matériaux de dragage entre les années 1970 et 1993. Les terrains sont ainsi constitués de remblais sableux, sur 3 à 4 mètres d'épaisseur environ. La qualité chimique de ces matériaux n'a pas été contrôlée lors des remblaiements, mais l'adsorption de contaminants sur les sables est très limitée, voire quasi-nulle.

De plus, on sait, grâce aux suivis de long terme de la qualité chimique des matériaux de dragage, que celle-ci est globalement satisfaisante et qu'elle est compatible avec l'immersion en mer alors que les sédiments dragués sont désormais vaseux à vaso-sableux, sur lesquels les contaminants s'adsorbent aisément. Seul l'arsenic présente des dépassements fréquents, mais faibles, du seuil N1 de vigilance, en lien avec le bruit de fond géologique des alluvions issues du bassin versant de la Loire et de ses affluents. Il est donc très probable que seules de très faibles quantités de contaminants chimiques aient été apportées avec les matériaux sableux ayant servi au remblaiement du site du Carnet.

Les matériaux en place seront très partiellement remaniés. En effet, la cote-objectif de la plateforme n'est actuellement dépassée que sur quelques hectares. Les matériaux excédentaires seront déplacés vers les secteurs déficitaires. Des apports de matériaux seront également issus des mesures compensatoires, dont l'essentiel proviendra du reprofilage du bras du Migron (environ 200 000 m<sup>3</sup>) et, secondairement, des plots sableux (environ 40 000 m<sup>3</sup>). Des apports externes (de l'ordre de 250 000 m<sup>3</sup>) seront nécessaires en complément, en provenance des dragages d'entretien de la zone d'évitage de Nantes où les sables s'accumulent, ou depuis des carrières ; ces matériaux externes ne posent pas de problème de contamination chimique.

A terme, il est prévu que 80%, au maximum, de la surface d'aménagement soit imperméabilisée lors des implantations. Conformément aux exigences des contrats d'occupation passés avec les occupants, le GPM réalisera un diagnostic initial du niveau de pollution des sols pour chaque projet d'implantation. Au départ de l'occupant, ce dernier devra refaire un diagnostic et rendre les sols dans leur état initial, ce qui correspond à une pratique systématique au GPM.

Nous considérons donc que la question de la contamination des sols du site du Carnet par des polluants chimiques n'est pas un enjeu sur le site, compte tenu de l'absence d'occupation historique polluante, ainsi que de la nature et de l'origine des matériaux ayant servi aux remblaiements. Les contrôles de la qualité chimique des sols pré-implantation et après le départ des occupants garantiront la non dégradation du niveau de contamination des sols".

L'absence de contamination significative des sols en place, pour les raisons sus-évoquées, et des matériaux complémentaires externes ne justifie pas de mesures de gestion environnementale spécifiques lors du chantier de remblaiement.

Sur la question de la submersion du site considérée par les APNE comme un fort handicap du site et qui n'est pas envisagée dans l'analyse du choix des variantes, il faut souligner que le remblaiement du site sera réalisé à une cote plaçant les terrains aménagés du Carnet au-dessus du niveau d'inondabilité, dans l'hypothèse d'un niveau d'eau extrême Xynthia+60cm. Le chapitre 2 (§4.5.4.4) de l'étude d'impact montre que le remblaiement du Carnet n'est pas de nature à modifier sensiblement la dynamique d'inondation des zones latérales de la Loire ou d'impacter les niveaux d'eau dans l'estuaire, notamment dans les secteurs voisins de l'aménagement. La pratique de mise à niveau des plateformes portuaires pour éviter les inondations est habituelle sur l'ensemble des sites du GPM et concernerait également les sites alternatifs de Cheviré et de Donges-Ouest.

#### 26) Installation future d'éoliennes (§10.5, p.11)

En réponse aux questions posées sur l'implantation d'éoliennes, il peut être précisé que :

- le nombre maximal de prototypes présents simultanément sur le site sera de deux (cf. étude d'impact, chapitre 3, §1.3.4, p.15) ;
- les APNE seront associées aux éventuels projets d'implantation à partir du moment où ceux-ci sont rendus publics par le porteur du projet ;
- les éoliennes dont la hauteur du mât dépasse 50m seront soumises à la procédure d'autorisation ICPE, l'autorisation de la zone industrialo-portuaire du Carnet du GPM ne couvrant que les aspects liés à l'aménagement du sol ;
- les études sur les enjeux environnementaux des implantations et des effets cumulés de la présence de plusieurs éoliennes seront suivies par les services de l'Etat, sous leur responsabilité, notamment à travers l'instruction d'un dossier d'autorisation ICPE auquel le porteur de projet sera soumis.

#### 27) Incidences Natura 2000 (§10.6, p.11)

Nous avons indiqué que le dragage d'une souille devant le poste du Carnet n'aura pas de conséquence sur la propagation de la marée. En ce qui concerne les matières en suspension, les volumes à traiter par dragages sont très faibles au regard des interventions globales par le même type d'engin pour l'entretien des accès portuaires et peu significatives devant la turbidité naturelle du bouchon vaseux présent dans l'estuaire (cf. étude d'impact, chapitre 5, §3.2.2.3., p.55-56). Les dragages d'approfondissement ou d'entretien de la souille ne sont en aucun cas de nature à impacter l'état de conservation du site Natura 2000.

En ce qui concerne les futures implantations, si elles sont jugées potentiellement impactantes au regard de la réglementation, elles feront l'objet d'une évaluation environnementale qui sera contrôlée par les services de l'Etat. Si les installations sont des ICPE, elles devront traiter des incidences sur l'eau et les milieux aquatiques, ainsi que celles sur le site Natura 2000.

- **C12, C13 et C14 – Pôle MER Bretagne Atlantique, NEOPOLIA et SOGEBRAS**

Ces courriers ne nécessitent pas d'éléments de réponse.

## **2- Remarques et questions de l'AE**

Cette partie ne nécessite pas d'éléments de réponse.

### **3- Remarques et questions des PPA et PPC**

#### **3.1 - Avis de la CLE du SAGE Estuaire de la Loire**

Les bases pour établir le cahier des charges de dimensionnement des rejets des eaux pluviales sont fournies dans le chapitre 3 de l'étude d'impact (§5.3.3.2 et 5.3.3.3, p.67-72).

Pour les eaux usées, deux types d'assainissement sont envisagés en fonction du nombre d'occupants de la zone (cf. étude d'impact, chapitre 3, §5.3.4.3., p.75-77) :

- assainissement autonome (de 1 à 200 EH) : usage logistique pour faibles besoins,
- assainissement collectif (de 200 à 1480 EH) : dès l'implantation d'unités de production générant un nombre de salariés plus élevé – industrie.

#### **3.2 - Avis du CNPN**

Sur la garantie de pérennité préconisée par le CNPN, nous ne souhaitons pas que soit retenue une des trois solutions (APBB, intégration à la RNN en projet, transfert des terrains au Conservatoire du Littoral) préconisées par cette instance. Notre position est développée au point 20) de la réponse au courrier C11.

Pour ce qui concerne la composition du comité de suivi, nous avons suggéré une composition possible dans le dossier de dérogation espèces protégées (tome 1, §10.2, p.92), ainsi que dans le mémoire en réponse à l'Ae du CGEDD (recommandations 20-21, p.39). Les membres du comité seront désignés par le Préfet qui assurera sa présidence.

#### **3.3 - Avis du CSRPN de la Région Pays de Loire**

Le transport par voie ferrée n'a pas été retenu comme donnée d'entrée du projet, compte tenu de l'impossibilité de transporter par voie ferroviaire les colis liés aux activités ciblées pour le site.

Comme indiqué au point 15) de la réponse à C11, la demande de réévaluer, conformément à l'avis du CSRPN, au fur et à mesure des projets d'implantation, les besoins et les modalités d'aménagement et que "la possibilité d'aller plus loin dans la prise en compte, voire la conservation des 4 secteurs à fort enjeu qui subsistent dans le périmètre d'aménagement soit réévaluée à chaque étape" ne peut être suivie sans faire peser une grave incertitude sur les possibilités d'implantation. En effet, le GPM présente un dossier d'aménagement global du site permettant d'avoir une vision d'ensemble des incidences du projet, prévoyant les mesures ERC nécessaires et autorisant la préparation de la totalité de la plateforme pour permettre des implantations. L'autorisation ne saurait être découpée en tranches soumises à des examens ultérieurs nécessitant de nouvelles expertises écologiques mettant à jour les données acquises jusqu'à présent et à de nouveaux avis, voire à de nouvelles instructions, mettant le projet dans une situation d'incertitude juridique inacceptable.

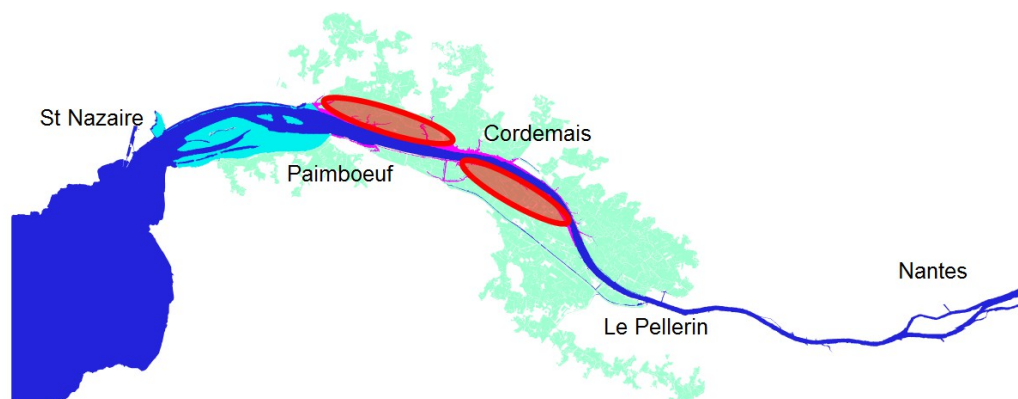
La définition du plan de gestion du site du Carnet va être engagée très prochainement. Il est prévu que le document soit achevé d'ici la fin de l'année 2017. Il sera présenté au CSRPN.

### 3.4 - Avis du Conseil Scientifique de l'Estuaire de la Loire

Le GPM considère que l'affirmation du CSEL quant au verrou que constituerait l'aménagement du Carnet vis-à-vis d'une restauration morphologique de l'estuaire n'est pas étayée par les études disponibles. En effet, les principes d'intervention du programme de restauration morphologique de la Loire estuarienne, tels qu'ils ont été retenus par le conseil d'administration du GIP Loire estuaire, en 2006, sur la base des expertises menées ne retiennent qu'un seul levier en interaction avec les milieux terrestres, celui du développement de vasières latérales en amont de Paimboeuf, dans l'objectif de diminuer l'influence du flot dans l'estuaire interne. En l'état actuel de la réflexion, les sites identifiés pour la création de vasières sont situés en rive nord du fleuve, en face du Carnet (secteur de Donges-Lavau), et en rive sud, à l'amont de la percée du Carnet (secteur des îles jusqu'au débouché du Migron en Loire) (cf. carte page suivante). C'est cette question de verrou qui motive la demande de réversibilité du projet ; selon nous, elle n'est pas justifiée.

Néanmoins, soulignons que l'occupation du domaine public géré par le GPM est régie par le régime de l'autorisation d'occupation temporaire (AOT). Comme son nom l'indique, la durée de ces titres d'occupation est limitée dans le temps et le contrat prévoit une remise en état des lieux à échéance, sauf si le Port en dispense l'occupant. Avant l'échéance d'un contrat d'occupation temporaire, le GPM peut, pour quelque motif que ce soit, le retirer en totalité ou en partie avant le terme fixé moyennant le paiement à l'occupant d'indemnités couvrant le préjudice direct causé par son retrait avant le terme prévu pour un motif autre que l'inexécution des conditions du contrat d'AOT. Les conditions d'occupation du domaine portuaire permettent donc une réversibilité de l'aménagement du site du Carnet.

### Scénario de rééquilibrage de l'estuaire de la Loire Localisation des 2 sites potentiels pour la création d'un estran de 515 ha



## 4 - Remarques et questions du Commissaire-Enquêteur

### 4.1 – Hauteur des aménagements dans les PLU

Dans les versions modifiées des PLU de Frossay et de Saint-Viaud permettant notamment d'ouvrir à l'urbanisation la zone du Carnet, a priori aucune hauteur maximale ne sera imposée aux aménagements portuaires. Cela est cohérent avec la nature des implantations attendues qui peuvent concerner des bâtiments de grande dimension, du type des usines GE à Montoir...ou de l'éolienne en place sur le site. Les autres zones industrialo-portuaires de l'estuaire (Montoir, Donges, Chevire) n'imposent pas de hauteur maximale des installations sur les plateformes portuaires.

#### **4.2 – Itinéraire autour des énergies renouvelables**

L'étude d'aménagement, en cours, examine les possibilités de réaliser au sein du site des itinéraires de découverte de l'environnement, de la Loire, du patrimoine et des activités industrielles. Ces itinéraires devant être compatibles avec les flux portuaires afin d'assurer la sécurité de tous et la sûreté des activités.

La suggestion d'intégrer aux futurs itinéraires du site, des informations sur les énergies renouvelables, en lien avec l'activité du site, nous paraît une très bonne idée qui mérite d'être intégrée dans la future fiche action du plan de gestion sur l'accueil du public.