

# ASSOCIATION DONGEOISE des ZONES à RISQUES et du PPRT.

Déclarée sous le n° : W443001007

- Association loi 1901

DONGES le 23 novembre 2022

Madame, Monsieur,

Nous vous prions de bien vouloir trouver ci-dessous les observations et interrogations formulées par l'ADZRP dans le cadre de la consultation du public par voie électronique concernant le projet de création de trois halls de stockage sur la commune de Montoir-de-Bretagne

## 1) Observations sur la stratégie du GPM

L'avis au public comme l'arrêté préfectoral mentionne comme objet de la consultation le projet de construction de **trois halls de stockage métallo-textiles** sur le territoire de la commune de Montoir-de-Bretagne déposé par le Grand Port Maritime pour l'entreprise General Electric.

L'implantation de l'usine General Electric (anciennement Alstom) a fait l'objet d'un **premier permis de construire délivré le 27/06/2013**. D'une **surface de plancher de 18 900 m<sup>2</sup>**, le projet a été dispensé d'une étude d'impact suite à un examen au cas par cas (arrêté préfectoral du 2 avril 2013).

Le **deuxième permis de construire a été accordé à General Electric le 14/09/2020** pour une **extension sur sa parcelle de 10 233m<sup>2</sup>**. Il a été dispensé d'évaluation environnementale par un arrêté du 3 juillet 2020.

**Fin 2020**, une nouvelle demande est faite pour deux nouveaux espaces pour une surface de 2 x 3 000m<sup>2</sup> sur une parcelle de 2,2 ha.

**Le GPM a obtenu, en juillet 2021, un permis de construire** pour ces deux bâtiments devant être mis à disposition de GE en janvier 2022.

**En juin 2021**, GE a indiqué au GPM qu'il souhaitait augmenter les capacités immobilières grâce à la construction de **trois bâtiments supplémentaires couvrant 17 100 m<sup>2</sup>** portant la surface totale bâtie à **23 100 m<sup>2</sup>**

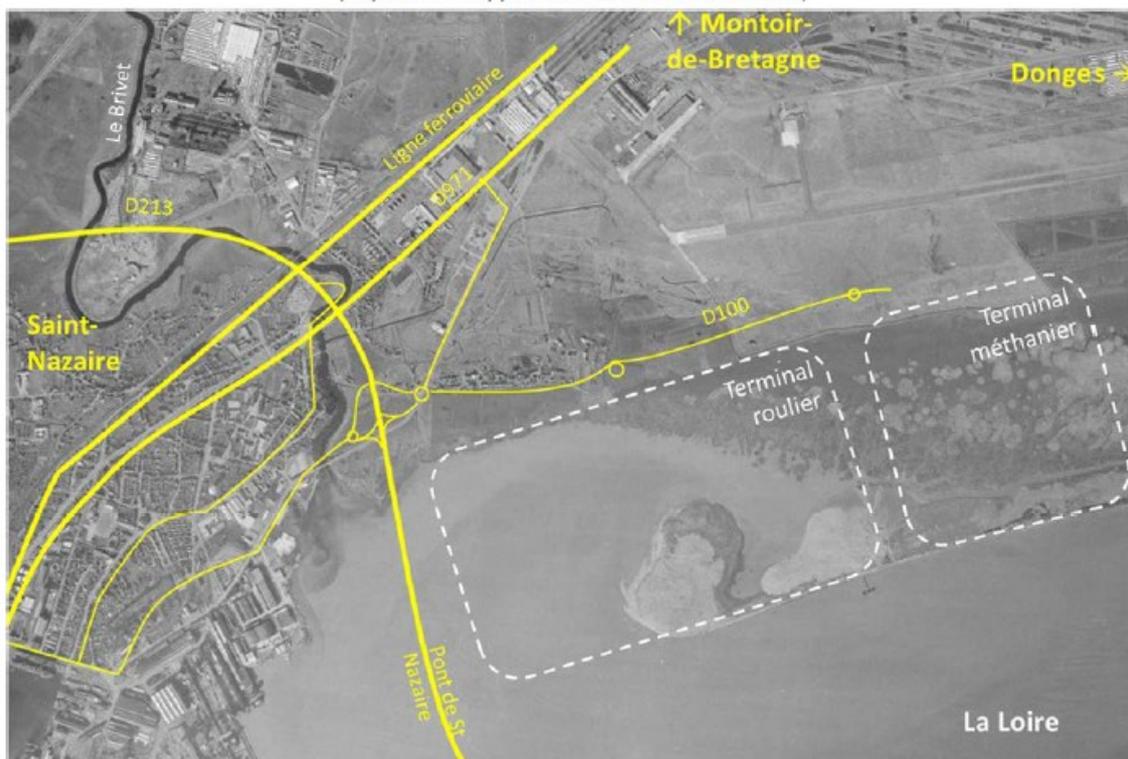
**A la lecture des documents mis à disposition on peut s'interroger sur le fait que l'installation de cette entreprise se soit faite jusqu'à présent sans jamais faire l'objet d'aucune étude environnementale, négligeant ainsi d'interroger les impacts possibles sur la qualité de l'eau, de l'air, la santé des habitants et les espaces naturels ...**

La stratégie annoncée par le GPM est pourtant tournée vers la transition écologique et le respect de l'environnement : « *Reconstruire le port sur le port* » pour respecter son engagement fort de zéro artificialisation de ses espaces à vocation naturelle.

Il est à noter au passage que les zones à vocation industrielle (57% du foncier du GPM) sont concentrées au nord de la Loire entre Saint-Nazaire et Donges.

**Par contre, aucun engagement n'est pris concernant l'imperméabilisation de ses sites. Certes il en a l'autorisation (AP du 25/05/1999) mais au regard des nouvelles données climatiques cela mérite peut-être d'y regarder de plus près :**

Figure 4 : Vue aérienne de la future ZIP de Montoir-de-Bretagne en 1971, avant la poldérisation du site (emplacement approximatif des futurs terminaux)



Source : IGN

Nota : En 1971, la D213 et le pont de Saint-Nazaire, ainsi que la D100, n'existent pas encore. Localisés sur la carte ci-dessous ces infrastructures permettent de mieux visualiser le futur emplacement de la ZIP de Montoir-de-Bretagne.

Tableau 1 : Synthèse des aménagements successifs de la ZIP Montoir aval et des surfaces imperméabilisées par périodes

ANNEE	FAITS MARQUANTS	SURFACES IMPERMEABILISEES	CUMUL DES SURFACES
1971	Début de l'aménagement du polder. Surface totale de la ZIP : 250 ha	0ha	0ha / 0%
1971-1998	Création du terminal roulier, extension des parkings du terminal, etc. (40% parking divers, et du bâti industriel et 60% friche et végétation de type steppique)	100 ha	≈100 ha / 40%
2000-2011	Extension des parkings du terminal roulier et d'autres activités industrielles (nord-est et sud-ouest)	54 ha	≈150 ha / 60%
2013	Création de l'usine Alstom	0 ha	≈150 ha / 60%
2014-2017	Extension des parkings du terminal roulier et d'autres activités industrielles (ouest et sud-ouest)	≈20 ha	≈170 ha / 68%
2020	Adaptation et extension de l'usine GE	0 ha	≈170 ha / 68%
2021-2022	Aménagement de la plateforme nord (sur les sablières hors parcelle CETRA)	7,4 ha	≈180 ha / 72%

**Actuellement, le port a beau jeu de déclarer qu'il "reconstruit le port sur le port" et donc qu'il ne procède à aucune artificialisation supplémentaire ... Par contre l'imperméabilisation est évoquée de façon beaucoup plus discrète et ses conséquences peu renseignées.**

**Les sols étant imperméabilisés au fur et à mesure, il est aisé de dire que les nouvelles implantations auront peu d'effets sur l'existant.**

« En 2013, les activités occupant le site ont été déplacées afin d'accueillir l'implantation de l'usine Alstom, dont la construction a débuté la même année. Elle a été exploitée par Alstom en partenariat avec GE, pour réaliser l'assemblage des générateurs de l'éolienne offshore de 6 MW « l'Haliade 150 ».

La construction de l'usine Alstom se termine en 2014. Implantée sur des parkings existants, elle n'a pas nécessité d'artificialisation supplémentaire des sols. » (page 16)

Le GPM a en effet la possibilité de « déplacer » des industries qui se trouvent sur son territoire pour en installer de nouvelles.

Il semble d'ailleurs qu'il profite de la construction des 5 halls métallo-textiles prévus à l'origine pour General Electric pour réserver un espace (page 59) :

Le bâtiment H7 ne sera pas lié à l'activité de l'usine GE. Son futur occupant n'est pas connu actuellement, mais il est prévu qu'il serve au stockage de pièces produites dans le cadre d'une activité industrielle.

**Comment peut-on réaliser une étude d'impact environnemental et solliciter l'avis du public sans transmettre toutes les informations ? Il est à noter par ailleurs que sur la plupart des figures simulant le projet on peut compter 6 espaces.**

Figure 3 : Localisation des entités constitutives du projet d'ensemble



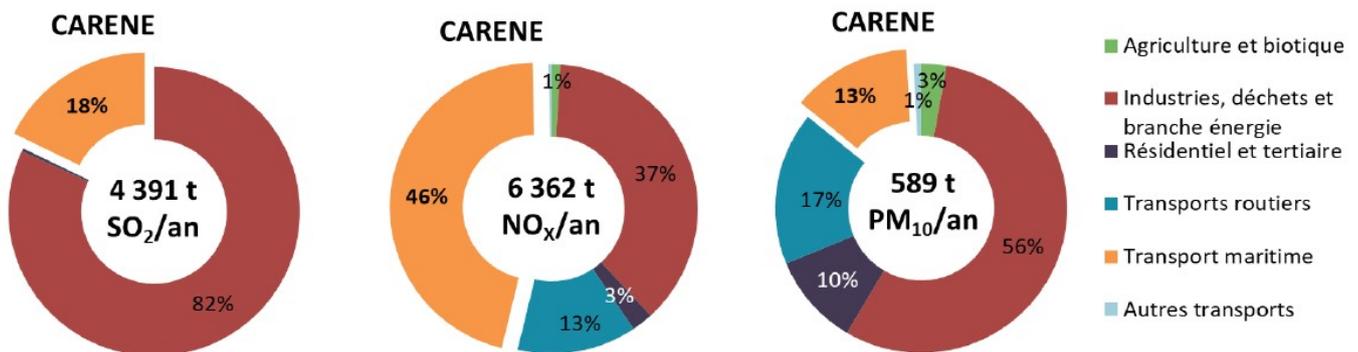
Source : Google Earth

## 2) Impact du projet sur la qualité de l'air

L'étude d'impact environnemental ne transmet aucune données chiffrées concernant les émissions liées au trafic maritime : quid des émissions de SO<sub>2</sub> par exemple ? Alors que certains éléments acheminés sur le secteur peuvent être transportés par bateau.

En 2017, une étude menée par Air Pays de la Loire sur l'influence du trafic maritime en agglomération portuaire indiquait que pour le secteur de la CARENE, il contribuait pour

- 13 % aux émissions de PM<sub>10</sub>
  - 18 % aux émissions de SO<sub>2</sub>
  - 46 % aux émissions de Nox
- (données issues de BASEMIS)



Concernant le trafic routier, on peut constater des données partielles (voire partiales) ou manquantes :

- pour le réseau routier de la zone industrialo-portuaire les données sont fournies par General Electric
- aucune donnée concernant le réel état initial c'est à dire avant l'implantation de GE sur la zone.

**N'était-il pas envisageable de faire une simulation de cette période en se référant aux comptages réalisés par le Conseil Départemental comme cela avait été fait en 1998 pour l'étude d'impact concernant l'extension de la zone portuaire (page 33) ?**

Le bureau d'étude reconnaît par ailleurs l'absence de données précises et est amené à réaliser des hypothèses (annexe page 248) :

**En l'absence de données plus précises, plusieurs hypothèses ont été retenues en accord avec le GPMNSN :**

■ **Hypothèse 1** : Aucun croissance de trafic entre l'État initial 2020 et l'État Fil de l'eau 2023. Le trafic induit sur les routes départementales (RD) sont identiques entre 2020 et 2023.

■ **Hypothèse 2** : Le report du trafic imputable au projet sur les RD se fait selon l'estimation que 1/3 des trafic induit par le projet sont reportés sur chacune des RD (RD100, RD213 et RD 971A).

■ **Hypothèse 3** : Pour les flux ne possédant aucune donnée sur les trafics de nuit, ces trafics sont **considérés comme nul**.

Concernant les tronçons, celui de la rue des Evens a été écarté sans explication alors qu'il est bien prévu que des véhicules circulent dans sa direction (« Vers chantier et rue des Evens »)

Si la liste des polluants observés au départ prend en compte le Dioxyde d'azote, les PM10/PM2,5, les COVNM, le Benzène, l'Arsenic, le Nickel et le Benzo(a)pyrene, la suite de l'analyse ne porte plus que sur le Dioxyde d'azote, les PM10 et les PM2,5.

Des incertitudes sont mentionnées par rapport à l'évaluation des émissions routières (évaluées selon la méthodologie COPERT- annexe page 254)

L'évaluation des émissions routières reposent sur trois critères spécifiques présentant chacun un certain degré d'incertitudes :

- Le trafic routier retenu sur le réseau routier étudié dont les deux niveaux d'incertitude – la représentativité des périodes et des sites de comptages et l'utilisation de profils types – ont été évoqués au paragraphe précédent (cf. 10.6.2.5.2 Réseau routier et trafics) ;
- Les facteurs d'émissions sont incertains ou agrégés et ne prennent pas en compte avec assez de précision les spécificités locales (conditions météorologiques, topographie et état des routes, etc.) ou unitaires des véhicules (entretien, type de conduite, etc.) ;
- Les parcs roulants sont représentatifs des données nationales et ne considèrent pas les spécificités d'ancienneté, de typologie et d'usage relatives à la sectorisation géographique (Paris et les petites et grandes couronnes franciliennes vs les secteurs ruraux hors agglomération, par exemple). Par ailleurs, les parcs prévisionnels reposent sur des anticipations statistiquement probables mais souvent altérées *a posteriori* par des évolutions conjoncturelles, politiques et sociétales.

Le cumul de ces incertitudes doit conduire à utiliser les valeurs déterminées avec prudence en favorisant davantage une analyse relative des résultats plutôt qu'une analyse absolue.

La dispersion des polluants et l'évaluation de leurs concentrations dans l'air ambiant ont été réalisées avec le modèle ADMS Roads v.5. Sur ce point encore le bureau d'étude précise que « différentes incertitudes ne permettent de pouvoir afficher avec exactitude des niveaux de concentration des polluants dans l'atmosphère » (annexe page 255).

**La conclusion (page 201) affirmant que la réalisation du projet n'engendre pas de dépassements des normes de la qualité de l'air est pour le moins surprenante alors qu'il est mentionné à la ligne précédente :**

À titre indicatif les nouvelles valeurs recommandées par l'OMS en 2021 sont dépassées à chaque horizon d'étude :

- Pour le NO2 de 10 µg/m<sup>3</sup> ;
- Pour les PM10 de 15 µg/m<sup>3</sup> ;
- Pour les PM2.5 de 5 µg/m<sup>3</sup>.

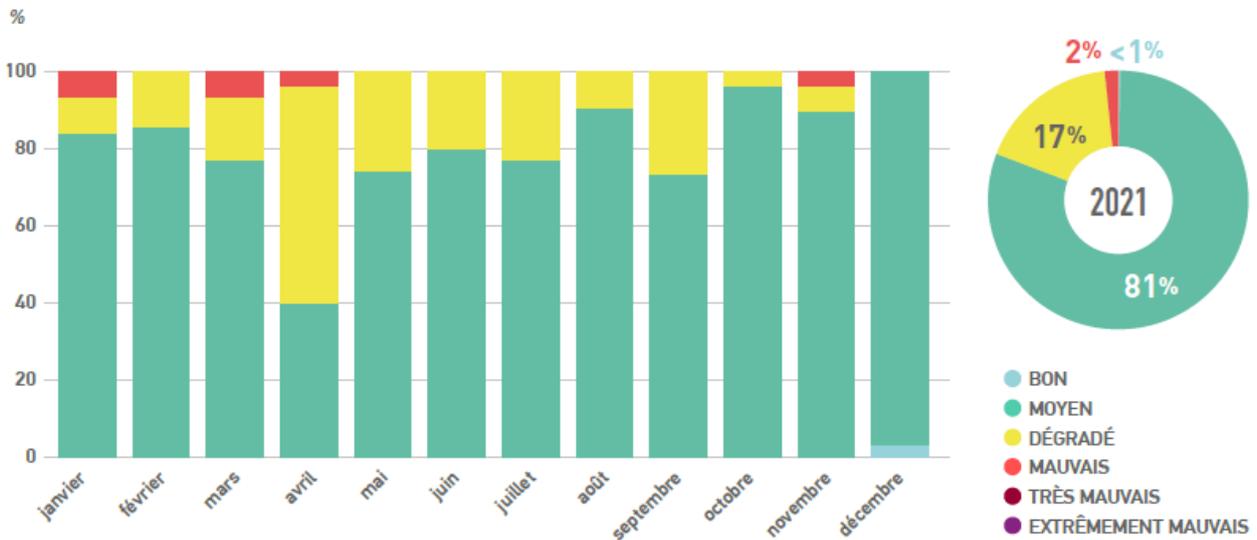
Ainsi, la réalisation du projet n'impacte pas les teneurs en polluants observées dans la bande d'étude et n'engendre pas de dépassements des normes de la qualité de l'air.

**Par ailleurs, la Commission Européenne réajuste actuellement ses normes et confirme pour 2030 des seuils se rapprochant des recommandations OMS avec comme objectif 10µg/m<sup>3</sup> pour les PM2.5 et 20µg/m<sup>3</sup> pour les PM10 et le NO2 (moyenne annuelle). Le projet engendrera bel et bien des dépassements des normes de la qualité de l'air.**

Enfin, l'étude laisse entendre (page 131) que la qualité de l'air est « globalement bonne » sur le territoire de la Basse Loire (secteur d'implantation du projet). Il se fonde sur le rapport annuel édité en 2021 pour l'année 2020 par Air Pays de la Loire.

**Faut-il rappeler que l'année 2020 a été lourdement impactée par la crise sanitaire et les confinements qui en ont découlé, améliorant sérieusement la qualité de l'air.**

Le rapport rédigé pour l'année 2021 vient contredire l'affirmation du bureau d'étude, notamment à la lecture de ces graphiques présentant la distribution mensuelle des indices de la qualité de l'air au cours de l'année 2021 sur le territoire de la CARENE et mentionnant moins de 1 % de journées avec un air de bonne qualité ...



**Compte-tenu de l'état de santé des habitants de ce secteur (28 % de surmortalité chez les moins de 65 ans notamment par cancers des voies aéro-digestives) et la mise en œuvre d'une étude de zone à laquelle participe le GPMNSN, il apparaît nécessaire pour l'ADZRP de ré-évaluer sérieusement l'impact de l'entreprise GE dans son ensemble sur la qualité de l'air et d'envisager des solutions pour réduire les émissions existantes et à venir.**

### 3) Évaluation de la vulnérabilité et pistes d'adaptation

A la lecture de la figure ci-dessous (page 159) qui résume la vulnérabilité de chaque composante du projet, nous pourrions nous attendre à une remise en question du choix du site voir à tout le moins à des pistes d'adaptation conséquentes pour répondre au risque de submersion ainsi qu'à la survenue « d'événements extrêmes ».

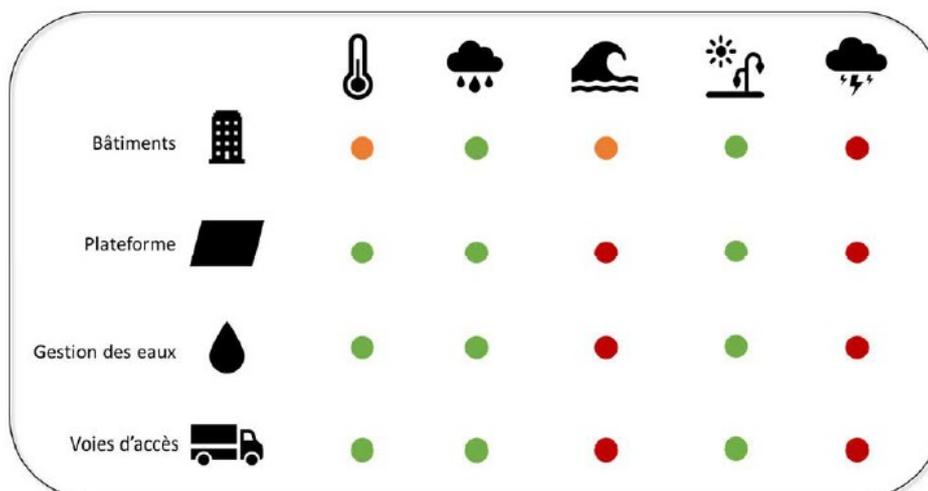


Figure 116 : Vulnérabilité du projet au changement climatiques

## **Concernant le risque de submersions marines, les pistes d'adaptation restent à l'état de projet plutôt flou (page 161)**

Afin d'apprécier le risque de survenue d'un tel évènement, une étude de risque croisant la vulnérabilité avec l'occurrence potentielle et la capacité adaptative des ouvrages à un tel évènement (Xynthia + 1m) permettrait d'affiner l'analyse. Les adaptations possibles portent sur une surélévation supplémentaire des ouvrages dont seule une analyse économique coût-bénéfice permettrait de définir l'intérêt.

Concernant les événements extrêmes, la vulnérabilité du projet est totale.

Il est d'ailleurs mentionné (page 162) que « *sur des phénomènes plus courants et moins extrêmes (vents supérieurs à 70km/h) il est déjà observé des dysfonctionnements des ouvertures. Ces dysfonctionnements s'intensifieront avec l'augmentation des vents forts.* » Espérons que les deux solutions envisagées pour remédier au problème seront efficaces :

- La mise en place de systèmes d'alertes déclenchant une fermeture automatique des portes. Il sera alors nécessaire d'étudier les conséquences résiduelles sur le fonctionnement des process
- Le changement de mode d'ouverture avec des ouvrants coulissants, ou enroulant par exemple.

Mais cela peut sembler assez dérisoire en cas de forts coups de vents.

Par ailleurs, concernant la gestion des eaux pluviales, la piste d'adaptation reste là encore à l'état de projet (page 162) :

Pour les ouvrages de gestion des eaux pluviales, ceux-ci pourront en cas d'évènements intense recevoir des débits supérieurs à ce pour quoi ils ont été dimensionnés. Afin d'apprécier le risque de survenue d'un tel évènement, une étude de risque croisant la vulnérabilité avec l'occurrence potentielle et la capacité adaptative des ouvrages à de tels évènements permettrait d'affiner l'analyse. Les adaptations possibles portent sur une modification de l'évènement de référence pris en compte pour dimensionner les ouvrages, dont seule une analyse économique coût-bénéfice permettrait de définir l'intérêt.

**N'oublions pas que ce projet d'extension ainsi que l'ensemble du site de GE se trouve sur des espaces issus de la poldérisation d'une partie de l'estuaire de la Loire en amont de l'estuaire du Brivet, il s'agit donc exclusivement de terrains artificialisés (page 15).**

**Anticiper sérieusement les aléas climatiques auxquels les différentes structures pourraient être exposées compte-tenu du changement climatique est une nécessité, non seulement pour l'environnement mais en priorité pour la sécurité des salariés.**

### **4) pollution du sol**

Si le site concerné par le projet n'est référencé ni dans BASOL ni dans BASIAS, il a tout de même été l'objet d'un diagnostic réalisé par le bureau d'études CADEGEAU en 2015, suite à la cessation de l'activité des Sablières de l'Atlantique (page 137).

Ce diagnostic a démontré la présence de HAP dont le naphthalène sur un secteur en quantité importante.

*« Les concentrations relevées dans l'échantillon E3 dépassaient les niveaux de référence S16 pour un HAP, le naphthalène. Des HAP ont également été détectés dans les échantillons E1, E2, et E4, mais à des niveaux moindres, et le seuil S1 n'était pas atteint. D'après l'expertise, cette pollution pouvait être liée à la combustion incomplète de carburants puis à leur infiltration dans le sol. Des teneurs non négligeables en hydrocarbures ont d'ailleurs été relevées dans le même échantillon E3 ».*

Figure 103 : Localisation des points d'échantillonnage



Source : BRLi d'après CADEGEAU, 2015

Analyses chimiques des sols	E1	E2	E3	E4	Sol témoin	Valeurs VDSS	Seuil S1
<b>Métaux</b>							
Cuivre (mg.kg <sup>-1</sup> )	28,8	5,7	< 3	< 3	Entre 5 et 80	95	100
Zinc (mg.kg <sup>-1</sup> )	177	72	30	19		4500	300
Cadmium (mg.kg <sup>-1</sup> )mg	< 0,40	< 0,40	< 0,40	< 0,40	Entre 0,1 et 1,5	10	2
Chrome (mg.kg <sup>-1</sup> )	56,9	25,6	14,3	10,1	Entre 10 et 100	65	150
Nickel (mg.kg <sup>-1</sup> )	30,4	19,4	12,5	8,7	Entre 10 et 50	70	50
Plomb (mg.kg <sup>-1</sup> )	57,5	20,5	12,8	9,1	Entre 10 et 70	200	100
Mercure (mg.kg <sup>-1</sup> )	0,27	< 0,05	< 0,05	< 0,050	< 0,05	3,5	1
Arsenic (mg.kg <sup>-1</sup> )	<b>20,1</b>	16,6	7,0	11,8	Entre 10 et 50	19	
<b>Somme des HAP (µg.kg<sup>-1</sup>)</b>	<2576	< 2846	<b>35343</b>	< 2167	< 3 à 1000		<b>22800</b>
acénaphène(µg.kg <sup>-1</sup> )	19	15	58	< 10		Annexe	
Acénaphthylène(µg.kg <sup>-1</sup> )	< 10	< 10	290	< 10		5C	
Antracène (µg.kg <sup>-1</sup> )	66	77	471	17			
Chrysène (µg.kg <sup>-1</sup> )	217	252	<b>3771</b>	223		5175	
Fluorène (µg.kg <sup>-1</sup> )	42	21	101	< 10			
Naphtalène (µg.kg <sup>-1</sup> )	< 52	< 51	<b>271</b>	< 50		23	
Phénanthrène (µg.kg <sup>-1</sup> )	181	208	441	65			
Pyrène (µg.kg <sup>-1</sup> )	293	423	<b>6302</b>	329			
Fluoranthène (µg.kg <sup>-1</sup> )	389	484	<b>7821</b>	439		3050	
Benzoanthracène (µg/kg)	177	233	<b>3408</b>	209		7	
Biphénil (µg/kg)	21	< 10	22	< 10			
Benzo[3-4]fluoranthène(µg/kg)	214	207	<b>2923</b>	168			
Benzo[1-12]fluoranthène(µg/kg)	101	100	<b>1570</b>	86		<b>450</b>	
Benzopyrène (µg/kg)	207	255	<b>2801</b>	126		<b>3,5</b>	

N'étant pas dans l'obligation de procéder à une dépollution, le GPM se contentera d'imperméabiliser le site ... considérant que l'enjeu est négligeable ...

**L'ADZRP regrette qu'aucune mesure ne soit prise pour éliminer cette pollution connue. Mettre la poussière sous le tapis n'est pas acceptable. Le territoire de la CARENE compte déjà trop de sites impactés pour lesquels aucune mesure n'est prise et leur accumulation finit par devenir un réel problème environnemental.**

#### 5) extension de GE et difficultés de l'entreprise

Depuis l'achèvement de la construction de ses premiers bâtiments en 2014, l'entreprise General Electric s'est beaucoup agrandie.

Le développement du secteur éolien semble en pleine expansion et l'entreprise travaille sur des constructions XXL.

Pourtant depuis quelques mois la presse se fait l'écho des difficultés de l'entreprise.

Le 16 juin dernier, un article de la presse locale relayait les inquiétudes des salariés constatant que le carnet de commande était vide au-delà de 2024 ... échéance au-delà de laquelle l'exploitant ne sera plus engagé à se maintenir sur le site.

Le 13 septembre, un nouvel article annonce que l'entreprise General Electric s'est fait interdire de vente aux États-Unis son éolienne géante Haliade-X dont les turbines sont fabriquées à Montoir de Bretagne.

Le 18 octobre le groupe américain annonçait un plan de restructuration de son activité dans l'éolien terrestre en Europe. Environ 570 postes devraient être supprimés sur le continent. Ses ventes pour les énergies renouvelables ont baissé de 23% au deuxième trimestre.

Ces différents éléments devraient peut-être amener à se poser la question d'une nouvelle extension de l'entreprise ou du moins envisager de la différer.

Il est bien évident que si demain General Electric n'avait pas l'utilité de ces nouveaux emplacements, le GPM saura les proposer à d'autres entreprises, comme il envisage déjà de le faire pour le bâtiment H7 (mentionné précédemment).

**Si tel devait être le cas, une nouvelle étude sera-t-elle menée pour mesurer l'impact environnemental qui pourrait être généré par un nouveau projet ?**

**Il y a fort à craindre que non lorsque l'on voit la stratégie mise en place par le GPM pour éviter ce dispositif.**

#### CONCLUSION

**Il est regrettable qu'un projet concernant la production d'énergie renouvelable et donc censé contribuer à la baisse des émissions de polluants ainsi qu'à la préservation de l'environnement se fasse depuis le départ dans des conditions peu respectueuses.**

**Le GPM doit mettre en cohérence la stratégie qu'il annonce avec celle qu'il met en œuvre sur le terrain.**

**Salarié(e)s, riverain(e)s doivent être informé(e)s avec précision sur les industries et leur impact.**

Dans cette optique, l'ADZRP demande :

- ◆ que le bâtiment H7 soit sorti de l'étude puisque l'on ne connaît pas actuellement son impact par méconnaissance de son usage
- ◆ la mise en place de mesures PM2.5 et analyses des poussières sur l'étendue du GPM (notamment recherche de la silice cristalline au regard de la présence, certes résiduelle, des sablières et recherche de la présence de métaux au regard des activités proches de la zone)
- ◆ la construction et publication d'un plan de réduction décennal des émissions de polluants pour atteindre l'objectif Européen / OMS avec la quote-part de chaque grand industriel
- ◆ la mise en place de mesures de COV