

MEMOIRE EN REPONSE

A l'avis délibéré n° 2022-60 du 22 septembre 2022 de l'autorité environnementale (CGEDD)

30 septembre 2022

Préambule

Le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire (ci-après le « GPMNSN » ou le « Port ») est un établissement public de l'Etat dont les missions sont principalement : la réalisation, l'exploitation et l'entretien des accès nautiques, la construction et l'entretien de l'infrastructure portuaire, la gestion et la valorisation de son domaine, l'aménagement et la gestion des zones industrielles ou logistiques dédiées à l'activité portuaire dans l'estuaire de la Loire.

Le Port a pris l'engagement fort de Zéro Artificialisation Nette. Il ne se développe que sur ses réserves foncières déjà artificialisées, qui sont le support de développement d'activités industrielles et logistiques variées, en reconstruisant le port sur le port. C'est dans une logique de transition de son modèle économique, en optimisant son foncier et en proposant des solutions clé-en-main à ses clients, que le GPMNSN a pris la décision en 2020 d'aménager des plateformes et de construire des entrepôts logistiques. Un des premiers clients à s'être manifesté fut General Electric, pour le stockage et le pré-assemblage de pièces d'éoliennes.

Dans le cadre de la procédure d'instruction du permis de construire de ces bâtiments, une évaluation environnementale a été soumise pour avis à l'Autorité Environnementale. Cet avis n°2022-60 a été adopté le 22 septembre 2022 et est intitulé « avis délibéré de l'autorité environnementale sur l'extension de l'usine de fabrication d'éoliennes à Montoir de Bretagne (44) ».

Dans cet avis, l'Autorité Environnementale (ci-après dénommée "Ae") recommande de compléter l'étude d'impact « *par l'ensemble des informations requises relatives à l'ensemble du projet* ». Le dossier qui lui a été transmis précise que l'évaluation environnementale soumise à l'Ae porte, comme demandé par cette dernière par courrier du 19 août 2021, sur un projet d'ensemble composé de trois entités :

- L'unité de fabrication d'éoliennes (autorisée au titre du permis de construire délivré le 27 juin 2013 à Alstom) ;
- L'extension de cette usine (autorisée au titre du permis de construire délivré le 14 septembre 2020 à GE) ;
- Les aménagements afférents du GPMNSN, à savoir le projet logistique immobilier et la voirie XXL

L'Ae considère, au regard des éléments présentés, que l'étude d'impact serait insuffisante sur plusieurs points :

« L'étude d'impact ne porte sur la transformation d'un espace de 7,4 ha, terrain initialement à l'état de friche (ancienne sablière), en une surface en asphalte en quasi-totalité. Le dossier transmis ne comporte aucun élément relatif à l'installation industrielle. Par conséquent, l'étude d'impact est incomplète, notamment en ce qui concerne la caractérisation de l'état initial avant projet, la justification des choix du projet (localisation et surface de stockage notamment) ainsi que l'analyse des incidences du projet dans son ensemble, notamment en ce qui concerne les flux de transport terrestres et maritimes ainsi que les conséquences de l'artificialisation totale de l'espace ».

Au regard de cette analyse, l'Ae considère que l'information du public est de ce fait substantiellement insuffisante. Elle recommande de compléter le dossier par l'ensemble des informations requises relatives à l'ensemble du projet et demande que l'étude d'impact complétée lui soit à nouveau présentée pour avis avant consultation du public.

Le présent mémoire entend apporter les éléments de réponses à la recommandation formulée par l'Ae dans son avis de sorte à démontrer qu'il n'est pas nécessaire de compléter l'étude d'impact sur l'installation industrielle ni, par voie de conséquence, de saisir à nouveau l'Ae pour avis.

En effet, le GPMNSN considère que l'étude d'impact comporte l'ensemble des informations nécessaires à la bonne information du public.

Concernant la régularité de la procédure en cours, l'Ae a reconnu avoir reçu, au moment de sa saisine *« l'ensemble des pièces constitutives du dossier »*, et a confirmé que cette saisine était *« conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement »*.

Elle a accusé réception du dossier de demande d'avis le 12 juillet 2022, ce qui a fait courir le délai de deux mois prévu à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, à compter duquel elle était tenue de rendre son avis, soit avant le 12 septembre 2022.

L'avis délibéré du 22 septembre 2022 a été instruit conformément à l'article R. 122-7 du code de l'environnement et délibéré dans le respect du règlement intérieur de l'Ae.

La procédure de consultation peut ainsi être considérée comme ayant été régulièrement effectuée et ce sur la base d'un dossier, et d'une étude d'impact, conformes à la réglementation et complets.

Sur le plan technique, sur la parcelle qui va faire l'objet des constructions, l'Ae ne relève pas d'enjeu environnemental particulier, comme démontré dans l'étude d'impact. Il convient de relever que cette étude d'impact, qui englobe l'usine General Electric, déjà existante, comporte bien des éléments suffisants sur l'ensemble des points relevés par l'Ae dans son avis :

- **Sur l'état initial avant projet :**

L'étude d'impact proposée au sein de l'évaluation environnementale du projet respecte d'une part la réglementation et d'autre part l'ensemble des préconisations des différents guides publiés par le ministère ou ses entités affiliées (en particulier les guides méthodologiques publiés par le CEREMA¹ depuis la réforme de 2016).

En premier lieu, l'étude d'impact s'applique à respecter le principe de proportionnalité tel que défini dans l'article R.122-5 – I du code de l'environnement qui souligne que « *le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine* ».

Ensuite, l'étude d'impact définit des aires d'étude basées sur les orientations données par les guides pour définir des aires d'étude géographiques et les thématiques abordées dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet, son étendue géographique, et les niveaux de précision requis. Ces aires d'étude, qui couvrent le projet logistique, l'usine et son extension, ont permis de décrire les aspects pertinents de l'état initial de l'environnement, et de leur évolution temporelle.

En effet, la présentation de l'historique des aménagements (§2.4, p. 34) donne au lecteur une vision claire de l'évolution de l'environnement au droit de la zone depuis la création de la ZIP de Montoir-de-Bretagne en 1971. Les aménagements portuaires entre Donges et Saint-Nazaire, décidés en 1970, et l'aménagement des divers postes du terminal de Montoir-de-Bretagne entre 1971 et 1990, ont été précédés par la poldérisation d'une partie de l'estuaire de la Loire en amont de l'estuaire du Brivet. Cette présentation permet notamment de comprendre que les terrains de la ZIP sont exclusivement constitués de terrains artificialisés.

Par ailleurs, comme indiqué au paragraphe 4.2 Cadre méthodologique, l'analyse bibliographique s'est efforcée d'étudier chaque composante de l'environnement sur une période suffisamment longue pour en percevoir l'évolution temporelle *a minima* sur la dernière décennie. Cette approche permet d'obtenir les éléments nécessaire et suffisant à une vision robuste de l'état initial de l'environnement.

Enfin, à la demande de l'Ae, le maître d'ouvrage a sollicité différentes expertises. Celles-ci se sont appliquées à « évaluer l'ensemble des items cités par l'article R. 122-5 du code de l'environnement et plus particulièrement les questions de pollution des eaux, de l'air, de consommation de sols, de paysage, d'impacts sur les zones humides et la biodiversité, d'émissions de gaz à effet de serre et de cumul d'incidences avec les autres projets connus. »

¹ Établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, accompagne l'État et les collectivités territoriales pour l'élaboration, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques d'aménagement et de transport

Les expertises mises à contribution pour répondre favorablement à cet avis ont permis d'approfondir l'état initial de l'environnement sur et autour de la plateforme de la ZIP de Montoir-de-Bretagne. Celui-ci apparaît donc suffisant au sens de la réglementation et des recommandations ministérielles.

- **Sur la justification des choix du projet (localisation et surface de stockage notamment) :**

Les premiers chapitres introductifs de l'étude d'impact sont consacrés à la présentation des motivations du projet dans son ensemble. En particulier, la partie 2.3 « Contexte stratégique pour le Grand Port Maritime et General Electric » (p 32) retranscrit les intentions du maître d'ouvrage dans sa réponse aux sollicitations de GE. Le GPMNSN y expose notamment sa politique d'aménagement, dans le respect des espaces naturels de sa concession, en « construisant le port sur le port ».

Le chapitre 6 (p 214), consacré à la présentation des solutions de substitutions, conformément au 7° de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, apporte des éléments complémentaires. En effet, ce chapitre expose la montée en puissance de la production d'éolienne grande taille, voulue par GE, et rendue nécessaire pour répondre à la demande des futurs parcs éoliens en mer en France et en Europe.

- **Sur l'analyse des incidences du projet dans son ensemble, notamment en ce qui concerne les flux de transports terrestres et maritimes :**

Adossée à une méthodologie robuste et plusieurs fois éprouvée, notamment dans le cadre de projets de grande envergure (éolien en mer, photovoltaïque, etc.), et comme indiqué précédemment, l'étude d'impact respecte la réglementation ainsi que l'ensemble des préconisations ministérielles.

En l'espèce elle aborde dans sa lecture de l'état initial de l'environnement comme dans l'analyse des effets du projet, l'ensemble des composantes susceptibles d'être affectées. A l'instar des effets sur l'ensemble des composantes, les effets des modifications de flux de transports induites par ce nouveau projet sont étudiés au titre des impacts potentiels sur le climat et les risques naturels (§5.1.1), la qualité de l'air (§5.4.4), ou encore la consommation d'eau et d'énergie (§5.4.6).

Ces composantes ont d'ailleurs fait l'objet d'une expertise dédiée, s'appuyant sur des estimations des flux, avant et après mise en place du projet immobilier et dont les conclusions sont présentées exhaustivement dans les paragraphes mentionnés ci-dessus.

- **Sur les conséquences de l'artificialisation totale de l'espace :**

L'étude d'impact du projet d'ensemble s'est voulue la plus claire possible sur le sujet de l'artificialisation (§ 2.1 p29, §3 p50 et suivantes). La ZIP de Montoir-de-Bretagne constitue un espace artificialisé depuis la décision présidentielle de 1976 (p. 34 et suivantes) et le démarrage de sa poldérisation (déjà mentionnée plus haut). Depuis, et comme cela est décrit dans le §2.4, les activités anthropiques n'ont pas cessé sur ces parcelles. Aucun milieu naturel, au sens des classifications existantes (telle Eunis), n'a pu s'installer sur cet espace.

Par ailleurs, il est important de rappeler que l'imperméabilisation de cette zone, et la gestion des eaux de ruissellement, étaient déjà cadrées et autorisées par l'arrêté préfectoral du 25 mai 1999 autorisant

l'aménagement de la ZIP de Montoir Aval. En l'état, l'usine, son extension et le projet logistique respectent l'enveloppe et les dispositions fixées par l'arrêté.

Par conséquent, l'étude d'impact comporte des éléments d'information suffisants pour informer le public des incidences environnementales de ce projet, au demeurant très faibles, et pour éclairer le préfet sur le permis de construire à délivrer.