



**PRÉFET
DE LA LOIRE-
ATLANTIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**DIRECTION
DÉPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES ET DE LA MER**

Affaire suivie par : Claire STUTZ
Bureau Accompagnement des Territoires
et Instruction Réglementaire
Mél : claire.stutz@loire-atlantique.gouv.fr

**Synthèse des observations recueillies dans le cadre de la
procédure de Participation du public par voie électronique
(PPVE)**

**concernant le projet de construction de trois halls de stockage
metallo-textiles sur le territoire de la commune de Montoir-de-
Bretagne**

qui s'est déroulée du 24 octobre au 24 novembre 2022

1 - RAPPEL DE LA PROCEDURE DE PARTICIPATION DU PUBLIC ET SON INSERTION DANS LA PROCEDURE D'AUTORISATION DU PROJET

En application de l'article L123-2 du code de l'environnement, les projets devant comporter une étude d'impact font l'objet d'une enquête publique.

L'article L. 300-2 du code de l'urbanisme dispense d'enquête publique au profit d'une procédure de participation du public les projets ayant fait l'objet d'une concertation préalable.

La procédure de participation du public par voie électronique est réalisée en vertu de l'article L.123-19 du Code de l'environnement.

Cette procédure de participation du public s'inscrit dans le cadre de la procédure d'instruction de la demande de permis de construire déposée par le Grand Port Maritime de Nantes-Saint Nazaire pour la construction de trois halls de stockage métallo-textiles sur le territoire de la commune de Montoir-de-Bretagne.

Au titre de cette procédure, il a été mis à disposition du public un dossier composé de:

- L'arrêté du Préfet de Loire-Atlantique fixant les conditions de la PPVE,
- Une note de présentation,
- L'étude d'impact réalisée par le Grand Port Maritime de Nantes-Saint Nazaire, de son résumé non technique,
- L'avis et des observations de l'Autorité Environnementale relatif au projet de construction en date du 22 septembre 2022,
- Et du mémoire en réponse du Grand Port Maritime de Nantes-Saint Nazaire aux observations de l'AE-CGEDD.

La mise à disposition du dossier s'est déroulée du 24/10/2022 au 24/11/2022 inclus.

Le public pouvait prendre connaissance du dossier en version électronique sur le site internet des services de l'État en Loire-Atlantique à l'adresse: <https://www.loire-atlantique.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement/Procedures-administratives-commissions-et-consultations/Participation-du-public-par-voie-electronique-PPVE> ainsi qu'en version papier en préfecture de Loire Atlantique et sous-préfecture de Saint-Nazaire, et déposer ses observations par mail à l'adresse : gpmnsnmontoirdebretagneppve@gmail.com

2 - SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ET DES RÉPONSES APPORTÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE

La participation du public par voie électronique a recueilli pendant toute la durée de la procédure, 2 contributions, publiées en annexe 1.

Les thématiques abordées concernent globalement les questions de l'impact sur l'environnement et sur la santé, la destination du projet, la vulnérabilité du site ainsi qu'un sujet ne relevant pas nécessairement de la procédure de PPVE. Sur ce sujet le maître d'ouvrage n'a pas détaillé la réponse à cette préoccupation.

Au regard des observations émises, il a été retenu une présentation thématique pour la présente synthèse.

Thème 1 : impacts environnementaux et nuisances :

D'une manière générale, un contributeur interroge sur la stratégie du Grand Port vis à vis de l'impact environnemental (installation de l'entreprise General Electric sans aucune évaluation environnementale, prise en compte de l'environnement jugée insuffisante pour ce type de projet, cohérence entre stratégie annoncée et stratégie mise en œuvre).

Plus précisément, les contributions ont porté sur :

- l'imperméabilisation des sols (manque d'éléments sur les conséquences)
- la pollution de l'eau liée aux activités de nettoyage
- la pollution de l'air liée aux concentrations de composés organique volatiles
- la pollution du sol par des hydrocarbures aromatiques polycycliques
- santé des riverains et des employés et information sur les impacts

Des demandes précises au maître d'ouvrage ont été formulées :

- mise en place de mesures des particules fines (PM2,5) et des poussières, notamment silice cristalline
- mise en place de mesures de composés organiques volatils
- mise en place d'un plan de réduction décennal des émissions des polluants pour atteinte de l'objectif Européen / OMS avec quote-part de chaque grand industriel

Réponses apportées par le maître d'ouvrage :

L'association dongeoise des zones à risques et du PPRT (ADZRP) formule des observations sur la **stratégie du grand port maritime (GPM)**.

→ Concernant les procédures appliquées :

Lors de l'implantation initiale de l'usine GE (ex-Alstom, en 2013), de son extension (en 2020) ainsi que pour la sollicitation de la présente demande d'autorisation, le GPM NSN comme GE ont systématiquement appliqué la réglementation et les arrêtés préfectoraux en vigueur, que ce soit pour les demandes de permis de construire ou les déclarations au titre des ICPE.

Pour chacun de ces dossiers, les éléments nécessaires et suffisants au regard de la réglementation ont été transmis aux services instructeurs.

L'ADZRP constate qu'aucun engagement n'est pris concernant **l'imperméabilisation des sites**.

Les problématiques associées à l'imperméabilisation des sols à l'échelle de la ZIP de Montoir-de-Bretagne sont évoquées à de nombreuses reprises dans l'étude d'impact environnementale jointe à la demande d'autorisation :

- D'une part, dans la présentation de l'historique de la ZIP (§2.4 p41, §2.5.1 p42) ;
- D'autre part, dans l'évaluation de la sensibilité et la vulnérabilité des composantes du projet risques naturels en prenant en compte les évolutions possible du climat (§5.1.1.3 p152).
- Et enfin, lors de l'évaluation des incidences potentielles du projet sur les eaux superficielles et souterraines (§5.1.3.1 p165). A ce titre, le projet déploie volontairement des dispositifs de gestion des eaux pluviales surdimensionnés pour éviter toute pollution du milieu par les eaux de ruissellement (y compris lors de potentiels incendies) ;

Aussi, en aucun cas, les problématiques liées à l'imperméabilisation des parcelles de projet ne sont éludées ou sous-évaluées.

Le courrier de l'association des habitants du village de Gron évoque **« d'éventuelles pollutions » des eaux en lien avec les activités de nettoyage**.

Dans l'étude d'impact, la gestion des eaux et la préservation des masses d'eaux superficielles et souterraines est abordée à plusieurs reprises dans la mesure où ces composantes ont représenté des enjeux élevés.

Dans les deux parties consacrées aux incidences du projet sur la gestion quantitative et qualitative des eaux, les dispositifs permettant de se prémunir des pollutions éventuelles sont décrits :

- Gestion quantitative (§5.1.3.1.2 p166) :
 - La parcelle est revêtue dans son ensemble (excepté la zone de rétention des eaux pluviales). Les eaux de ruissellement collectées sur la zone de projet sont orientées vers deux bassins de rétention à ciel ouvert.
 - Les bassins de rétention ont été dimensionnés pour prévenir un débordement et une accélération des eaux à l'exutoire avant rejet dans la douve extérieure (appartenant au dispositif collectif de régulation de la ZIP).
 - Les capacités de rétention de ces deux bassins, normalement de 1 661 m³ et 776 m³ ont volontairement été surdimensionnées à 1 500 m³ et 4 520 m³, afin de prendre en compte les eaux incendie qui pourraient ruisseler sur la parcelle et permettre le traitement d'une pollution accidentelle.

•

■ Gestion qualitative (§5.1.3.1.3 p170) :

- Chaque parcelle du projet dispose de collecteurs des eaux de ruissellement qui concentrent les eaux et se raccordent à un séparateur d'hydrocarbures. Ces séparateurs sont équipés de by-pass et sont raccordés en aval sur le bassin de rétention propre à chaque parcelle.
- Une vanne de sectionnement, située en aval du bassin de rétention, à l'intérieur de l'ouvrage de régulation de débit, est prévue pour pouvoir confiner une pollution accidentelle dans le bassin. En cas de pollution accidentelle, les eaux confinées dans le bassin pourront être pompées pour être prises en charge par les filières adaptées.
- Les performances de ces équipements de dépollution permettent de maintenir des concentrations de rejet maximum inférieures à 5 mg/l pour les hydrocarbures totaux (selon les préconisations MISE¹).
- De plus, les eaux issues des bassins de rétention sont rejetées dans la douve extérieure à la parcelle du projet qui s'écoule vers le prolongement du Brivet en Loire. Avant d'y arriver, les eaux passent de nouveau dans un séparateur à hydrocarbures.

Il est important de noter également que la gestion des eaux pluviales projetée à la parcelle permet de se conformer aux prescriptions réglementaires avant rejet au réseau collectif du GPM, au niveau quantitatif et qualitatif, à savoir :

- la régulation demandée par le PLUI, le SDAGE et le SAGE, avec un débit de fuite < 3 l/s/ha ;
- le traitement de la pollution chronique par décanteur et séparateur hydrocarbures ;
- le confinement d'une éventuelle pollution accidentelle.

Les opérations de nettoyage dans l'enceinte des bâtiments ou sur les parcelles imperméabilisées ne sont donc pas de nature à engendrer des pollutions.

Dans sa synthèse ainsi que dans le premier point abordé dans son courrier, l'association des habitants du village de Gron interroge le maître d'ouvrage sur les **émissions de gaz à effet de serre (GES)** liées aux transports des composantes entre l'usine GE et le site retenu, et plus généralement sur l'intérêt du projet au sens de la transition énergétique.

Comme indiqué dans les parties 2, 3 et 6 de l'étude d'impact (respectivement : p29, p50 et p214), le projet immobilier proposé par le GPM participe à l'optimisation du schéma logistique de l'activité d'assemblage de nacelles d'éoliennes de GE.

1 La doctrine de la Mission Interservices de l'Eau (MISE) fixe un objectif d'abattement de 70% à 80% du flux de MES annuel. Sauf prescription plus contraignante, les eaux émanant des ouvrages de traitement devront respecter les concentrations suivantes jusqu'à des événements de période de retour 2 ans : $MES \leq 30 \text{ mg/l}$ et $HCT \leq 5 \text{ mg/l}$

En effet, la stratégie soutenant le déploiement du présent projet cherche à rapprocher des activités logistiques existantes (notamment localisée en métropole nantaise) mais distantes de l'usine de General Electric déjà en activité au sud de la zone de projet.

Le projet immobilier contribue donc globalement à une réduction des émissions de GES.

Accessoirement, ce schéma logistique contribue plus globalement à la pérennisation des activités économiques et industrielles liées au déploiement de l'éolien offshore, dont on sait qu'il contribue globalement à la réduction de notre dépendance aux énergies fossiles et donc indirectement à la réduction de nos émissions de GES.

L'association des habitants du village de Gron émet deux remarques sur **l'impact du projet sur la qualité de l'air** :

1 - Au vu de l'installation de GE près de la Loire, on peut penser qu'une partie des flux logistiques transiteront par des navires. Or, le dossier ne mentionne aucune émission de SO₂, NO_x liées à des activités fluviales ou maritimes.

L'étude rédigée par Egis sur le volet qualité de l'air concerne :

- **L'évaluation de l'impact du projet** sur la qualité de l'air avec :
 - Une estimation des émissions polluantes induites par le trafic routier (conformément à la méthodologie COPERT) ;
 - Une estimation des teneurs en dioxyde d'azote, PM₁₀ et PM_{2,5} dans la bande d'étude (modélisation gaussienne de la dispersion atmosphérique des émissions des polluants avec le modèle ADMS Road) ;
- **L'évaluation de l'exposition des populations** résidant dans la bande d'étude à l'aide de l'Indice Pollution Population (IPP) ;

Le volet maritime et fluvial du schéma logistique lié à l'usine GE étant inchangé avec la construction des bâtiments objet de la demande de permis de construire, les émissions liées aux activités fluviales et maritimes n'ont pas été mentionnées dans l'étude d'impact.

2 - Le dossier ose présenter (pages 200-201) des concentrations en croissance et des projections qui dépassent le seuil des PM_{2.5} de 10 µg/m³ même en teneur moyenne et alors que l'entreprise œuvre dans le secteur électrique éolien, on continue d'émettre de nombreux polluants avec des transports routiers classiques voire XXL !

Pour les PM_{2.5}, le seuil de 10 µg/m³ est une valeur donnée à titre indicatif qui correspond à la valeur recommandée par l'OMS. La valeur réglementaire en France à l'heure actuelle est de **25 µg/m³**. C'est à cette valeur que doit être comparé les concentrations en PM_{2.5} pour les différents horizons d'étude.

Les émissions de PM2.5 présentées dans ce rapport sont issues du trafic routier. Le parc roulant utilisé est conçu par l'IFSTTAR (Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux). Ces réseaux sont régulièrement mis à jour afin d'intégrer les nouvelles avancées technologiques (réductions des émissions des voitures thermiques, part de plus en plus prépondérante des voitures électriques). Cependant les parcs roulants disponibles ne sont pas totalement représentatifs des horizons d'étude retenus et doivent être utilisés pour une analyse relative des bilans des émissions.

L'ADZRP s'interroge également sur l'impact du projet sur la qualité de l'air :

1 - L'étude d'impact environnemental ne transmet aucune donnée chiffrée concernant les émissions liées au trafic maritime : quid des émissions de SO2 par exemple ?

Le volet maritime et fluvial du schéma logistique lié à l'usine GE étant inchangé avec la construction des bâtiments objet de la demande de permis de construire, les émissions liées aux activités fluviales et maritimes n'ont pas été mentionnées dans l'étude d'impact.

2 - 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) ?

Les données trafics utilisées ont été fournies par General Electric sur la base des informations d'exploitation pour le réseau routier de la zone industrialo-portuaire. Les référents qualité de l'air d'EGIS ont été mandatés pour estimer les émissions de polluants à partir de données trafic fournies.

3 - 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 »)

Les accès au site ne se feront que par le biais du poste de filtrage du terminal roulier, rue de la Pierre Percée. Aucun accès n'est prévu via la rue des Evens.



Légende

- Projet
- Entrée GE
- Entrée rue de la Pierre Percée
- Jonction RD
- D100
- Vers chantier
- D213
- Vers chantier et rue des Evens
- D971A
- Vers rue des Evens

Réseau Routier



Date : 13/06/2022
 Fond de plan : ©ESRI - World Imagery



Tronçon	Longueur en km	Vitesse en km/h	État initial - 2020		Fil de l'eau - 2023		État projeté - 2023	
			VL	PL	VL	PL	VL	PL
D213	3.97	70	25576	1741	25576	1741	25755	1786
D100	2.02	80	5153	1242	5153	1242	5332	1287
D971A	0.94	70	8832	523	8832	523	9011	568
Jonction RD	0.34	70	6992.5	882.5	6992.5	882.5	7171	928
Vers Chantier	0.23	30	0	0	0	0	146	0
Vers chantier et rue des Evens	0.61	30	10	1	10	1	180	32
Vers rue des Evens	0.34	30	10	0	10	0	34	3
Entrée rue de la Pierre Percée	0.58	30	565	22	565	22	748	88
Entrée GE	0.16	30	555	21	555	21	568	56

Sources : GE pour les trafic dans l'emprise de la zone portaire, données départementales de la Loire Atlantique pour les RD

		Groupe de tronçons								TOTAL	
		D100	D213	D971A	Entrée GÉ	Entrée rue de la Pierre Percée	Jonction RD	Vers chantier	Vers chantier et rue des Evens		Vers rue des Evens
Dioxyde d'azote	ka/j	2.13E+00	6.89E+00	1.29E+00	1.76E-02	1.00E-01	2.77E-01	0.00E+00	1.38E-03	7.86E-04	10.7
PM10	ka/j	5.98E-01	1.70E+00	3.14E-01	4.93E-03	2.82E-02	7.40E-02	0.00E+00	4.17E-04	2.37E-04	2.7
PM2.5	ka/j	4.22E-01	1.18E+00	2.18E-01	3.31E-03	1.90E-02	5.14E-02	0.00E+00	2.81E-04	1.60E-04	1.9
COVNM	ka/j	3.81E-01	1.16E+00	2.16E-01	2.83E-03	1.62E-02	4.80E-02	0.00E+00	2.37E-04	1.35E-04	1.8
Benzène	q/j	1.10E+01	4.28E+01	8.14E+00	9.33E-02	5.32E-01	1.57E+00	0.00E+00	6.43E-03	3.66E-03	64.2
Arsenic	ma/j	3.09E-01	8.46E-01	1.56E-01	1.99E-03	1.14E-02	3.66E-02	0.00E+00	1.69E-04	9.63E-05	1.4
Nickel	ma/j	2.36E+00	6.46E+00	1.20E+00	1.52E-02	8.73E-02	2.80E-01	0.00E+00	1.30E-03	7.37E-04	10.4
Chrome	ma/j	6.54E+00	1.80E+01	3.33E+00	4.23E-02	2.43E-01	7.78E-01	0.00E+00	3.59E-03	2.04E-03	28.9
Benzo(a)pyrène	ma/j	1.44E+01	5.38E+01	1.02E+01	1.06E-01	6.07E-01	2.05E+00	0.00E+00	7.62E-03	4.34E-03	81.2

Source : Egis

4 - 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)pyrène, la suite de l'analyse ne porte plus que sur le Dioxyde d'azote, les PM10 et les PM2,5.

La production de cette étude est réalisée en accord avec la **note technique du 22 février 2019** et au guide méthodologique relatifs aux volets air et santé des études d'impact des infrastructures routières du CEREMA. Cette méthodologie limite les **cartes de dispersion uniquement au NO₂**. Cependant, les PM10 et PM2.5 sont les polluants particuliers les plus significatifs en termes de pollution d'origine routière. Il est donc apparu justifié de la part d'EGIS de présenter les résultats pour ces deux autres polluants sous la forme d'un tableau.

5 - 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/m³ ;
- Pour les PM10 de 15 µg/m³ ;
- Pour les PM2.5 de 5 µg/m³.

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.

Pour les PM2.5, le seuil de 10 µg/m³ est une valeur donnée à titre indicatif qui correspond à la valeur recommandée par l'OMS. La valeur réglementaire en France à l'heure actuelle est de **25 µg/m³** (Valeur limite dans le tableau ci-dessous). C'est à cette valeur que doit être comparé les concentrations en PM2.5 pour les différents horizons d'étude.

Polluants	Valeurs limites	Objectif de qualité	État initial		Fil de l'eau		État projeté		
			Teneurs maximales	Observations	Teneurs maximales	Observations	Teneurs maximales	Observations	
Dioxyde d'azote (NO2)	µg/m ³	40	40	26.4	Pas de dépassement	22.7	Pas de dépassement	22.9	Pas de dépassement
PM10	µg/m ³	40	30	18.2	Pas de dépassement	18.0	Pas de dépassement	18.0	Pas de dépassement
PM2,5	µg/m ³	25	10	11.5	Dépassement faible de l'objectif de qualité	11.3	Dépassement faible de l'objectif de qualité	11.3	Dépassement faible de l'objectif de qualité

Source :
Egis

6 - Par ailleurs, la Commission Européenne réajuste actuellement ses normes et confirme pour 2030 des seuils se rapprochant des recommandations OMS avec comme objectif 10µg/m³ pour les PM2.5 et 20µg/m³ pour les PM10 et le NO2 (moyenne annuelle). Le projet engendrera bel et bien des dépassements des normes de la qualité de l'air.

L'étude est régie par un cadre réglementaire. Les teneurs en polluants sont comparées aux valeurs réglementaires actuelles lors de rédaction de l'étude. Dans le cas où la réglementation venait à changer à l'avenir une étude complémentaire devra reprendre la nouvelle réglementation.

7 - 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. Association Dongeoise des Zones à Risques et du PPRT 5 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.

Dans ce rapport 2021 pour 2020, dans une partie consacrée aux effets du confinement sur la qualité de l'air (p12), Air Pays de la Loire indique

« Les résultats ont mis en évidence l'efficacité de la baisse du trafic routier sur les niveaux de dioxyde d'azote. Pour d'autres polluants, comme les particules, la diversité des sources rend la recherche d'une meilleure qualité de l'air plus complexe : d'autres secteurs (notamment le chauffage résidentiel, le secteur industriel et l'agriculture) sont également concernés et doivent être mobilisés pour une amélioration durable de la qualité de l'air. »

Objectivement, l'amélioration de la qualité de l'air ne concerne significativement qu'un polluant parmi la dizaine surveillée par Air Pays de la Loire.

L'évolution des indices de qualité de l'air sur le territoire de Saint-Nazaire, publiés par Air Pays de la Loire en 2019, 2020 et 2021 confirme cet état de fait.

Tableau 1 : Evolution des indices de qualité de l'air sur le territoire de Saint-Nazaire

QUALITÉ DE L'AIR	2019	2020	QUALITÉ DE L'AIR (NOUVELLE CLASSIFICATION – AFFICHÉ EN ÉQUIVALENCE)	2021
Très bon à bon (1-4)	82%	82%	Bonne	Très ponctuellement
			Moyenne	78 à 85%
Moyen à médiocre (5-7)	18%	18%	Dégradé	12 à 20%
Mauvais à très mauvais (8-10)	0%	0%	Mauvais	Très ponctuellement
			Très mauvais ou extrêmement mauvais	Aucune journée enregistrée

Par conséquent, l'observation d'une qualité de l'air « globalement bonne » à l'échelle de ce territoire reste valide pour l'année 2020.

L'association des habitants du village de Gron demande des clarifications concernant les niveaux de **pollutions mesurés dans les sols de l'ancienne parcelle CETRA** et concernant la provenance de ces pollutions.

Lors de la cessation d'activité de CETRA, une expertise de la qualité des sols a été conduite par le bureau d'étude spécialisé CADEGEAU, en 2015.

Les concentrations relevées dans l'échantillon E3 dépassaient les niveaux de référence S1 pour la somme des HAP : taux mesuré : 35 343 $\mu\text{g.kg}^{-1}$ pour un seuil S1 de 22 800 $\mu\text{g.kg}^{-1}$. 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

En 2015 comme aujourd'hui, aucun seuil S1 relatifs à la qualité des sédiments extraits de cours d'eau ou canaux (dont les remblais de la plateforme de Montoir de Bretagne sont composés) n'était défini pour les HAP individuellement.

Les autres éléments de comparaison proposés par CADEGEAU dans son rapport, correspondent aux valeurs de définition de source sol (VDSS), utilisées dans le cadre de la mise en œuvre de la méthode nationale d'évaluation simplifiée des risques. Ces VDSS ne présentent aucune portée réglementaire.

La comparaison des valeurs mesurées dans les sols de la parcelle et les VDSS montre un dépassement pour les composés suivants :

Tableau 2 : Concentration et comparaison avec les VDSS

HAP	CONCENTRATION (MG.KG ⁻¹)	VDSS (MG.KG ⁻¹)
naphtalène	271	23
fluoranthène	7 821	3 050
benzoanthracène	3 408	7
benzo ₍₃₋₄₎ fluoranthracène	2 923	450
benzo ₍₁₁₋₁₂₎ fluoranthracène	1 570	
benzopyrène	126	3.5

Source : Cadegeau, 2015

Quant à la provenance possible de cette pollution, le rapport final de l'expertise mené par CADEGEAU en 2015 dresse les conclusions suivantes :

« Les concentrations relevées dans l'échantillon E3 dépassent les niveaux de référence S1 de l'article R214.1 du code de l'environnement pour les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). Les HAP ont également été détectés dans les échantillons E1, E2 et E4, mais à des niveaux moindres et le seuil S1 n'est pas atteint.

Cette pollution au HAP pourrait être d'origine pyrolytique et liés à la combustion incomplète de carburants, puis de leur infiltration dans le sol. On note d'ailleurs des teneurs en hydrocarbures non négligeables dans ce même échantillon E3, supérieures aux concentrations mesurées sur l'échantillon E1 prélevé au droit de l'emplacement de l'atelier mécanique. Par contre, il n'a pas été relevé d'hydrocarbures aromatique volatil (BTEX).

Les autres résultats d'analyses (métaux, PCB) ne constituent pas d'indice de pollution particuliers. »

Aucun élément probant ne permet de remettre en question les conclusions de ce rapport quant à l'origine de la pollution.

L'association du village de Gron évoque les possibles émissions diffuses de silice cristalline, liées au maintien de son activité au nord de la zone de projet.

L'étude d'impact rédigé durant l'été 2022 ne mentionne pas le déménagement d'une partie des activités des sablières CETRA sur un autre site du GPM et ne mentionne pas non plus, par ignorance, le déménagement en 2022 de l'activité CESA/CITRA rémanente, à plus 100 m du site historique (cf. carte ci-dessous).

Figure 1 : Déménagement de l'activité de CESA / CITRA



Par ailleurs, dans un bulletin consacré à l'exposition à la silice, publié par le Ministère du travail de l'emploi et de l'insertion en juillet 2021, la liste des « situations professionnelles générant de la poussière en suspension dans l'air et qui contient une proportion de silice cristalline alvéolaire potentiellement dangereuse pour la santé » est dressée.

Il s'agit

- des interventions directes sur la substance (découpe et/ou broyage de roches, travaux d'excavation, extraction ...)

- des mises en œuvre d'un procédé impliquant l'utilisation de la substance (préparation d'un mélange ou processus de fabrication contenant de la silice tel que ciment, mortier, enduit de projection ...)
- des interventions sur un produit ou un matériau ayant intégré la substance dans un procédé manufacturé (opérations de découpe, ponçage, percement, sciage ... de béton, mortier, carrelage, briques ...)

En aucun cas les employés du futur projet immobilier objet du présent dossier ne seront impliqués dans ces situations.

Considérant donc la distance au site de CESA / CITRA et les l'évaluation sommaire du risque, les risques sanitaires encourus par les employés du site paraissent très réduits.

La contribution de l'ADZRP met en évidence d'autres dépassements de concentrations.

Comme indiqué plus haut, une expertise de la qualité des sols a été conduite par le bureau d'étude spécialisé CADEGEAU, en 2015, lors de la cessation d'activité de CETRA.

Cette expertise a relevé des concentrations dépassant le seuil réglementaire S1 pour un des quatre échantillons (concentration pour la somme des HAP : 35 343 $\mu\text{g.kg}^{-1}$ / seuil S1 : 22 800 $\mu\text{g.kg}^{-1}$). Les autres dépassements relevés et mis en évidence dans le courrier de l'association correspondent aux valeurs de définition de source sol (VDSS), utilisées dans le cadre de la mise en œuvre de la méthode nationale d'évaluation simplifiée des risques. Ces VDSS ne présentent aucune portée réglementaire.

En 2015 comme aujourd'hui, la réglementation n'imposait pas à l'exploitant ou au maître d'ouvrage de dépolluer le site.

Le site n'est pas classé comme site à sol pollué et n'est pas référencé dans les bases de données BASIAS / BASOL / Système d'information des sols, et n'est donc pas soumis à la réglementation associée.

Par ailleurs, considérant les activités prévues sur le site (logistique, stockage), l'alternative d'une imperméabilisation du site permet d'éviter toute interaction entre cette pollution ponctuelle et les activités/usages en surface. A l'inverse, l'alternative d'une dépollution aurait exposé l'environnement à un risque de pollution lors de l'excavation, du transport ou du traitement des déblais.

Thème 2 : destination du projet et activités

Les contributeurs interrogent sur :

→ l'extension prévisible du site et la nature des activités

→ la pertinence de l'extension de l'entreprise GE au regard de sa situation économique

Une demande précise au maître d'ouvrage a été formulée :

- exclusion du bâtiment H7 de l'étude

Réponses apportées par le maître d'ouvrage :

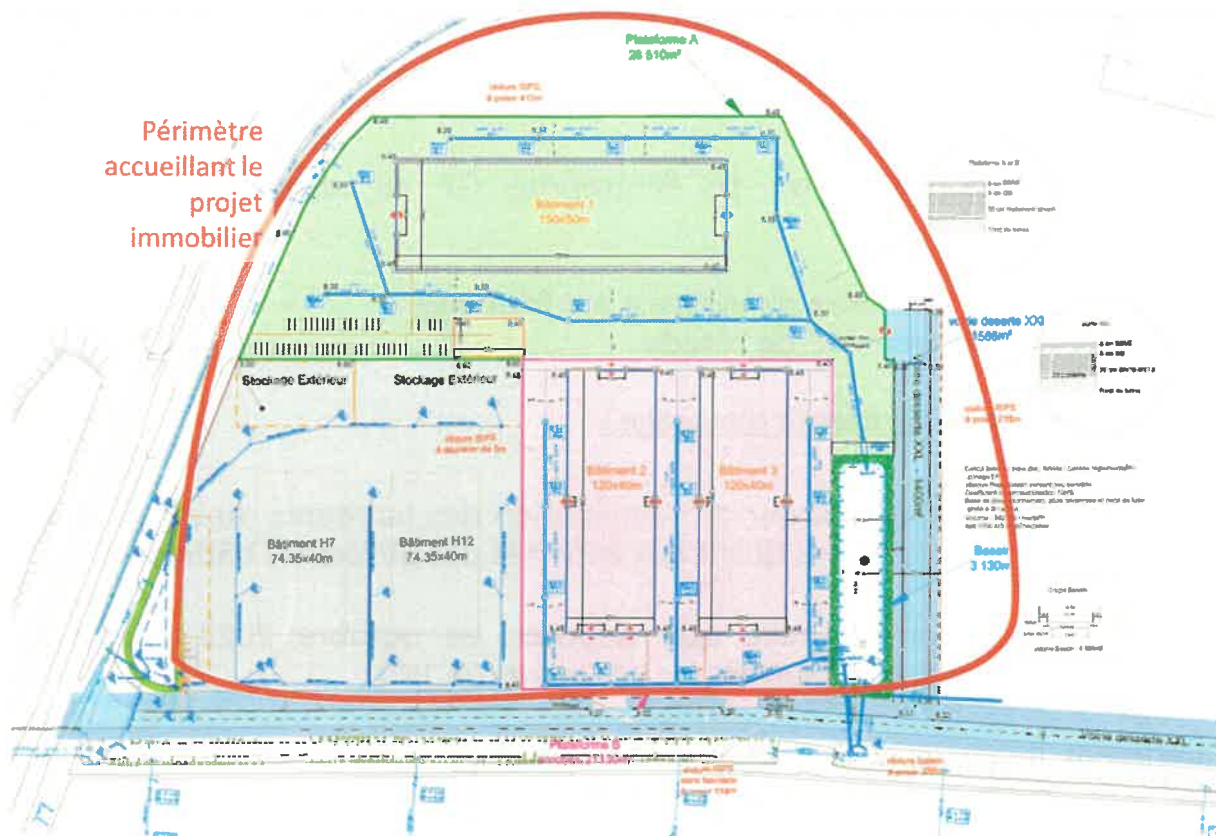
Dans son premier point, le courrier de l'association des habitants du village de Gron demande quelques clarifications quant aux **activités des différents bâtiments**.

L'étude d'impact du projet, telle que déposée en octobre 2022, présente les différentes activités attendues suivant les bâtiments (p. 151) :

- Le bâtiment 1 accueillera la chaîne d'assemblage dédiée à la fabrication des modules de conversion électrique de l'éolienne Haliade X.
- Les bâtiments 2 et 3 seront dédiés à la préparation logistique des composants destinés à être utilisés dans le bâtiment 1.
- Le bâtiment H12 assurera, pour les composantes en fibre de verre constitutifs de l'éolienne, les opérations de déballage, nettoyage, préparation, mise en stock, préparation des kits d'assemblage, livraison vers le bâtiment GE (pour assemblage) et toutes opérations informatiques associées.
- Le bâtiment H7 avait initialement été construit par le GPM dans le cadre de sa stratégie de développement immobilier, dédié en général à la logistique industrielle de la ZIP compte tenu des demandes régulières (GE, Chantiers de l'Atlantique, Airbus, etc.). Finalement, le bâtiment a pris à bail il y a quelques mois par GE pour plusieurs années.

Nota : dans certaines représentations de l'étude d'impact, les deux zones de stockage extérieur attenantes aux bâtiments H7 et H12 ont pu être représentées comme la 6ième entité du projet. Il ne s'agit cependant pas de construction, mais simplement d'espace clôturés.

■ Figure 2 : Plan des constructions du projet (EIE, p57)



L'ADZRP s'interroge sur l'opportunité de ce projet au regard de la **situation économique de General Electric**.

General Electric est une entreprise multinationale disposant de plusieurs contrats liés au développement massif des parcs éoliens offshore dans le monde.

Cette remarque s'appuyant en grande partie sur des propos rapportés par la presse, le maître d'ouvrage ne souhaite pas développer plus cette réponse.

Thème 3 : vulnérabilité du site

La contribution sur ce thème porte sur :

- l'adaptation au risque de submersions marines
- l'anticipation des aléas climatiques

Réponses apportées par le maître d'ouvrage :

L'ADZRP interroge le maître d'ouvrage sur la **vulnérabilité du projet et les pistes d'adaptation pour répondre au risque de submersion et à la survenue d'évènements extrêmes**.

→ Concernant la submersion marine :

Seul le cas extrême d'un scénario « Xynthia +1m » est à l'origine de la vulnérabilité avérée des ouvrages, qui se retrouveraient partiellement submergés. Dans le cas d'un scénario d'une tempête centennale de type « Xynthia », les installations ne sont pas submergées.

Les périodes de retour considérées dans l'analyse sont importantes, la probabilité d'un tel évènement impactant est donc faible.

L'infrastructure, par son élévation, comprend déjà des mesures d'adaptations associées à la combinaison d'un évènement extrême centennale et une montée des eaux.

→ Concernant l'aléa vent :

Les projections des variables climatiques de vent analysées montrent en moyenne une augmentation du nombre de jours de vents forts de 1 à 2 jours par an, sur une estimation actuelle de 7 jours par an. En termes d'intensité, l'augmentation n'est pas non plus significative.

Aussi les dysfonctionnements liés au vent ne sont pas attendus à être amplifiés à l'avenir, sur la base des projections disponibles sur la zone.

Les capteurs sont déjà en place et répondent au besoin et le changement du type de fermeture pourra être une évolution possible si le fonctionnement de l'usine se trouve impacté par cet aléa, ce qui, au regard des projections analysées semble peu probable.

→ Concernant la gestion des eaux pluviales

Il est indiqué dans l'analyse que « en l'absence d'augmentation significative du régime des précipitations, la stratégie de gestion des eaux pluviales menée par le GPMNSN à l'échelle de la ZIP et donc de la parcelle destinée à accueillir le projet immobilier, permet à ce dernier de n'avoir aucun effet sur les écoulements d'eau superficielles. ».

Les ouvrages sont dimensionnés par rapport à un évènement décennal et seule une analyse coût-bénéfice permettrait de définir l'intérêt d'augmenter le dimensionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales.

→ Concernant la nature du site

L'artificialisation du site n'amplifie pas sa vulnérabilité aux impacts du changement climatique, qu'il s'agisse de la montée des eaux, des évènements extrêmes ou des modifications de régimes de précipitation ou de température.

Les aléas climatiques ont été analysés au regard des variables climatiques pertinentes aux horizons 2070 et 2100, sur la base des deux scénarios du GIEC les plus pessimistes, tout en s'appuyant sur les méthodologies européennes et internationales.

3 – SYNTHÈSE DES ENGAGEMENTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE ET MESURES PRISES EN RÉPONSE AUX OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS DU PUBLIC FORMULÉES DANS LE CADRE DE LA PPVE

Réglementairement, une nouvelle demande d'autorisation (accompagnée éventuellement d'une étude d'impact) ne serait requise qu'en cas de changement substantiel de l'activité au sein de la parcelle aujourd'hui destinée à du stockage et de la logistique.

Néanmoins, si tel devait être le cas, le GPM s'engage à respecter la réglementation en vigueur en la matière.

Dans sa conclusion, l'ADZRP demande notamment que soient mises en place des mesures de la qualité de l'air (PM2.5, COV...).

En réponse, le GPM propose de prendre attache auprès du spécialiste régional, Air Pays de la Loire, pour connaître la faisabilité et la pertinence de telles mesures sur le territoire du projet ou à plus large échelle. Un protocole dédié et adéquate pourrait ainsi être mis en place et contribuer à l'évaluation de la qualité de l'air à l'échelle de Basse Loire.

L'ADZRP demande également la construction et la publication d'un plan de réduction décennal des émissions de polluants pour atteindre l'objectif européen /OMS.

Le suivi des émissions de polluants relève des compétences de la DREAL. Le GPM est ainsi partie prenante de l'étude de zone pilotée par les services de l'Etat, à laquelle les deux associations contribuent également.

En ce qui concerne les gaz à effet de serre, le GPM s'est associé aux grands industriels de la zone et aux collectivités locales afin de répondre à l'appel à projets de l'ADME « Zones Industrielles Bas Carbone » qui vise à décarboner la ZIP.

4 - CONCLUSION

Les contributions apportées dans le cadre de cette participation du public par voie électronique sur le projet de construction de trois halls de stockage métallo-textiles sur le territoire de la commune de Montoir-de-Bretagne, complétées des réponses du Grand Port Maritime n'imposent pas de modifier le dossier de permis de construire. Le permis de construire est par conséquent accordé au Grand Port Maritime.

Le 6 décembre 2022 à SAINT-NAZAIRE

Le PREFET,

Pour le préfet et par délégation,

Le Sous-Préfet de Saint-Nazaire

Michel BERGUE