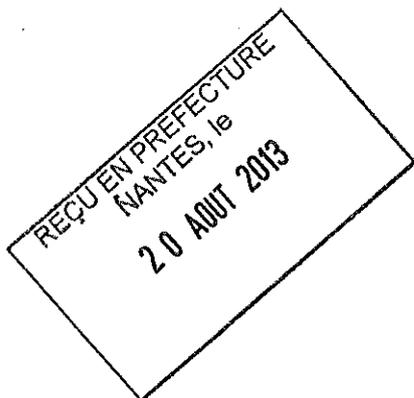


Autorisation d'allongement du terminal conteneurs et d'extension de l'évitage du terminal méthanier
sur le site portuaire de Montoir de Bretagne.
Préfecture de la Loire Atlantique-GPM-NSN

44



Département de la Loire Atlantique

Préfecture de la Loire Atlantique

**ALLONGEMENT DU TERMINAL CONTENEURS
ET EXTENSION DE L'EVITAGE DU TERMINAL
METHANIER A MONTOIR DE BRETAGNE**

Enquête publique du 24 juin au 24 juillet 2013

II-Conclusions et avis du commissaire enquêteur

SOMMAIRE

Partie I

avis du commissaire enquêteur sur les observations recueillies

- ◆ préambule
- ◆ thème 1: pertinence et implication des partenaires de l'activité portuaire;rentabilité
- ◆ thème 2 : impact du projet sur les outillages portuaires et l'affectation des quais
- ◆ thème 3: recours au transport combiné rail/route
- ◆ thème 4 : impact et incidences du projet sur l'environnement
- ◆ thème 5 : autres points soulignés
- ◆ avis des conseils municipaux

Partie II

conclusions motivées et avis du commissaire enquêteur

- ◆ II-1 conclusions motivées du commissaire enquêteur
- ◆ II-2 avis du commissaire enquêteur

II-1 avis du commissaire enquêteur sur les observations recueillies

- **Préambule**

Par décision n°E13000015/44 du 28 février 2013 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Nantes, monsieur Jacques TURPIN Directeur départemental de l'Équipement en retraite, a été désigné en qualité de commissaire enquêteur pour conduire l'enquête publique concernant l'autorisation au titre de la loi sur l'eau, des travaux relatifs à l'allongement du terminal conteneurs et à l'extension de la zone d'évitage du terminal méthanier sur le site portuaire de Montoir de Bretagne, sollicitée le 9 juillet 2012 par le Grand Port Maritime de Nantes-Saint-Nazaire (GPM-NSN).

En application des dispositions de l'arrêté préfectoral n°2013/BPUP/022 du 30 mai 2013, l'enquête publique a été conduite du 24 juin 2013 au 24 juillet 2013 inclus, soit pendant 31 jours consécutifs, sur le territoire des communes de Montoir de Bretagne, Saint-Nazaire, Donges et Saint-Brévin.

Le commissaire enquêteur a tenu cinq permanences dans les mairies de ces communes pour y recevoir le public.

Aucune observation n'a été formulée sur les quatre registres d'enquête mis à la disposition du public dans les mairies.

Par contre, deux courriers parvenus au commissaire enquêteur en mairie de Montoir de Bretagne avant la clôture de l'enquête, formulent des observations à partir d'argumentaires précis, qui portent sur la pertinence fonctionnelle et temporelle du projet ainsi que sur la prise en compte par le Maître d'ouvrage des enjeux environnementaux.

Ce sont ces observations qui, regroupées par thèmes font l'objet de la présente analyse en tenant compte des réponses du Maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse du 8 août 2013 au procès-verbal de synthèse du 29 juillet 2013.

- Thème 1: pertinence du projet et implication des partenaires de l'activité portuaire; rentabilité (questions 2-3-4-5-6)

Le terminal conteneurs et marchandises diverses de Montoir de Bretagne est le plus important de la façade atlantique française. Ce sont 185000 conteneurs qui y ont été traités en 2012, ce qui a largement contribué à la stabilité globale du trafic portuaire malgré un contexte mondial difficile pour l'activité maritime.

Le GPM-NSN a élaboré un projet stratégique de développement à moyen terme qui vise notamment à accroître le trafic conteneurisé pour le porter à 340000 EVP en 2020 et 615000 EVP en 2030.

Autorisation d'allongement du terminal conteneurs et d'extension de l'évitage du terminal méthanier sur le site portuaire de Montoir de Bretagne.

Préfecture de la Loire Atlantique-GPM-NSN

47

Cette évolution suppose que le port dispose de la capacité d'accueillir des porte-conteneurs de 6000 EVP à 8000 EVP au lieu des navires de 2000 à 4000 EVP actuellement traités.

Le parti d'aménagement retenu par le GPM-NSN est la construction d'un quai de 350m de longueur en aval immédiat de l'actuel TMDC ,avec des souilles portées à la cote -16mCM au droit de ce futur quai et des postes 3 et 4 du TMDC ,ainsi que l'extension de la zone d'évitage du terminal méthanier sur environ 10 ha.

Il en résulte un « effet domino » sur le terminal roulier à translater vers l'aval et sur le terminal sablier à repositionner probablement au droit du terminal agro-alimentaire.

Les interrogations exprimées portent sur l'implication des armateurs pour accompagner voire soutenir cette augmentation de trafic conteneurs ,ainsi que la justification des prévisions de trafic retenues comme hypothèse.

La pertinence du projet est également mise en doute ,avec le souhait de disposer de justifications du choix du scénario d'aménagement et de l'examen d'un éventuel phasage après optimisation de l'équipement existant.

Enfin ,la rentabilité et le bilan financier font l'objet d'une simple interrogation.

Avis du commissaire enquêteur :

Le choix du GPM-NSN d'offrir une capacité d'accueil de 6000 EVP à 8000 EVP est fondamental pour espérer capter tout ou partie des conteneurs destinés au grand-ouest du pays ,voire se connecter à terme à des plate-formes multimodales de l'intérieur de la France.Cette stratégie intègre les composantes ferroviaire et fluviale de la plate-forme portuaire ,en soulignant toutefois les conditions à réunir pour leur développement (massification et délai d'acheminement notamment).

-S'agissant d'activités dans un domaine concurrentiel difficile ,il paraît réaliste de ne pas attendre un engagement préalable des armateurs.

Par contre ,il faut une offre de service concrète et de bonne capacité permettant un gain final sur le coût du transport.

La réponse du GPM-NSN sur le degré d'implication des armateurs pour utiliser cette capacité d'accueil est très claire et exprime la complexité et la rudesse des négociations commerciales à venir pour obtenir des parts de marché.

Il s'agit donc d'un risque calculé et encadré avec des objectifs ciblés de gain de trafic et des partenaires connus et accompagnant la démarche du GPM-NSN.

Cette situation ne me paraît pas de nature à remettre en cause la pertinence et l'opportunité du projet.

-Quant aux perspectives de croissance du trafic conteneurs et d'évolution de la taille des navires porte-conteneurs retenues pour la conception du projet d'adaptation du TMDC, le Maître d'ouvrage se réfère :

- aux taux de croissance moyen annuel (TCMA) du trafic sur les routes Asie-Europe et au « feeding » européen...

- à la part des navires de plus de 6000 EVP dans les livraisons totales qui est passée de 28% en 2002 à 75% en 2012 et dans les carnets de commande: 80%

Les hypothèses retenues par le Maître d'ouvrage paraissent donc en cohérence avec les évolutions constatées.

Dans son mémoire en réponse, le GPM-NSN ajoute au constat des TCMA justifiant une croissance supérieure à 6% sur le long terme, l'appel de trafic probable avec l'économie de 265km/an/PL sur les distances terrestres parcourues par le trafic « déporté » pour la desserte du grand-ouest.

Le pari du GPM-NSN sur la captation de trafic conteneurs basé sur une croissance de 6,7% paraît raisonnable compte-tenu des évolutions décrites.

-Le choix du scénario d'aménagement est clairement justifié par le Maître d'ouvrage avec un argumentaire lié au coût et aux 30ha à trouver en cas de création d'un terminal nouveau. Compte-tenu de la sensibilité des milieux susceptibles d'accueillir un tel projet, le scénario retenu par le GPM-NSN me paraît s'imposer.

-La question relative à la rentabilité de l'ensemble de l'opération souligne en fait, la nécessaire prise en compte dans l'assiette financière prévisionnelle, des 16M€ dédiés au poste roulier RORO4 mis en service en 2009 ; l'auteur anonyme du courrier regrette qu'un équipement aussi récent et financé avec l'apport des collectivités et de l'Etat doive être démantelé.

La réponse très détaillée du Maître d'ouvrage qui décline avec un souci pédagogique certain la méthodologie de l'évaluation, me paraît satisfaisante et n'appelle pas de commentaire du commissaire enquêteur.

-Quant aux effets induits par le projet en termes d'investissements privés prévisionnels, la perspective à l'horizon 2021 ouverte par la convention passée par le GPM-NSN avec TGO ; d'un programme de modernisation et de développement du terminal (17M€) et surtout les deux usines Alstom en cours de construction qui concernent 400 emplois, sont deux réponses concrètes qui valorisent les investissements publics sur le TMDC.

● Thème 2 : impact du projet sur les outillages portuaires et l'usage des quais(questions 7 à 10 et 19)

Les outillages et en particulier le nombre de portiques nécessaires au déchargement des navires porte-conteneurs ,ainsi que le phasage des travaux de construction du quai, font l'objet d'observations de l'auteur du courrier du 18 juillet 2013.

Il s'interroge notamment en termes de productivité de l'actuel terminal qui ne lui paraît pas saturé et sur le bien fondé d'une réalisation immédiate des 350m de quai. Ainsi ,il évoque une possible adaptation des équipements existants susceptible de permettre le phasage dans le temps de la construction du quai.

A ces doutes ,le Maître d'ouvrage oppose :

-la nécessité de disposer de nouveaux portiques permettant le déchargement de navires dont la largeur atteint 46m

-la convention de terminal entre GPM-NSN et TGO dotée d'un programme de modernisation et de développement de 17M€ à l'horizon 2021.

Il précise en outre qu'un phasage des investissements a été étudié ,permis par le développement progressif attendu du trafic conteneurs et bénéfique pour l'implantation d'un pôle industriel sur Montoir de Bretagne.

Ce phasage fonctionnel d'utilisation du quai aboutit à la mise en service anticipée et progressive du quai dès 2015 ,dont 150m seraient dédiés aux conteneurs et 200m au pôle industriel.Les 350m de quai ne devraient être affectés en totalité au trafic conteneurs que lorsque celui-ci atteindra 500000 EVP/an.

Avis du commissaire enquêteur :

Les précisions apportées par le Maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse soulignent la complexité de mise en oeuvre du projet stratégique de développement à moyen terme.Le projet stratégique doit permettre les « ajustements économes » des aménagements et équipements ,dans un cadre enserré dans un écrin naturel très sensible ,et donc limiter les emprises nécessaires sur les espaces non artificialisés. L'affectation « fonctionnelle » dans un premier temps de 200m de quai pour le pôle industriel me paraît de bonne économie, car elle permet de reporter d'autres investissements (un nouveau quai pour le pôle industriel) qui feront appel très probablement aux mêmes financeurs publics.

La conséquence directe est un « effet domino » qui modifie la nature des trafics dédiés à certains des tronçons successifs de l'équipement portuaire.Les dispositions opérationnelles envisagées en termes d'outillage et de traitement de l'activité (recherche de séparation des trafics) me paraissent en cohérence avec la recherche d'amélioration de productivité et n'appellent pas d'observation de ma part.

- Thème 3 : recours au transport combiné rail/route (questions 12 et 18)

Les associations de protection de l'environnement regrettent (question n°12) que ne soit pas développée une alternative de transport concomitante au projet (notamment ferroviaire) pour la sortie de l'hinterland .

Une autre interrogation concerne les effets positifs attendus du projet avec la réduction du nombre de kilomètres parcourus par les poids lourds transportant les conteneurs et desservant les ports maritimes européens .

Le GPM-NSN répond à ces deux observations en rappelant que le report du mode routier au mode ferroviaire ne s'effectuera de manière significative que si deux conditions sont réunies : massification suffisante des flux de marchandises pour assurer le remplissage des trains et délais d'acheminement compatibles avec les attentes des clients.

Il précise en outre avoir engagé un travail collaboratif avec RFF et les collectivités territoriales visant à la réalisation d'une interconnection ferroviaire entre les réseaux ferrés portuaire et national. Quant à la justification des réductions de km parcourus par les PL ,le Maître d'ouvrage renvoie à la lecture de l'étude d'impact qui mentionne la source:l'étude socio-économique de MLTC-INEXIA (2010) effectuée pour le compte du GPM-NSN.

Avis du commissaire enquêteur :

J'interprète ces observations formulées par les associations de protection de l'environnement comme un rappel des points de vigilance sur le contenu des études d'impact et la prise en compte opérationnelle au plus tôt des orientations du Grenelle de l'environnement.

Cette attente me paraît satisfaite avec les initiatives du GPM-NSN en matière d'inter-modalité.

- Thème 4:impacts et incidences du projet surl'environnement:(questions 14-17-20)

Les associations dénoncent surtout l'absence totale de mesures compensatoires.Elles ciblent en particulier les impacts réputés négligeables ,minimes...sur les milieux de l'estuaire ,déplorant le grignotage projet après projet dont font l'objet ces milieux naturels , et les conséquences sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire. L'exemple de la restriction de 1,5% des zones de nourricerie de l'estuaire est ainsi

mis en exergue pour illustrer le constat d'impacts cumulés sur le milieu qui ne sont aucunement compensés.

Les associations s'interrogent également sur les incidences de l'augmentation du volume annuel de dragages et sur les solutions de remplacement de la drague aspiratrice mobile (DAM) Samuel de Champlain et leurs impacts sur les peuplements de l'estuaire. Dans son mémoire en réponse, le GPM-NSN justifie le caractère négligeable de l'impact de l'extension de la zone d'évitage sur la faune benthique, regrettant une « coquille » dans le dossier.

Avis du commissaire enquêteur :

Les demandes des associations portent sur :

-la prise en compte des impacts globaux des différents projets du GPM-NSN; cette demande est satisfaite puisque les impacts du transfert du terminal roulier et du terminal sablier sont traités dans les dossiers d'étude d'impact et d'incidences.

-la mise en place de mesures compensatoires à hauteur des enjeux environnementaux. Ce principe de compensation trouve ici sa limite d'application systématique du fait d'impacts possibles de l'aménagement qualifiés de « minimales », « négligeables » « faibles », nuls...

Les associations affichent une vigilance exemplaire sur le respect du principe. Le GPM-NSN quant à lui s'appuie sur un état initial bien documenté et dont la connaissance est alimentée et enrichie avec les nombreuses études qu'il conduit pour l'élaboration de ses projets.

Il me paraît difficile dans le cas présent de définir des mesures compensatoires pertinentes et donc efficaces, compte-tenu de la diversité, de la modicité des impacts temporaires et permanents tels qu'ils ressortent des études d'impact et d'incidences.

En outre, les dragages devront respecter les prescriptions techniques et les mesures de suivi (suivi environnemental de l'oxygénation et de la turbidité du milieu...) définies par l'arrêté interdépartemental du 24 avril 2013 concernant les opérations de dragages d'entretien et de clapage des matériaux sur le site étendu de la Lambarde.

Ces dragages envisagés avec des mesures contraignantes de réduction d'impact, notamment en période d'étiage, et la mise en oeuvre des pieux autant que possible par vibro-fonçage, prennent bien en compte la sensibilité des milieux naturels du territoire estuarien.

Les aménagements qui concernent pour une bonne part des secteurs quasi artificialisés me paraissent constituer une juste adéquation entre les intérêts

économiques et sociaux et les enjeux environnementaux essentiels.

● Thème 5: autres points soulevés:(questions 1-13-15)

-Les dispositions concrètes envisagées par le GPM-NSN pour les **mesures de bruit** ont été, à la demande du commissaire enquêteur, confirmées et précisées dans le mémoire en réponse du 8 juillet 2013 ;elles seront effectuées :

-avant le début des travaux d'extension du terminal ;

-lors de la phase de mise en oeuvre des pieux, en choisissant des conditions météorologiques variées.

Avis du commissaire enquêteur :

Ce dispositif que ne semblent pas imposer les niveaux sonores prévus dans l'étude d'impact et susceptibles d'affecter les riverains les plus proches du chantier, permettra un dialogue confiant avec les habitants concernés et les ajustements utiles en termes de réduction des émissions sonores selon le type d'atelier de battage retenu par le Maître d'oeuvre des travaux.

-Le Maître d'ouvrage apporte les précisions souhaitées sur l'activité de dragage du chenal et de la zone d'évitage en période d'étiage .Il rappelle que la drague aspiratrice mobile Samuel de Champlain est toujours en activité, mais n'est pas utilisée en période estivale.

Pour le dragage de la zone d'évitage, il ne peut s'engager sur sa réalisation complète avec la DAM.

Avis du commissaire enquêteur :

Ces dispositions justifiées par le tirant d'eau de la DAM tout en ménageant la prise en compte des contraintes de la sécurité des accès aux terminaux ,me semblent bien adaptées à l'atteinte d'un objectif de moindre impact.

-L'installation de collecteurs pour eaux pluviales avec débourbeurs/deshuileurs prévue sur l'ensemble du linéaire du quai est présentée dans l'étude d'impact comme une mesure de suppression des effets de l'aménagement ,sans toutefois préciser si elle porte aussi sur les terminaux rouliers et sablier.

Le Maître d'ouvrage indique dans son mémoire en réponse au PV de synthèse des observations ,que la plate-forme du terminal roulier maintenant réalisée intègre bien un tel dispositif.Le site envisagé pour l'accueil du terminal sablier dispose également de ces équipements et les mêmes dispositions seraient imposés en cas de choix d'un autre site.

Avis du commissaire enquêteur :

Ces dispositions constituent bien une mesure de suppression des effets cumulés des aménagements. Elles n'appellent pas d'observation de ma part.

● Avis des conseils municipaux

Seuls les avis des conseils municipaux des communes de Donges et Saint-Brévin les Pins ont été adressés dans les délais au commissaire enquêteur :

-celui de Donges est favorable ;

-celui de Saint-Brévin les Pins est favorable à l'unanimité avec rappel également de sa demande d'un suivi régulier de la bathymétrie et des rejets de sédiments impactant ses cotes.

Avis du commissaire enquêteur :

Compte-tenu des variations inter-annuelles des volumes dragués, la nature et le volume de la contribution supplémentaire de matériaux pendant la phase chantier (puis en entretien) à claper sur le site de la Lambarde, ne me semblent pas justifier la modification des prescriptions de suivi édictées par l'arrêté inter-préfectoral du 24 avril 2013.

Partie II conclusions motivées et avis du commissaire enquêteur

● II-1 conclusions motivées du commissaire enquêteur

Le projet stratégique du GPM-NSN adopté en 2009 après avis du Conseil Scientifique de l'Estuaire affiche la volonté de faire du port de Saint-Nazaire le grand port atlantique français avec au moins le grand ouest français pour « hinterland ».

Sa déclinaison opérationnelle comprend une première phase 2009-2014 au sein de laquelle s'inscrivent le projet d'allongement du quai du TMDC et l'extension de la zone d'évitage, objets du présent projet.

Offrir un possible accès à tous les modes de transport est un atout pour la plateforme portuaire qui doit cependant composer avec les contraintes d'un environnement riche mais fragile, pour une localisation des aménagements et équipements compatible avec cette offre multimodale.

Ce cadre peut donc conduire l'aménageur à des réorganisations et réaffectations des terminaux en termes de nature de trafic pour adapter dans des conditions économiquement et socialement acceptables, l'offre de service du port aux évolutions et exigences des échanges maritimes et des besoins des industriels.

Il s'agit en fait, se référant à une formule connue, de *concilier les contraires et non d'écraser les différences* afin d'aboutir à une *insertion harmonieuse* des projets dans l'écrin que constitue l'estuaire.

C'est bien le cas du présent projet qui doit permettre l'accueil de navires porte-conteneurs de 6000 EVP à 8000 EVP, de 330m de longueur, 46m de largeur et 14,50m de tirant d'eau avec l'objectif d'être en capacité de traiter 340000 EVP en 2020 et 615000 EVP en 2030 sur le site portuaire de Montoir de Bretagne.

L'allongement du quai du terminal à conteneurs s'effectuerait sur l'emprise de l'actuel terminal roulier, lui-même déplacé vers l'aval en lieu et place du port sablier. Ce dernier serait probablement déplacé en amont du TMDC au niveau du terminal agro-alimentaire.

- l'objet de l'enquête

Au titre de la loi sur l'eau, le projet est soumis à autorisation (articles R 214-1 et suivants). Cette autorisation n'est délivrée qu'après enquête publique en application des dispositions du Code de l'environnement (articles L123-1 à L123-16).

En outre, une évaluation des incidences au regard des objectifs de conservation des sites Natura 2000 est nécessaire au titre des articles L414-4 et R 414-21 à R414-23 du Code de l'environnement.

Le dossier soumis à l'enquête respecte l'ensemble de ces dispositions.

- l'organisation et le déroulement de l'enquête

Il n'y a aucune difficulté à signaler. Le dossier complété selon les recommandations de l'Autorité environnementale et du commissaire enquêteur (le plan général de l'aménagement au 1/5000ème ajouté aux pièces du dossier) était complet, clair et bien illustré voire pédagogique (cf réglementation sur le bruit ou le dossier d'incidences).

Pourtant, aucune observation n'a été formulée sur les registres d'enquête des quatre communes, et personne n'est venu consulter le dossier lors des cinq permanences tenues par le commissaire enquêteur.

L'absence de réunion spécifique avec le public préalablement à l'ouverture de l'enquête, n'explique à mon avis pas ce désintérêt du public.

Le dossier, par son volume et la technicité de certains passages, peut décourager la

curiosité, mais le résumé non technique permet une appropriation aisée des enjeux du projet. J'explique donc plutôt cette absence d'intérêt pour le dossier, par la consultation relative à un établissement de type SEVESO organisée en même temps dans les mairies.

Néanmoins, deux contributions écrites bien argumentées traduisent une lecture approfondie des pièces du dossier et une vigilance citoyenne vis-à-vis des opérations d'aménagement sur le site portuaire.

Les critiques ou demandes formulées

Elles portent sur :

- la pertinence du projet, avec la justification du choix du scénario jugée insuffisante
- une interrogation sur l'éventuel phasage de l'équipement après son optimisation
- des interrogations sur l'implication des armateurs
- des doutes sur la validité des hypothèses retenues pour l'accroissement du trafic conteneurs
- une incertitude sur le bilan financier et la rentabilité de l'opération
- l'impact sur l'outillage portuaire et l'affectation des quais
- les perspectives de recours au transport combiné rail/route
- les impacts et incidences du projet sur l'environnement et les secteurs Natura 2000
- le bruit de chantier
- l'atelier de dragages en période d'étiage

Je considère que les justifications et compléments d'information apportés par le Maître d'ouvrage dans son mémoire du 8 août 2013 et rappelés dans le présent rapport, permettent de lever les incertitudes exprimées par les associations environnementales et l'auteur anonyme du courrier du 18 juillet 2013.

le projet.

-aspect socio-économique

Ce projet de 55M€ (dont 15M€ pour le déplacement du poste roulier n°4 et des parcs rouliers) est susceptible de créer ou maintenir 5380 emplois jusqu'en 2030, dont 400 dans les deux usines Alstom en cours de construction sur le pôle industriel de Montoir de Bretagne.

Une analyse de type coûts/avantages appliquée à cet investissement stratégique pour le développement de la plate-forme portuaire, lui confère bien un caractère d'intérêt général et justifie la « prise de risque » d'ailleurs mesurée sur les hypothèses de développement du trafic conteneurs.

Aspect environnement

L'aménagement serait conduit avec des techniques et des protocoles d'intervention adaptés aux conditions d'hydraulicité, ce qui permet de réduire voire éviter les

- Autorisation d'allongement du terminal conteneurs et d'extension de l'évitage du terminal méthanier sur le site portuaire de Montoir de Bretagne.

Préfecture de la Loire Atlantique-GPM-NSN

56

impacts sur la qualité hydrologique des masses d'eau, principal enjeu environnemental lié aux dragages.

Il s'inscrit dans les orientations du Grenelle de l'environnement, avec la perspective à terme d'une offre intermodale rail/route et d'une réduction moyenne de 265km parcourus par poids lourd transportant des conteneurs pour le grand ouest, à partir de Montoir de Bretagne au lieu d'Anvers ou du Havre.

Les dispositions envisagées par le GPM-NSN pour maîtriser les incidences du projet sur le milieu aquatique et les habitats et espèces prennent bien en compte la sensibilité des différents milieux identifiés. Elles aboutissent à des impacts ou incidences extrêmement faibles.

Tout d'abord, le traitement des impacts du dragage des souilles et de l'extension de la zone d'évitage relèvent des prescriptions de l'arrêté interpréfectoral du 24 avril 2013, du fait des volumes et de la nature des matériaux à extraire qui ne remettent pas en cause l'économie des activités autorisées par cet arrêté.

Ensuite, les conséquences de la construction du quai sur un milieu déjà largement artificialisé sont modestes et limitées à la phase chantier. Le GPM-NSN a d'ailleurs confirmé son engagement d'effectuer une campagne de mesures des niveaux sonores lors du chantier de mise en oeuvre des pieux à proximité d'habitations de Gron et Mindin proches des travaux.

Pour le maintien de la qualité hydrologique des masses d'eau affectées par la turbidité provoquée par les creusements de souilles et évitage, le GPM-NSN :

- suspendra l'emploi de la DAS durant l'étiage
- priviligiera l'emploi de la DAM à celui de la DAS pour l'extension de la zone d'évitage.

Enfin, la mise en place de collecteurs des eaux pluviales et de débourbeurs et deshuileurs pour le linéaire de quai du TMDC et du poste roulier remplaçant le poste n°4, constituent des mesures concrètes de suppression des pollutions existantes ou potentielles.

L'absence d'incompatibilité avec les objectifs Natura 2000 est justifiée dans le dossier d'incidences.

En fonction des différents éléments contenus dans le dossier soumis à l'enquête et des compléments apportés par le Maître d'ouvrage, je considère que les impacts négatifs de l'aménagement projeté sur l'environnement, tels qu'ils peuvent être aujourd'hui déterminés, ne sont pas excessifs eu égard aux intérêts économiques et sociaux portés par le projet.

Autorisation d'allongement du terminal conteneurs et d'extension de l'évitage du terminal méthanier sur le site portuaire de Montoir de Bretagne.

Préfecture de la Loire Atlantique-GPM-NSN

57

- II-2 avis du commissaire enquêteur

-

Aussi,

Considérant les éléments figurant au dossier et les réponses et compléments apportés par le Maître d'ouvrage ;

Considérant l'intérêt de ce projet pour le développement économique et l'emploi dans une logique de développement durable ;

Considérant les dispositions envisagées pour la construction, puis l'exploitation des ouvrages avec de très faibles impacts et incidences sur l'environnement ;

Considérant que les produits de dragages extraits des souilles et de la zone d'évitage seront soumis aux prescriptions de l'arrêté inter-départemental du 24 avril 2013 ;

Considérant les engagements pris par le GPM-NSN pour les modalités de dragages en période d'étiage ;

Ainsi,

Compte-tenu

de l'exposé des analyses et commentaires qui précèdent ;

des conclusions développées ci-dessus ;

Vu :

le dossier complet soumis à l'enquête

les deux courriers adressés au commissaire enquêteur

le procès-verbal de synthèse adressé le 29 juillet 2013 au GPM-NSN

Et tenant compte :

des conditions de l'enquête

du mémoire en réponse du GPM-NSN en date du 8 août 2013

des délibérations des conseils municipaux de Donges et Saint-Brévin les Pins du 27 juin 2013

J'émet un avis favorable à la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau formulée par le GPM-NSN pour réaliser les travaux d'allongement du terminal marchandises diverses et conteneurs de Montoir et d'extension de la zone d'évitage méthanière.

Je recommande :

la réalisation d'une campagne de mesures de niveaux sonores à proximité des secteurs habités de Gron et Mindin avant le début des travaux puis pendant la mise en oeuvre

Autorisation d'allongement du terminal conteneurs et d'extension de l'évitage du terminal méthanier
sur le site portuaire de Montoir de Bretagne.
Préfecture de la Loire Atlantique-GPM-NSN

58

des pieux ,à réaliser lors de conditions atmosphériques variées ,sur la plage horaire
6h/22h afin de vérifier le respect du seuil réglementaire.

Saint-Jean de Monts, le 19 août 2013

le commissaire enquêteur


Jacques TURPIN