

Enquête publique - Donges-Est - 2002

Les raisons de l'opposition à la réalisation de la première phase d'aménagement de Donges-Est

La réalisation de Donges-Est constituerait une perte biologique majeure pour l'estuaire de la Loire, et ce, dès la première phase d'aménagement

L'estuaire de la Loire représente un ensemble de plus de 20 000 hectares de zones humides (eau libre- 5000ha à marée haute; vasières-2000 ha ; roselières-700 ha, prairies-15000ha) accueillant une grande diversité d'espèces végétales et animales. L'estuaire accueille notamment plus de 230 espèces d'oiseaux ce qui lui a valu d'être classé en Zone de protection spéciale (ZPS). L'estuaire répond en effet à 14 critères de classement en ZPS définis par la directive « Oiseaux », alors qu'un seul critère aurait suffi. Le périmètre de la ZPS a été proposé pour figurer dans le futur réseau Natura 2000.

Cette grande richesse ne doit cependant pas masquer les atteintes subies par l'estuaire de la Loire depuis la fin du XIX^{ème} siècle, du fait des aménagements portuaires notamment :

- abaissement de la ligne d'eau d'étiage en amont de Nantes de 1 à 3 m en moyenne ;
- abaissement de 3,5m de la ligne d'eau d'étiage à Nantes ;
- triplement du volume du bouchon vaseux et remontée du front de salinité avec ses conséquences sur l'alimentation en eau potable et les autres usages de l'eau, et son impact sur la vie aquatique, notamment sur les poissons migrateurs ;
- augmentation des vitesses des courants et érosion consécutive des berges ;
- réduction des vasières (de 37% depuis 1957) et des roselières.

Dans ce contexte, Donges-Est apparaît comme un maillon clé de l'estuaire de la Loire. Sur 750 ha sont en effet présents tous les biotopes estuariens et notamment ceux qui ont le plus régressé du fait des aménagements antérieurs. C'est sur Donges-Est que sont situées la plus grande roselière de l'estuaire (200ha) et l'une des vasières les plus riches (80ha). En outre, l'éloignement du coteau, qui est lui-même peu fréquenté par l'homme (agriculture

extensive, pas de pôle urbain, peu de communications) fait de Donges-Est un site particulièrement calme. Ces éléments sont à l'origine d'une grande richesse biologique confirmée par l'étude d'impact du projet d'extension portuaire, en particulier de :

- **l'avifaune** :

112 espèces d'oiseaux fréquentent le site de Donges-Est, dont 18 sont répertoriées à l'annexe I de la directive « oiseaux ». Parmi les espèces présentes, 55 sont nicheuses, dont 5 figurant à l'annexe I de la directive « oiseaux », comme l'échasse blanche, le busard des roseaux et le milan noir. La moitié des poussins de tadorne de Belon de l'estuaire est élevée dans ce secteur. Selon l'étude d'impact : « *le site de Donges-Est représente un maillon essentiel pour l'avifaune de la Basse-Loire tant nicheuse, que migratrice et hivernante. Cette zone apparaît fondamentale pour des espèces d'importance européenne comme la gorge bleue et l'avocette, ainsi que pour des espèces dont les effectifs diminuent de façon importante aux niveaux local et national, comme la barge à queue noire et la sarcelle d'hiver* ». A noter également que les vasières de l'estuaire servent à l'alimentation des spatules nichant à Grand-Lieu et en Grande Brière. Cette espèce figure sur la liste des oiseaux menacés d'extinction au plan mondial.

Cette analyse confirme la valeur ornithologique très élevée de Donges-Est qui était une des conclusions du rapport scientifique inventoriant et hiérarchisant les zones importantes pour les oiseaux sur l'estuaire de la Loire (dit rapport Marion) et constituant la base scientifique de la délimitation de la ZPS, Donges-Est.

- **les poissons** :

L'étude d'impact confirme également le rôle des vasières de Donges-Est qui « *participent de façon essentielle au rôle de nurricerie des poissons joué par l'estuaire de la Loire* ». Selon les études réalisées par le laboratoire de biologie marine de la faculté des sciences de Nantes, les vasières de Donges à Cordemais présentent en effet des densités benthiques élevées (crustacés, annélides). Elles attirent ainsi un grand nombre de juvéniles de poissons (sole, bar, merlan, tcaud...) et de crustacés (crevette grise) et contribuent à la richesse halieutique du golfe de Gascogne. Elles représentent la dernière zone à « vasières intertidales » que peuvent fréquenter ces juvéniles pour assurer leur croissance estivale. En effet, vers l'amont, les eaux sont trop dessalées pour répondre à leurs exigences biologiques. L'estuaire est composé par une succession de vasières aux rôles

complémentaires. Selon les scientifiques, la destruction d'un maillon de la chaîne peut compromettre la fonctionnalité de l'ensemble du système.

- **les mammifères** :

L'étude d'impact atteste de la grande diversité d'espèces de mammifères sur Donges-Est. 23 espèces fréquentent le site, soit la moitié des espèces présentes en Loire-Atlantique, dont la loutre, espèce devenue rare en Europe et inventoriée à l'annexe 2 de la directive Habitats, qui a besoin de secteurs calmes pour évoluer.

- **la flore** :

276 espèces ont été recensées sur le site de Donges-Est. L'étude d'impact confirme l'intérêt de la roselière en raison de son « *étendue considérable à l'échelle de l'estuaire* ». En outre 4 habitats d'intérêt communautaire sont présents sur le site, dont un ensemble remarquables de prés salés.

La réalisation du projet d'aménagement portuaire de Donges-Est porterait fortement atteinte à cette richesse biologique, et ce, dès la réalisation de la première phase du projet.

En effet, il faut souligner que les conséquences en terme d'assèchement des zones humides et donc de perte biologique se feront sentir bien au-delà des seules surfaces aménagées sur lesquelles le Port a focalisé son attention : l'aménagement des terres-pleins, les dessertes routières et ferroviaires risquent de représenter un obstacle incontournable pour la circulation des eaux d'ouest en est aboutissant à couper définitivement la zone humide en deux.

En outre, l'approfondissement du chenal de navigation provoquera de nouveaux désordres hydrologiques et sédimentaires dans le secteur de l'aménagement où l'envasement est déjà problématique. Ceci signifie davantage de dépôts de sédiments sur les vasières et les zones rivulaires annexes, qui pourraient s'exhausser, selon l'aveu du Port Autonome de Nantes - Saint-Nazaire, de 50 cm à 2 mètres en quelques années. Ainsi, on peut lire dans l'étude d'impact que les aménagements provoqueront une « *disparition ou une dégradation des vasières de l'étier de Martigné à l'aval de Donges-Est ou de Donges-Cordemais à l'amont* »

En contradiction avec le SDAGE Loire-Bretagne, qui proscriit « tous les travaux susceptibles d'altérer gravement l'équilibre hydraulique et biologique des zones humides », Donges-Est prolongerait ainsi les destructions de milieux naturels occasionnées au cours des 30 dernières années par le Port Autonome (vasières, linéaire de berges, roselières), notamment

dans le secteur de Montoir-Lavau-Le Migron (perte de 65% des estrans). La destruction des vasières de ce secteur pourrait même compromettre définitivement le rôle de nourricerie de l'estuaire de la Loire à l'égard des juvéniles de poissons.

Ces nouveaux désordres hydrologiques et sédimentaires auront également une incidence néfaste sur la qualité de l'eau et sur le bouchon vaseux. Le Port Autonome prévoit une augmentation limitée de la zone sous oxygénée et des variations des concentrations maximales en oxygène dissous de -3% à Donges, -5% à Paimboeuf, -10% dans le secteur Petit Carnet-Cordemais. Le Port Autonome considère cet élément comme marginal. Cette prévision « optimiste » de dégradation de la qualité de l'eau doit être confirmée. Quoi qu'il en soit, toute nouvelle aggravation de la désoxygénation des eaux de l'estuaire peut être lourde de conséquences pour les poissons migrateurs, telles que le saumon atlantique, l'aloise feinte et la grande alose..., compte tenu de la situation déjà très critique observée à certaines périodes. Dans le cadre du Comité général d'information sur les mesures compensatoires à Donges-Est, le Conseil supérieur de la pêche (CSP) a insisté sur l'ampleur du déséquilibre qui se manifeste au niveau de l'estuaire : crises anoxiques en période d'étiage, période pré-estivale et automnale selon l'hydraulicité correspondant à des taux en oxygène dissous compris entre 0 et 1 mg/l, alors que l'objectif minimum requis par le SDAGE est de 3 mg/l. Pour le CSP, l'estuaire de la Loire constitue déjà l'obstacle chimique le plus pénalisant à l'échelle du bassin pour les poissons migrateurs, espèces suffisamment rares pour être inventoriées à l'annexe 2 de la directive Habitats. Parmi elles, le saumon de Loire qui représente un enjeu patrimonial capital. En effet, cette population menacée d'extinction correspond à la dernière souche européenne caractéristique des grands systèmes fluviaux (de l'estuaire du Duoro au Portugal jusqu'à l'estuaire de la Vistule en Pologne). C'est la raison pour laquelle un ambitieux programme de restauration de l'axe migratoire a été engagé dans le cadre du Plan Loire grandeur nature, avec notamment la destruction des barrages de Maisons-Rouges et de St Etienne du Vigan. Celui-ci est accompagné d'un programme de soutien des effectifs (salmoniculture de Chanteuge...). Des retombées économiques sont attendues sur tout le bassin (pêche professionnelle et amateur, tourisme lié à la pêche).

Selon l'étude d'impact, la loutre ne sera pas gênée par les aménagements de Donges-Est. C'est ignorer une nouvelle fois les effets hydrologiques et sédimentaires induits à l'amont de Donges-Est et, en outre, le dérangement occasionnés par les activités portuaires.

Les mesures compensatoires proposées sont dérisoires

En tout état de cause, si le projet de Donges-Est devait être réalisé, il faudrait alors concevoir des mesures de génie écologique de très haut niveau afin de réduire au maximum le préjudice lié à la destruction des zones humides. Ceci est d'autant plus nécessaire que les désordres occasionnés par les remblaiements du Carnet et d'une partie de Donges-Est n'ont jamais été compensés. A l'époque, le ministère chargé de l'environnement avait pris l'engagement en contrepartie de ces aménagements, de protéger le secteur de Donges-Est Lavau...dont l'aménagement est aujourd'hui soumis à enquête publique !

C'est ainsi que le rapport Marion avait proposé au Ministre chargé de l'Environnement que la réalisation éventuelle de Donges-Est soit accompagnée de la restauration des milieux inutilement détruits par le Port Autonome auparavant, et dont les conséquences biologiques et hydro-sédimentaires sur l'estuaire ont été considérables. Avaient ainsi été proposées :

- au nord, **la réouverture du bras de la Taillée**, au travers du remblaiement de 170 ha effectué sur Donges-Est en 1977 ;
- au sud, **la réouverture de la partie aval du bras du Migron** sur le site du Carnet, remblayée au même moment.

Ces deux propositions ont été reprises par l'Etat dans le Plan Loire Grandeur Nature, de même que la restauration des vasières de Bilho, puis dans le rapport de mission de F. Essig de 1996. Elles ont fait l'objet d'études de faisabilité respectivement de la part du Port Autonome et de la DIREN. Il convient toutefois de noter que le Port a refusé que soit envisagée la restauration environnementale de la partie du bras du Migron située à l'aval de la Percée du Carnet. Les études ont conclu que la réouverture des bras de la Taillée et du Migron coûterait respectivement environ 160 MF et 200 MF auxquels s'ajouterait le coût des dragages d'entretien.

Compte tenu de l'importance des coûts de restauration, le Port a abandonné ces projets au profit de nouvelles propositions au coût beaucoup plus limité.

Lors de la première réunion du comité général d'information, le Port autonome a présenté les mesures compensatoires actées par son Conseil d'administration le 3 juillet 1997 et figurant dans la prise en considération du Ministre de l'Equipement du 28 juillet 1999.

Les mesures prévues pour compenser les pertes de vasières et de roselières ont été jugées très insuffisantes et non pérennes pour ce qui concerne les vasières. Le Port a alors revu sa copie, en écartant tout projet de restauration de vasières sur la rive nord pour se focaliser essentiellement sur l'aménagement de la Percée du Carnet, canal artificiel qui a été creusé lors du remblaiement de l'île du Carnet.

Or, cette percée constitue une véritable hérésie écologique, notamment par son axe perpendiculaire au chenal de la Loire et sa mauvaise insertion dans le contexte biologique et hydraulique du secteur. Ce canal n'a jamais été mentionné dans le rapport Marion comme ayant un intérêt ornithologique particulier. Il est prévu d'adoucir la pente des berges, sans corriger l'axe du canal. Quelle sera la fonctionnalité écologique de cet aménagement qui nécessitera un entretien régulier, en particulier pour les oiseaux qui sont le critère prioritaire à prendre en compte pour tout aménagement de ZPS ? En outre, l'utilisation actuelle du canal comme abri pour les bateaux de pêcheurs professionnels sera-t-elle remise en cause ?

Quant au creusement du chenal au sud-est du banc de Bilho, cette mesure n'est que partielle, le projet initial étudié dans le cadre de la modélisation prospective étant d'une toute autre ampleur.

Les mesures compensatoires proposées à l'enquête publique demeurent en conséquence très insuffisantes au regard de l'importance des impacts attendus dès la première phase d'aménagement :

- la fonctionnalité et l'intérêt écologique des vasières restaurées apparaissent très aléatoires ;
- dans le meilleur des cas, seule la perte des 51 ha de vasières et roselières provoquée par le remblaiement serait compensée ; le Port persiste à refuser de considérer les pertes indirectes dues aux modifications hydrologiques et sédimentaires attendues ;
- reconstituer des roselières sur des prairies humides revient à substituer un type de zone humide par un autre type de zone humide présentant en soi un intérêt écologique et ne peut donc être considéré comme une mesure de compensation. En outre, les roselières ainsi reconstituées, seraient d'une autre nature car moins fréquemment inondées ; elles présenteraient un intérêt écologique moindre ;
- seule la réalisation de la Percée du Carnet est prévue hors ZPS ;
- rien n'est prévu pour compenser la dégradation de la qualité de l'eau.
-

En conclusion :

- Les mesures compensatoires prévues sont très éloignées de celles esquissées dans le Plan Loire grandeur nature en 1994 et la réalisation de Donges-Est serait ainsi en parfaite contradiction avec la priorité affichée dans l'estuaire par le Plan Loire grandeur nature pour la préservation des zones humides.
- Quant au rapport Essig de 1996, qui prenait acte du grignotage progressif des milieux naturels par les aménagements, il indiquait que Donges-Est ne pouvait être réalisé que dans le cadre d'une « *confiance rétablie dans une réelle politique de reconquête des espaces naturels de l'estuaire* ». L'absence d'une telle politique aujourd'hui apparaît donc de nature à remettre en cause les conclusions de ce rapport en faveur de la réalisation de Donges-Est.
- La réalisation de Donges-Est serait contradictoire avec le SDAGE qui prévoit un objectif en oxygène dissous ≥ 3 mg/l au point nodal situé à l'amont immédiat de la centrale de Cordemais.
- L'insuffisance des mesures compensatoires ne permet pas de respecter les obligations de la loi sur l'eau et de la directive Habitats transposée en droit français aux articles L. 414-1 à L. 414-5 du Code de l'environnement :

Le décret du 29 mars 1993 pris en application de l'article 10 de la loi impose que l'évaluation écologique d'une opération soumise à une autorisation du type « loi sur l'eau » propose des mesures de nature à compenser les atteintes aux milieux naturels aquatiques et aux zones humides.

Les zones humides de Donges-Est sont classées en ZPS au titre de la directive européenne de 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages et intégrées à ce titre au sein du réseau Natura 2000. Ce classement implique l'application de l'article L. 414-4-III du Code de l'environnement qui prévoit que les programmes, ou projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagement portant atteinte à l'état de conservation d'un site Natura 2000 ne sont autorisés que sous réserve du strict respect de plusieurs conditions dont la réalisation de mesures compensatoires de nature garantissant la cohérence globale du réseau Natura 2000.

L'extension portuaire sur la zone de Donges-Est ne présente pas un intérêt public majeur

En dépit des enjeux liés à la réalisation de Donges-Est, ce projet n'a pas fait l'objet de véritable débat, la Commission nationale du débat public ayant rejeté, en 1998, la demande des associations en se fondant sur l'ancienneté du projet. La Commission a toutefois reconnu le bien fondé de la demande en suggérant l'organisation d'une concertation approfondie au plan local. Cette concertation n'a cependant jamais eu lieu. Le Comité général d'information institué par le Préfet de la Loire-Atlantique le 14 février 2000 n'a pas traité de l'opportunité du projet de Donges-Est, mais uniquement de la façon de compenser les dommages écologiques induits par sa réalisation. Dans le même temps, l'aménagement de Donges-Est était considéré comme une donnée indiscutable de la modélisation prospective de l'estuaire et des divers documents de planification.

Dans ce contexte, ni le Port Autonome de Nantes - Saint-Nazaire ni les différentes autorités publiques soutenant le projet Donges-Est n'ont à ce jour apporté la preuve de l'existence d'un intérêt public majeur justifiant la destruction de zones humides incluses dans le périmètre de la ZPS de l'estuaire de la Loire.

L'argumentation des partisans de la réalisation du projet Donges-Est est entièrement fondée sur la saturation prochaine (2005-2008) du terminal multi-vracs de Montoir. La saturation de ce site nécessiterait de gagner des espaces supplémentaires sur Donges-Est.

Or, selon le Syndicat des Dockers de Saint-Nazaire¹, l'invocation de la saturation du terminal agro-alimentaire est injustifiée pour les raisons suivantes :

- Aucun embouteillage de navire n'a été constaté à ce jour

Selon le syndicat des dockers, aucun navire n'a attendu à ce jour de place disponible pour être servi sur ce terminal. Les horaires effectifs de fonctionnement du terminal sont aujourd'hui les suivants : du lundi au vendredi en double shift de 6h à 14h et de 14h à 22h ; le samedi matin de 6h à 14h. Le terminal fonctionne donc actuellement 11 shifts de 8h par semaine (88h par semaine), soit la possibilité d'un fonctionnement 572 shifts par an. Le terminal agro-alimentaire traite actuellement 2 500 000 tonnes par an de vracs solides (2,7 Mt en 1998). 7500 tonnes sont traitées en moyenne par shift (cadence actuelle en moyenne pondérée) sur un poste à quai. Cela signifie que le terminal agro-alimentaire effectue le tonnage annuel en 332 shifts (2 500 000 / 7 500) sur l'équivalent d'un poste à quai. Il existe donc une marge de manoeuvre importante entre la productivité actuelle d'un poste à quai du

¹ V. la déclaration de M. G. Denigot lors de la réunion du 3 juillet 2000 du Comité général d'information.

TAA (332 shifts) et sa productivité potentielle (572 shifts) en conservant le même nombre de shifts par semaine. Certes, il faut prendre en compte un certain nombre de contraintes de fonctionnement des navires, notamment le fait que ceux-ci n'arrivent pas de façon lissée, mais qu'ils peuvent être là tous ensemble. Mais ces chiffres sont donnés sur la base du fonctionnement d'un seul poste à quai, alors que le TAA en compte quatre.

- Il est possible d'augmenter la productivité du terminal agro-alimentaire

- ***en assurant un fonctionnement en continu 24h/24 du TAA :***

Aujourd'hui, le terminal agro-alimentaire de Montoir ne fonctionne que 16h sur 24h. Selon, le syndicat des dockers de Saint-Nazaire, il est tout à fait envisageable de faire fonctionner le terminal agro-alimentaire 24h/24 et 7 jours/7 soit 21 shifts par semaine, c'est-à-dire 188h/semaine. Tous les grands ports fonctionnent en continu lorsque les besoins l'exigent. Les surcoûts générés par cette révision du temps d'utilisation du TAA (+ 25% la nuit et 95% le week-end selon le Port Autonome de Nantes - Saint-Nazaire) sont à comparer aux surcoûts de dragages pour l'entretien du chenal au droit de Donges-Est et au coût écologique que représente la destruction des zones humides.

- ***en allongeant les quais :***

En outre, l'allongement en cours des quais de Montoir permettra de recevoir simultanément de gros porteurs, ce qui aura pour conséquence de diminuer le temps d'utilisation des quais pour un tonnage constant.

- ***en modernisant l'outillage :***

Le TAA est équipé de deux engins de déchargement en continu (EDC 600 Tonnes par heure), d'une seule grue Forder (500 tonnes/heure), les autres outils (grues Caillard) étant moins performants. En résumé, si en plus de l'allongement des quais, le Port décidait de faire fonctionner le terminal agro-alimentaire 24h/24 et de moderniser l'outillage, le terminal agro-alimentaire pourrait répondre à une forte croissance des tonnages.

Ces éléments permettent de conclure au caractère non-inéluctable de la saturation du terminal agro-alimentaire à l'échelle 2005-2008.

Lors de la réunion du Comité général d'information sur Donges-Est, les autorités portuaires n'ont pu réfuter ces arguments d'une façon convaincante.

Pour ce qui concerne l'ouverture en continu du terminal, deux arguments ont été avancés : l'impossibilité pour les hommes de travailler 24h/24 et le surcoût engendré. Ces deux objections sont irrecevables.

Dans le premier cas, il n'a évidemment jamais été question de faire travailler les mêmes personnes en continu. Il s'agit bien sur de respecter le code du travail tout en assurant un service identique à celui rendu dans les autres grands ports européens. Quant aux surcoûts générés (+25% la nuit et +95 à 105% selon le Port autonome), ils résultent de la politique tarifaire du Port autonome et sont à comparer aux coûts de l'aménagement de Donges-Est et à celui de la destruction de la zone humide de Donges-Est.

Face à la remise en cause de la saturation du TAA, les représentants du Port ont tenté de trouver un nouvel argument pour justifier la réalisation de Donges-Est : la nécessité de cloisonner les différents produits traités par le Port autonome (aliments de bétail, ciment, charbon...). Ils omettent seulement de préciser que cette nécessité peut être satisfaite par des moyens techniques. Chaque produit peut en effet être manutentionné avec des circuits intégrés permettant d'éviter tout contact avec les autres produits.

- des coûts importants pour des trafics à faible valeur ajoutée

Le coût des investissements pour la première phase d'aménagement de Donges-Est est évalué à 380 MF, sans compter le coût des mesures compensatoires et les frais de fonctionnement, en particulier les surcoûts de dragage. Ce surcoût est évalué à + 20% par le Port Autonome de Nantes - Saint-Nazaire. Il est estimé entre 10 et 15 MF, pour la 1^{ère} phase d'aménagement et entre 15 à 25 MF pour la phase ultérieure. Ces surcoûts ne sont-ils pas sous-estimés au regard des contraintes sociales liées au fonctionnement des navires dragues et aux contraintes techniques inhérentes à ces opérations ?

Ces montants sont à mettre en regard d'un projet économique limité, le trafic de vrac présentant une faible valeur ajoutée.

L'absence de solution alternative n'a jamais été prouvée

Dans la mesure où il s'agit de détruire des milieux naturels d'une importance majeure, il est nécessaire avant toute destruction de vérifier son caractère indispensable. Cette exigence est d'ailleurs affirmée par l'article L. 414-4 du Code de l'environnement relatif à la réalisation de projets d'aménagement au sein des sites Natura 2000. Il ressort de cet article que le Port doit prouver que parmi les différentes hypothèses examinées, le site retenu est celui qui **pour les mêmes fonctions économiques induit le moins de dommages écologiques.**

Or les éléments d'informations fournis par l'Etat et le Port Autonome de Nantes ne sont guère convaincants quant à l'absence de solutions alternatives.

Le rapport commandé par l'**Association Communautaire de l'Estuaire de la Loire (ACEL)** à **M. François Essig** et rendu en juin 1996 (dit " rapport Essig ") - a - brièvement - montré l'existence d'options de développement portuaires alternatives au projet Donges-Est : options dites **Port Aval** et **Port Fleuve**. Ces deux options n'ont pas fait l'objet d'études approfondies au même titre que l'option Donges-Est. Seuls les éléments de coûts ont été comparés. Aucun élément n'a été fourni pour comparer l'intérêt stratégique, la rentabilité, les contraintes concurrentielles des différentes variantes.

Cette carence est d'autant plus grave que les premières appréciations portées par la commission " Environnement " du Port Autonome de Nantes - Saint-Nazaire² sur l'impact écologique de ces deux options laissent entrevoir que ces options, de même que celle du transfert des postes pétroliers également examinée par la commission, ont un impact écologique plus limité que l'option Donges-Est³.

Il convient en outre de souligner que le projet de Donges-Est portait à l'origine sur 700 hectares au total. Il a ensuite été réduit à 440 hectares et le projet soumis à enquête publique ne porte plus aujourd'hui que sur 275 hectares. **La nécessité de disposer d'importantes surfaces a toujours été avancée pour justifier le choix de Donges-Est. Cet argument se trouve fortement affaibli par les évolutions des besoins affichés par le Port.**

1 Port fleuve

Le projet repose sur le remblaiement de la face Nord du banc de Bilho afin de dégager une grande longueur de quais (jusqu'à 6 km environs) qui feraient face aux quais de Montoir et Donges.

² La commission " Environnement " du Port Autonome de Nantes - Saint-Nazaire a été instituée par décision du Conseil d'administration du Port en mars 1997. Elle comprend 12 membres répartis comme suit : 3 membres du Conseil d'administration du Port, 3 représentants d'associations de protection de la nature et de la pêche, 3 personnalités scientifiques et 3 membres désignés par l'Association Communautaire de l'Estuaire de la Loire, l'Agence de l'Eau et le Conservatoire du Littoral. La Commission s'est réunie 7 fois en 1997 et 5 fois en 1998.

³ La commission " Environnement " du Port Autonome avait pour mission de se prononcer sur l'impact environnemental des propositions d'action et projets du Port. Elle a donc eu à comparer les options Donges-Est, Port-Fleuve et Port-Aval.

La commission “ Environnement ” placée au près du Port Autonome de Nantes - Saint-Nazaire s’est prononcé sur ce projet :

“ Les avis sont partagés sur l’impact environnemental de ce projet qui concerne maintenant l’estuaire dans son entier. Ils balancent entre l’appréciation des incidences positives globales en terme d’hydraulique et de sédiments en suspension, notamment pour l’amont et les impacts difficilement appréciables à ce jour sur l’aval. Il s’agit d’un projet qui remet en cause la “ pensée unique ” en matière de choix stratégiques d’aménagements portuaires tels qu’ils ont été élaborés jusqu’à présents. ”

2 Port Aval

Ce projet est porté principalement par la Ville de Saint-Nazaire. Il porte sur l’aménagement de 130 hectares et recouvre une double démarche :

- procéder à un aménagement urbain de nature à **mieux desservir les Chantiers de l’Atlantique** et dégager des espaces destinés à l’accueil des sous-traitants que les Chantiers de l’Atlantique souhaiteraient voir implantés à proximité dans la région de Saint-Nazaire.
- aménager **un site portuaire spécifiquement dédié à l’accueil des trafics conteneurs.**

Selon la commission “ Environnement ” du Port :

“ Le projet de Port Aval est clairement celui qui a les plus faibles impacts environnementaux, tant en termes quantitatifs que qualitatifs. Ceci est particulièrement vrai pour la vasière de Méan, intéressante comme nourricière, mais en voie de colmatage avancée et son intérêt écologique s’amenuise avec le temps. L’avis des membres de la Commission est généralement positif pour ce qui concerne l’impact environnemental de l’aménagement de tout ou partie du site. ”

3 Le transfert des postes pétroliers.

Il s’agit de transférer deux postes pétroliers en créant deux postes off shore dans l’estuaire en face des postes actuels, le long de Bilho, ceci afin de dégager des quais et des espaces à l’ouest de Donges. Les représentants du port et, surtout, de la raffinerie de Donges ont mis en avant les forts risques de pollution de la Loire que pourrait générer un tel projet. Ceci est pour le moins paradoxal dans la mesure où ces acteurs ont en projet la réalisation d’une

bouée off shore à proximité des côtes dans le département, pour lequel de tels risques n'ont jamais été mis en avant !

La conclusion de la commission à ce sujet est la suivante :

“ Ce projet mixte (transfert des postes - création d'un nouveau terre-plein à l'ouest de Donges) comporte un certain nombre de contraintes environnementales ou de sécurité (et leurs coûts associés) mais a le mérite d'engager pour la première fois, une réflexion sur un réaménagement potentiel de l'ensemble Montoir-Donges in situ. Il est certes complexe et coûteux (mais les mesures compensatoires à Donges-Est le seraient autant), mais est l'occasion d'engager une réflexion nouvelle concernant le prolongement (de fait) du banc de Bilho vers l'est et pourrait figurer un "début d'étape" d'un terre-plein sud face à Montoir. ”

4 Donges-Est

La conclusion de la Commission Environnement du Port autonome à ce sujet est la suivante:

“ Le site de Donges-Est est manifestement le plus mauvais sur le plan de l'impact écologique mais également le plus difficile et le plus coûteux à "compenser" si on se réfère aux commentaires des membres de la commission qui, quasi unanimement, dénoncent les insuffisances (ou l'inefficacité) des mesures proposées. On mesure là la difficulté, pour un maître d'ouvrage, d'apprécier à sa juste valeur le coût réel de la destruction de la nature. «

Ainsi, le projet retenu - Donges-Est - est celui **dont la réalisation est la moins coûteuse**, mais ce n'est **probablement pas celui présentant le meilleur intérêt économique, alors que son impact écologique est lui, avec certitude, très important.**

Au regard des enjeux et de ces premières analyses comparatives, les autres options de développement portuaire auraient donc dû faire l'objet d'évaluations écologiques et économique sérieuses et contradictoires. Cette option a toujours été écartée par l'Etat et le Port Autonome de Nantes – Saint-Nazaire.