

ASSOCIATION ENVIRONNEMENTALE DONGEOISE des ZONES à RISQUES et du PPRT.

Déclarée sous le n° : W443001007 - Association loi 1901

Association Environnementale reconnue d'Intérêt Général

Donges le 29 septembre 2025

Objet : Enquête publique concernant la demande présentée par la SOCIÉTÉ LIANTS DE L'OUEST en vue d'obtenir l'autorisation d'exploiter une unité de stockage et de production de liants routiers à Montoir de Bretagne, rue de la Tartane

Observations de l'AEDZRP

I - sur le choix de l'implantation

Même si l'on constate qu'il a exploré d'autres pistes (Donges, Bouvron, Grandchamps-des-Fontaines) et que ce n'est donc pas son choix initial, on peut comprendre l'intérêt du maître d'ouvrage pour le site retenu. Comme indiqué notamment à la page 15 du document *Pj n°4 bis Résumé non technique de l'étude d'impact* :

Comme indiqué précédemment, la recherche du site pour l'implantation de ce projet a couru depuis 2017. Finalement, le site proposé par le Grand Port Maritime sur la commune de Montoir-de-Bretagne répond aux exigences du projet, puisqu'il possède les critères suivants :

- Surface nécessaire de 2 ha minimum pour la construction de l'usine et du dépôt ;
- Terrain à vocation industrielle ;
- Connexion au domaine maritime et approvisionnement possible par bateaux : capacité d'accueil du quai de navires de 20 kt (tirant d'eau > 11 m) avec un quai poste à liquides existant de capacité suffisante (doublement de l'appontement par le GPMNSN en 2022) ;
- Présence d'une vingtaine d'usines d'enrobage du groupe à moins de 250 km ;
- Site facilement accessible par la route, situé sur les axes structurants régionaux ;
- Proximité des sociétés de transport spécialisées (site proche de la raffinerie de Donges).

1) Caractéristiques du terrain

On peut malgré tout émettre des doutes sur le fait d'implanter une telle installation sur un terrain qui est certes à vocation industrielle mais qui présente, selon *l'étude géotechnique de conception-Phase Avant Projet (G2AVP)*, "la présence de venues d'eau à faible profondeur et une qualité médiocre des sols superficiels". Voir les quelques extraits du document ci-dessous :

Remarque : Du fait de la présence d'eau très proche de la surface, les reconnaissances de sols à la pelle mécaniques et les essais de perméabilité de type MATSUO n'ont pas pu être réalisés (instabilité des fouilles trop importante).

3.3.2 Essais de perméabilité et d'infiltration in situ

Remarque : Du fait de la présence du niveau d'eau très proche de la surface les essais de perméabilité de type MATSUO n'ont pas pu être réalisés.

Pour déterminer une perméabilité des essais par pompage au sein des piézomètre peuvent être envisagés.

4.4.2 Piézométrie

Deux piézomètres ont été mis en place lors de nos investigations. Ils ont mis en évidence des niveaux d'eau proche de la surface.

5.2.3.2 Traficabilité en phase chantier

Les essais en laboratoire ont mis en évidence des matériaux de classe B1, ces matériaux sont sensibles à l'eau et sont très peu portant.

- Les travaux devront être réalisés dans des conditions météorologiques favorables sinon le chantier pourrait rapidement devenir impraticable. De plus pour assurer la traficabilité des engins il est pourrait être nécessaire de mettre en place des surépaisseurs en matériaux insensibles à l'eau.

5.2.3.4 Drainage en phase chantier

Les travaux seront effectués en période favorable pour limiter les sujétions liées à la présence d'eau.

La présence de venues d'eau à faible profondeur et la qualité médiocre des sols superficiels nécessitent de procéder à un drainage dès le démarrage du chantier (rigoles, épis, épuisement périphérique, etc...), notamment pour permettre la traficabilité des engins.

Les dispositions spécifiques prévisibles seront adaptées au cas par cas pour assurer la mise au sec de la plate-forme de travail à tout moment.

Toute zone décomprimée fera l'objet d'un traitement spécifique si elle doit recevoir un élément de l'ouvrage à porter (purge, compactage).

Par ailleurs, l'aire d'étude est concernée par le risque inondation en cas de crue exceptionnelle. Mais il est fort à craindre qu'en raison du dérèglement climatique le caractère exceptionnel se répète à un rythme plus soutenu.

Compte-tenu de ces éléments, on peut déplorer que le document concernant la mission Phase Projet ne soit pas communiqué dans le cadre de cette enquête. Il aurait peut-être permis d'obtenir d'avantage d'informations sur les dispositifs mis œuvre par le maître d'ouvrage pour répondre à ces problématiques , aussi bien pour ce qui est de la phase travaux mais également pour assurer les fondations de ses constructions.

L'AEDZRP demande que des précisions soient apportées sur ce point.

2) Entreprises voisines du projet

Le document *PJ n°49 Étude de dangers* aborde le sujet des entreprises voisines et la prise en compte de leurs éventuels impact sur la future installation au paragraphe 5.2.2. "Dangers liés aux installations industrielles voisines". Ces informations sont résumées dans un tableau de la page 34 à la page 35. 9 ICPE sont listées mais aucune n'est retenue comme pouvant avoir un impact en cas d'accident ...

- Certaines sont écartées car soumises à enregistrement et ne disposant pas d'une étude dangers (dont la plus proche la cimenterie EQIOM).
- D'autres sont considérées comme trop éloignées pour générer un sur-accident sur le futur site SLO.

Quant au site YARA, classé Seveso seuil haut et très proche voisin puisqu'à 80 mètres :

Yara France	80 m à l'Ouest	Production d'engrais	Autorisation SEVESO seuil haut	Non	D'après le PPRT de cette installation, le projet se situe dans une zone soumise à un effet toxique uniquement. Ce risque n'est pas retenu comme pouvant déclencher un suraccident (comme un incendie ou une explosion) sur le site SLO.
-------------	----------------	----------------------	--------------------------------	-----	---

YARA ne produit désormais plus d'engrais. Cependant, le site demeure Seveso seuil haut notamment car il est autorisé à stocker des ammonitrates haut dosage (4072 -II et III) et à dépasser le seuil de 5 000 tonnes. Même si ces engrais sont conditionnés en big bags, le risque qu'ils représentent ne peut être balayé d'un revers de main.

Faut-il rappeler que 400 tonnes avaient provoqué la catastrophe d'AZF que chacun·e garde en mémoire et qui avait entraîné des dommages jusqu'à 7 km ?

Il est donc inacceptable de déclarer que seul le risque toxique doit être pris en compte.

L'AEDZRP demande que le risque explosion généré par cet industriel soit évalué et inclus dans l'étude de dangers du projet SLO.

Par ailleurs, il est anormal que cette même étude ne se soit pas interrogée sur le voisinage à venir sur la partie sud du même terrain avec une possible installation produisant du e-méthanol (carburant de synthèse pour le transport maritime). Ce carburant devrait être produit à partir de l'hydrogène issue d'une autre installation située également tout à proximité. Ce projet dénommé Green Coast est porté conjointement par Lhyfe et Elyse.

<https://elyse.energy/nos-projets/green-coast>



Terrain projet SLO

L'AEDZRP demande que soient également précisées les incidences de ces futurs sites avec le projet SLO.

II - sur l'impact au niveau des odeurs

Le maître d'ouvrage a fait réaliser une étude de dispersion atmosphérique d'odeurs dans le cadre du dossier de demande d'autorisation environnementale. Elle a pour objet d'estimer l'impact du projet sur les niveaux olfactifs dans l'environnement du projet.

Selon les résultats de cette étude, il semblerait que l'impact olfactif du projet soit très limité (voir représentation ci-dessous).

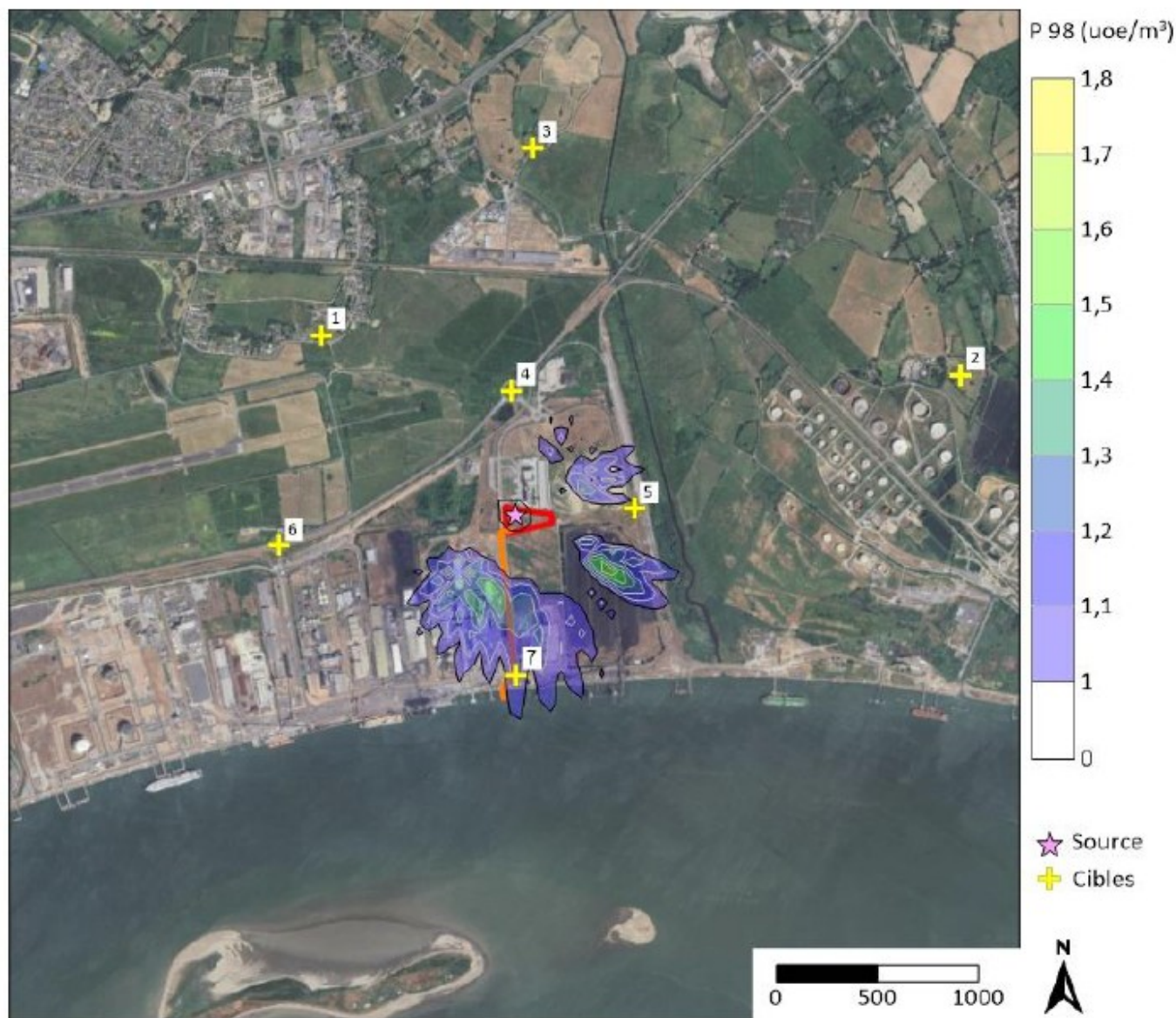


Figure 5 : Représentation de l'impact olfactif du projet sur l'environnement

L'étude impact odeurs est réalisée selon la méthode réglementaire. Il s'agit d'une étude de modélisation donnant des résultats statistiques (% de la population discernant l'odeur). Elle diffère des approches sensorielles objectives comme le Langage des Nez (mis en œuvre par des experts d'Air Pays de la Loire ou par des riverain·es formé·es comme en Basse Loire) dans laquelle la nature (type de composé) et l'intensité des odeurs sont évalués.

L'appréciation via la méthode réglementaire peut différer par rapport aux ressentis des riverains. En conséquence, indiquer que "L'impact résiduel du projet en phase exploitation sur les odeurs est qualifié de négligeable" est à évaluer dans les faits.

L'AEDZRP souligne que par vent d'ouest les odeurs générées par le site de CARGILL Montoir sont perceptibles jusqu'à Donges et parfois très fortement.

L'association demande que le maître d'ouvrage s'engage à faire procéder à une évaluation de son impact olfactif par des experts d'Air Pays de la Loire.

III - sur les effets cumulés

Dans son avis délibéré sur le projet en date du 17 juillet 2025, la MRAe Pays de la Loire insiste à plusieurs reprises auprès du maître d'ouvrage pour que soit mise en œuvre une analyse du cumul des incidences de son projet avec les autres installations industrielles susceptibles d'émettre des odeurs, des polluants atmosphériques, de générer du trafic routier et donc d'avoir un impact sanitaire sur la population riveraine...

Page 10 au sujet de l'évaluation des risques sanitaires :

Toutefois, cette présentation ne permet pas de prendre en compte des effets cumulés liés aux rejets atmosphériques des différentes installations voisines avec ceux du projet. Cette question semble pourtant significative au regard de la concentration d'établissements industriels sur la plateforme industrialo-portuaire.

et des odeurs :

Toutefois, cette présentation ne permet pas de prendre en compte des effets cumulés liés aux rejets atmosphériques des différentes installations voisines avec ceux du projet.

La MRAe recommande de procéder à une analyse du cumul des incidences du projet et des autres installations industrielles alentours en matière de risques sanitaires et d'odeurs.

Page 14 au moment de la conclusion

Concernant les émissions atmosphériques et les odeurs, un dispositif de traitement efficace est prévu. Une étude des risques sanitaires et une étude de dispersion des odeurs ont permis de vérifier l'absence de risque majeurs pour la santé des riverains et de gêne liée aux odeurs. Cependant, au regard de la présence à proximité de nombreuses autres installations industrielles susceptibles d'émettre aussi des odeurs et des polluants atmosphériques, la question d'une analyse du cumul des incidences devrait être abordée dans l'étude d'impact.

L'AEDZRP se félicite de ces préconisations. Elles font enfin écho aux exigences qu'elle porte et qui sont partagées par l'association des habitants du village de Gron, l'association Vivre à Méan-Penhoët et la LDH Saint-Nazaire.

Le Comité des procédures réuni le 30 août 2023 sous la présidence du sous-préfet avait déjà souligné les inquiétudes locales

F) Volet rejets atmosphériques et autres

La commune de Montoir-de-Bretagne fait partie du périmètre d'une étude de zone, les rejets atmosphériques sont source d'inquiétudes extrêmes de la part des riverains. L'UD DREAL recommande de réaliser une étude qualitative des risques sanitaires (EQRS) et une grande précision sur le type et les flux de composés susceptibles d'être émis (confirmation de l'absence de benzène, précision sur autres substances CMR potentielles, flux de polluants en sortie d'installations de traitement).

G) Enquête publique – planning

Au regard de la sensibilité locale du projet et quelle que soit l'issue de l'examen du cas par cas, il sera proposé au préfet d'organiser une enquête publique sur ce projet.

Comment peut-il en être autrement sur un territoire concerné par une surmortalité chez les hommes de moins de 65 ans supérieure de 42% à la moyenne nationale ?
Surmortalité qui n'a cessé de croître sur ces 15 dernières années !

Malheureusement, la réponse apportée par SLO à cette demande pressante de la MRAe est bien indigente ...

Le maître d'ouvrage se retranche derrière la réglementation qu'il précise dans le document A- Réponses à l'avis de la MRAe du 17 juillet 2025 :

Page 12

Pour mémoire, selon le 5°e) du II de l'article R.122-5 du Code de l'Environnement, l'étude d'impact comporte :

« 5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres (...) du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées.

Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

- Ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 et d'une enquête publique ;
- Ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'Autorité Environnementale a été rendu public. »

Il précise que les effets cumulés ont été traités dans le paragraphe 11, pages 218 et suivantes de l'étude d'impact (Pj n°4 du dossier de demande d'autorisation environnementale).

A la page 219 du document cité, figure le tableau suivant qui décrit les projets susceptibles de présenter des impacts cumulés avec le projet :

Tableau 55 : Projets susceptibles d’être retenus pour l’analyse des impacts cumulés

Numéro sur la carte	Description du projet	Porteur du projet	Commune	Distance au site	Date de l’avis	Projet retenu pour l’analyse des impacts cumulés et justification
1	Liaison routière entre Trignac et Montoir-de-Bretagne	CARENE	Trignac et Montoir-de-Bretagne	3,7 km	18/09/2019	NON Projet non situé dans le rayon de 1 km retenu
2	Réalisation d’une centrale photovoltaïque au sol aux lieux dits « les Bossènes » et « Jallais »	TOTAL SOLAR	Donges	1 km	21/11/2019	OUI
3	Piste cyclable mer – Brière	CARENE	Communes de la CARENE	5 km	04/02/2022	NON Projet non situé dans le rayon de 1 km retenu

Parmi les 3 projets identifiés, **seul le second est retenu pour l’analyse des impacts cumulés.**

Ainsi, en s'abritant derrière la réglementation, l'exploitant fait semblant de répondre à la question qui lui est posée par la MRAe : à savoir la prise en compte des entreprises voisines susceptibles d'émettre des odeurs, des polluants atmosphériques, de générer du trafic routier et donc d'avoir un impact sanitaire sur la population riveraine.

Bien entendu, suite à sa pseudo analyse des effets cumulés avec le seul projet retenu, la conclusion est sans surprise :

Après analyse, aucun impact cumulé significatif n'a été identifié.

Concernant les odeurs :

Il est fait référence à la modélisation réalisée - voir ci-dessus (**II - sur l'impact au niveau des odeurs**).

Concernant les émissions de polluants atmosphériques :

En plus des rejets atmosphériques liés au trafic des bateaux et des poids-lourds, les cuves de bitume et des autres produits seront équipées d'évents de respiration par lesquels des rejets peuvent se produire (essentiellement lors des remplissages des cuves). Ces rejets peuvent contenir des Composés Organiques Volatils (COV), du sulfure d'hydrogène (H₂S) et des Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP), représentatives des émissions de bitume.

Les points d'émission de vapeurs depuis l'installation sont :

- Les événements des :
 - 4 bacs de stockage de bitume de 6 000 m³ ;
 - 2 bacs de stockage de bitume de 2 000 m³ ;
 - 10 cuves de stockage de bitume de 100 à 120 m³ ;
 - 2 cuves de mélange de 35 m³ ;
 - 8 cuves de stockage d'émulsion ;
- Les 8 quais de chargement des camions citerne ainsi que le poste de chargement de liants clairs.

Deux cheminées seront également à l'origine de rejets atmosphériques :

- Une cheminée liée à l'installation de traitement de l'air des événements des cuves et des quais de chargement. Ces émissions seront composées des gaz présents dans les ciels gazeux collectés au niveau des différentes cuves et des gaz présents lors des phases de chargement ;
- Deux cheminées contiguës, regroupées dans un même tube, liées aux deux chaudières. Ces émissions seront composées des gaz de combustion du gaz naturel.

Afin de réduire les émissions de ces substances, SLO prévoit de mettre en place un système de traitement des effluents gazeux.

Par ailleurs, il propose de mettre en place un programme de surveillance des rejets atmosphériques [MS-2-B] conforme aux prescriptions de l'arrêté du 2 février 1998, tel que présenté dans le tableau suivant :

Tableau 46 : Valeurs Limites d'Émission pour les rejets atmosphériques et fréquence de suivi selon l'arrêté du 02 février 1998

Paramètres	Arrêté du 02 février 1998	Fréquence des mesures de suivi
	Valeur limite de rejet (en mg/m ³)	
COV	20 mg/Nm ³	Annuelle
H2S	5 mg/Nm ³ si le flux dépasse 50 g/h	Annuelle
Sb + Cr + Co + Cu + Sn + Mn + Ni + V + Zn	5	Annuelle
As + Se + Te	1	Annuelle
Cd + Hg + Tl	0,1	Annuelle
Plomb	1	Annuelle
PM10	40	Annuelle

En plus de ces paramètres, SLO propose de suivre deux paramètres supplémentaires, dont les valeurs limites de rejet ne sont pas fixées dans l'arrêté du 02 février 1998 : le benzène et les HAP, tels que présentés dans le tableau suivant.

Tableau 47 : Valeurs Limites d'Émission pour les rejets atmosphériques et fréquence de suivi proposées par SLO

Paramètres	Valeur limite de rejet (en mg/m ³)	Fréquence des mesures de suivi
Benzène	Il est proposé de retenir une valeur de 0,46 mg/Nm ³ , correspondant à 2,3 % des COV ⁶	Annuelle
HAP	Il est proposé de retenir une valeur de 10 mg/Nm ³ , valeur retenue sur le site similaire d'ASPHALTEX SUD à Martigues (13) ⁷	Annuelle

En cas de non détection des substances durant les 3 premières années suivant la mise en service du site, il est proposé le suivi suivant : mesure la 5ème année, la 10ème année puis tous les 10 ans dans le cas où les substances ne sont toujours pas décelées. Ces mesures permettront de s'assurer de la pérennité de l'efficacité de notre système de filtration. Par ailleurs, en cas de mesures de retombées de HAP faites dans la zone, SLO pourra participer à la campagne ponctuelle de mesure.

L'AEDZRP se félicite de voir ajouter un suivi pour le benzène et les HAP.

Par contre, espacer les mesures tous les 5 ans puis tous les 10 ans ne semble pas une bonne idée dans la mesure où avec le temps, rien n'indique que les systèmes de traitement mis en place ne risquent pas de perdre en efficacité.

Les seuils prévus par la réglementation peuvent également évoluer.

En outre, l'AEDZRP demande qu'une surveillance environnementale soit mise en place par SLO afin de mesurer son éventuel impact prenant en compte les HAP, le benzène, les métaux.

Cette surveillance pourrait être mutualisée avec certaines installations existantes et celles à venir.

L'association suggère que SLO ajoute la **mesure régulière des HAP à Donges sur le capteur du quartier Pasteur où le benzène est déjà mesuré, voire également sur des installations à venir à Montoir-de-Bretagne**

Référence à l'étude de zone :

Le document *PJ n°4-Étude d'impact* fait référence à l'étude de zone menée sur le territoire de la CARENE depuis 2021 (*pages 118 à 120*) et notamment à la page 120 aux résultats des deux premières phases

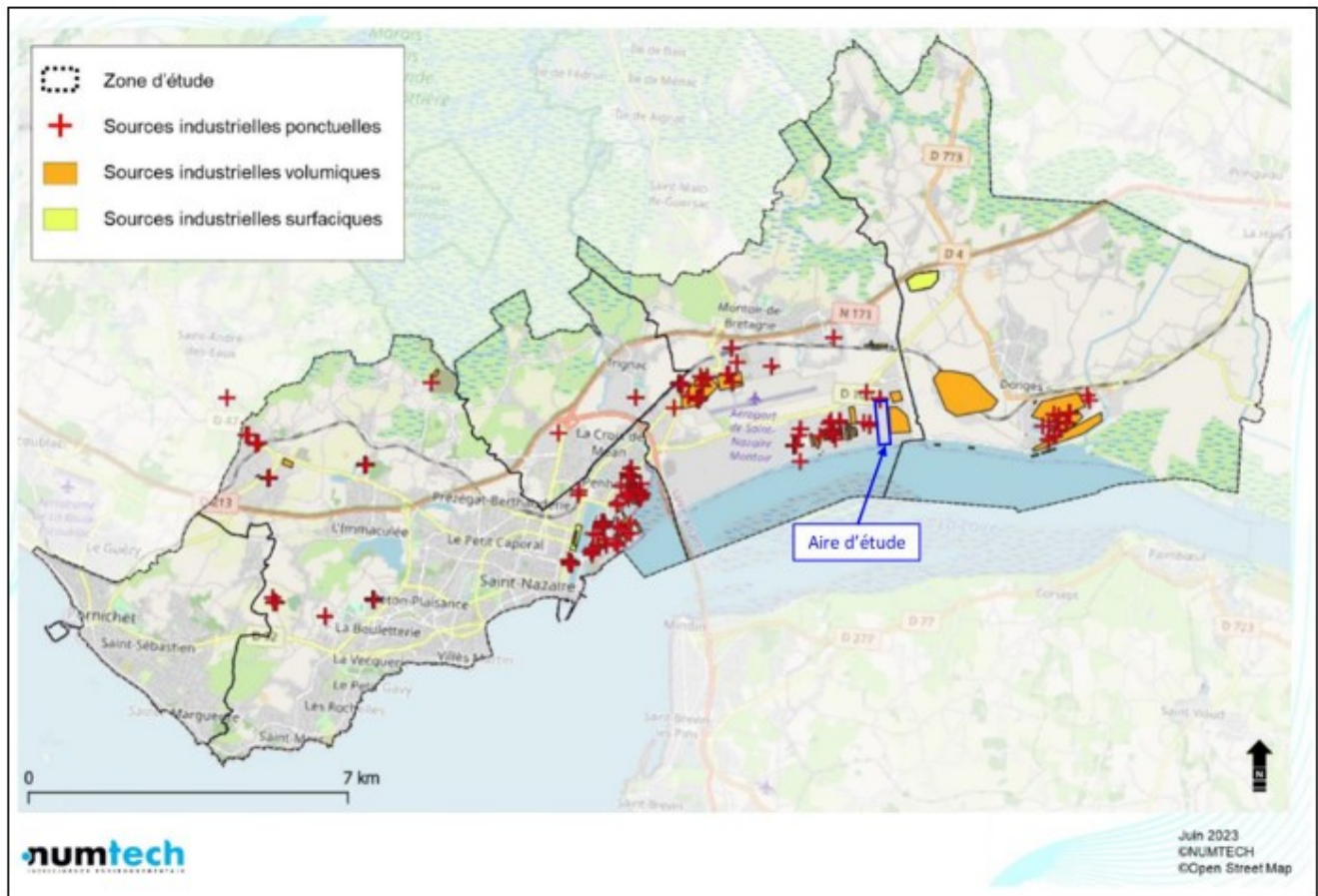


Figure 77 : Sources industrielles individuelles modélisées (source : numtech - Rapport de modélisation)

Les résultats des deux premières phases présentés par la DREAL des Pays de la Loire, issus du rapport de GINGER BURGEAP, sont les suivants :

- Phase 1 : Aucun indicateur particulièrement préoccupant détecté dans le cadre du diagnostic ;
- Phase 2 : Pas de dépassement de seuil de référence quelle que soit la substance.

L'AEDZRP tient à souligner que les rapports BURGEAP phase 1 et 2 ont fait l'objet de nombreuses remarques et critiques des associations (AEDZRP, Association des habitants du village de Gron, LDH, Vivre à Méan-Penhoët) y participant suite aux carences dans les recensements des émissions dans la phase 1 et donc des modélisations non représentatives, sans examen des incertitudes. Ce qui a conduit la DREAL à utiliser des formulations sibyllines voire trompeuses qui ont été reprises page 120.

Après avoir pointé à maintes reprises les manquements de cette étude sans avoir été réellement entendues, elles ont décidé de quitter le dispositif à l'automne 2024.

IV- sur le trafic routier

Le Comité des procédures réuni le 30 août 2023 sous la présidence du sous-préfet précisait sur ce sujet :

Le projet amenant à générer un trafic important de poids lourds sur une route départementale, l'avis du Conseil départemental de Loire-Atlantique sera sollicité lorsque le dossier sera jugé complet et régulier.

Sauf erreur de notre part, cet avis du Conseil Départemental ne figure pas parmi les documents soumis à cette enquête publique.

Il aurait pourtant été intéressant de le connaître.

Le maître d'ouvrage s'est limité dans son étude d'impact à faire référence au comptage réalisé par le Conseil Départemental et à présenter les données recueillies sur le point de comptage le plus proche du site du projet.

Page 109 du document :



Figure 69 : Localisation des points de comptages autour de l'aire d'étude (source : data.loire-atlantique.fr)

Les résultats des comptages concernant la RD100 sont présentés dans le tableau suivant.

Tableau 30 : Trafic routier sur la RD100 (source : data.loire-atlantique.fr)

Axe	Année de comptage	TMJA (en véh/j) / PL (%)
RD100	2022	5 280 / 18,90 %

TMJA : trafic moyen journalier annuel, correspondant à la moyenne sur une année du nombre de véhicules circulant sur cette section, tous sens confondus, au cours d'une journée.

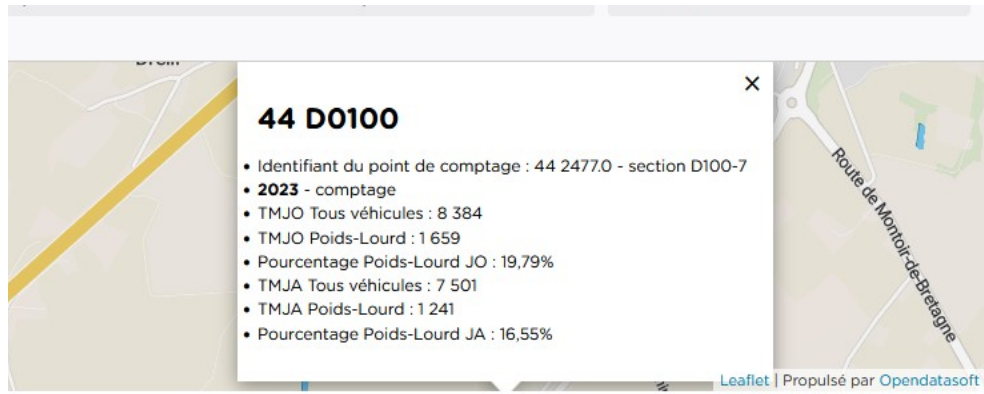
PL (%) : part de poids-lourds en pourcentage dans le TMJA.

Remarques sur la donnée présentée

- le maître d'ouvrage choisit de présenter trafic moyen journalier annuel. Il aurait pu présenter également le trafic moyen jours ouvrés (TMJO), plus représentatif du trafic !

Pour 2022, il était de **6292 (tous véhicules)** dont **1402 pour les poids lourds** (contre 996 pour le TMJA)

Pour 2023, sur le même point de comptage :



[Intégrer](#)

[Widget](#)

re-atlantique.fr/explore/embed/dataset/224400028_trafic-routes-departementales-de-loire-atlantique/m2

[https://data.loireatlantique.fr/explore/dataset/224400028_trafic-routes-departementales-de-loireatlantiquemapdisjunctive.route&disjunctive.epci&disjunctive.commune&disjunctive.annee&refine.epci=CA+de+la+Région+Nazairienne+et+de+l'Estuaire+\(CARENE\)&location=15,47.32943,-2.04992&basemap=jawg.streets](https://data.loireatlantique.fr/explore/dataset/224400028_trafic-routes-departementales-de-loireatlantiquemapdisjunctive.route&disjunctive.epci&disjunctive.commune&disjunctive.annee&refine.epci=CA+de+la+Région+Nazairienne+et+de+l'Estuaire+(CARENE)&location=15,47.32943,-2.04992&basemap=jawg.streets)

1659 poids lourds ...

Si on parle d'effets cumulés, SLO prévoit entre 50 à 70 camions/jour. Comment bien de rotations journalières effectueront ces véhicules ?

Le projet COASTLINE en annonce une cinquantaine, la plateforme logistique AIRBUS en prévoit environ 150 sans préciser s'ils emprunteront tous la RD 100 ...

Est-ce bien raisonnable ???

A la page 120 de l'étude d'impact on peut lire :

Lors des visites de site (avril 2024), l'ambiance sonore était calme (peu de circulation routière et absence de bruit lié aux installations industrielles à proximité).

Cette visite devait avoir lieu en week-end ...

SLO, tout comme les autres porteurs de projets à venir, insistent sur la réduction du trafic portée par leurs nouvelles installations ... Malheureusement cela ne se vérifie pas sur notre territoire !

L'AEDZRP demande à ce qu'une nouvelle évaluation du trafic routier soit effectuée, prenant en compte l'ensemble des projets et assortie de mesures de la qualité de l'air.

V- sur l'étude de dangers

Il faut avant tout reconnaître qu'il est peu fréquent d'avoir une étude de dangers aussi fournie et aussi accessible pour le grand public.

Beaucoup d'informations, de situations prises en compte pour en arriver au final à la conclusion que tous les phénomènes dangereux se situent dans la zone "acceptable" ...

13. Bilan de l'étude de dangers

L'étude de dangers portant sur ce projet a été réalisée sur la base de la réglementation en vigueur. Des potentiels de dangers ont été sélectionnés et des phénomènes dangereux associés ont été modélisés.

Les potentiels de dangers retenus dans l'étude sont :

- Le caractère combustible du bitume,
- Le caractère combustible des scavenger et latex,
- Le caractère combustible des bitumes modifiés,
- Le caractère combustible des huiles,
- Le caractère combustible des liants clairs,
- Le caractère combustible des fluxants,
- Le caractère combustible des amines,
- Le caractère combustible des matières stockés dans le hangar (polymères PMB, soufre, amines polymères et résines pour la fabrication des liants clairs).

Selon les cartographies des zones d'effets, les effets qui sortent des limites du site touchent :

- La rue de Tartane (longeant le site à l'Ouest) et ses bas-côtés,
- Le site voisin EQIOM au Nord du site,
- La friche au Sud-Est du site.

Sur l'ensemble des phénomènes dangereux retenus et modélisés, 4 sont retenus pour être coté en gravité, probabilité et criticité :

- PhD 2-1 : Explosion d'une cuve de bitume de 6 000 m³ (R1),
- PhD 2-2 : Explosion d'une cuve de bitume de 2 000 m³ (R1),
- PhD 8 : Incendie de la rétention R4,
- PhD 17 : Incendie des rétentions R4 et R5.

Le classement dans la matrice de criticité montre que tous les PhD sont situés dans la zone « acceptable ». Aucune mesure compensatoire n'est donc à mettre en place.

Il en est de même pour les effets dominos :

Ainsi, aucun effet dominos depuis les installations du site vers un site voisin n'est susceptible de se produire.

10.3.2.2. Installations industrielles voisines

Le site le plus proche du projet est EQIOM, situé à proximité, au Nord, qui est une usine de broyage de clinker. Cette activité, classée sous le régime de l'enregistrement, ne présente pas de risque particulier d'incendie / d'explosion. Aucun effet domino n'est susceptible de se produire depuis EQIOM vers SLO.

Le site YARA, classé SEVESO, génère des zones d'effets toxiques (comme précisé dans le PPRT de Montoir-de-Bretagne) dans l'emprise du site SLO, sans possibilité d'effets dominos.

L'AEDZRP réitère sa demande d'une prise en compte sérieuse de l'ensemble des risques industriels recensés sur un même territoire !

Combien de risques acceptables faut-il cumuler pour que la situation devienne INACCEPTABLE ?

Au regard des éléments exposés, l'association émet de sérieux doutes quant à l'implantation de cette industrie sur l'emplacement retenu.

Par ailleurs, à l'heure où le GPMNSN affiche haut et fort sa trajectoire de décarbonation et son label ZIBAC, la question se pose réellement d'une telle implantation.

Si comme on peut le lire sur un certain nombre de contributions déposées depuis le 24 septembre sur le registre dématérialisé cette nouvelle usine est indispensable, alors elle ne doit pouvoir se faire qu'en prenant les garanties maximum pour réduire son impact sur la population et l'environnement. Cela passe incontestablement par le choix de l'emplacement retenu et une véritable prise en compte des effets cumulés.