

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 14 octobre 2025

Objet : Consultation du public portant sur la demande d'enregistrement présentée par la Société COASTLINE WEST en vue d'obtenir l'autorisation d'exploiter une usine de production de liants hydrauliques bas carbone

Observations de l'AEDZRP

I - Une entreprise qui se veut bas carbone oui mais ...

◇ Des ciments produits qui restent carbonés :

A la page 14 de la PJ n°1 "*Descriptif du projet*", les différents ciments envisagés sont présentés ainsi que les capacités de stockage de leurs silos respectifs :

IV.6. STOCKAGE DES MATIERES FINIES

Les différents ciments envisagés à ce stade du projet sont les suivants :

- CEM I : Ciment Portland Pur, composé principalement de clinker ;
- CEM II B-S : Ciment Portland composé, constitué de clinker et de matières ajoutées ;
- CEM II C.M : Ciment de Portland composé avec une autre matière minérale, constitué de clinker et d'ajout d'autres matières en plus grande proportion que le précédent ;
- CEM III/A : Ciment au laitier de haut fourneau, mélange de clinker et de laitier ;
- CEM III/B PMES : Ciment au laitier de haut fourneau type B, similaire au CEM III/A mais avec une proportion plus élevée de laitier.

Ces 5 ciments seront stockés dans des silos, dans une aire dédiée au sud de la parcelle. Les silos présentent les capacités maximales suivantes :

- Silos CEM I, CEM II C.M : 4 500 m³ chacun ;
- Silos CEM II B-S, CEM III/A, CEM III/B PMES : 1 700 m³ chacun.

Ils seront ensuite expédiés soit par camion, soit par train sur une voie de chemin de fer déjà existante à l'est de la parcelle. Un silo pour le chargement dans les wagons est également présent (1 700 m³).

Au regard des capacités de stockage qui sont prévues, on constate que près de 75,89% des ciments produits contiendront au moins 50% de clinker et 31,91% en contiendront 95% :

CEM I : 95% de clinker

CEM II B-S : de 65% à 79%

CEM II CM : de 50% à 64%

CEM III/A : de 35% à 64%

CEM III/B PMES 20% à 34%

Or, la société COASTLINE Ouest pour présenter son projet, insiste sur son principal objectif : "*réduire la part de clinker dans les ciments en favorisant l'utilisation d'autres constituants cimentaires, notamment le laitier de haut-fourneau*".

Le maître d'ouvrage indique que le projet permettra une réduction significative des émissions de CO₂, à hauteur de l'équivalent des besoins de 750 000 Tonnes de ciment produites annuellement mais aucune donnée chiffrée n'est avancée.

◇ **Un recours à des énergies fossiles :**

- 2 cuves de GNR (volume cumulé d'environ 11 Tonnes) seront implantées sur le terrain pour le fonctionnement des chargeuses destinées à aménager les stockages ainsi que l'acheminement des matières vers les trémies.
- Recours au gaz naturel (via une canalisation existante en limite de propriété) afin d'alimenter le générateur d'air chaud.

Le recours à la biomasse est évoqué mais sous l'angle d'un éventuel projet.

◇ **Un impact des transports (maritimes/routiers) sur les émissions de CO₂ qui est ignoré**

IMPACTS SUR LES TRAFICS

FLUX ENTRANTS

- 600 000 tonnes par voie maritime
- 100 000 tonnes par voie routière
- 55 employés, en équipes

FLUX SORTANTS

- 700 000 tonnes de produits finis
- 70% maximum par voie routière, selon des heures de livraisons établies, en semaine, 12 heures par jour
- 30% minimum par voie ferroviaire

A ces flux, il faut également ajouter les camions qui feront transiter les matériaux arrivés par bateaux vers le site de l'exploitation, même si le trajet est court.

Par ailleurs aucune indication n'est donnée sur la provenance des matériaux, ni d'ailleurs sur la destination des produits finis.

Le groupe F. SCOTT possédant un établissement au GHANA, certains matériaux seront-ils importés de celui-ci ?

A l'heure où les grands groupes cimentiers affichent leur volonté de réduire drastiquement leur empreinte carbone on ne peut que s'étonner sur le peu de moyens mis en avant par le projet COASTLINE dont la décarbonation semble essentiellement reposer sur l'incorporation de laitiers de fonderie dans ses ciments mais visiblement avec parcimonie ...

Il est tout aussi étonnant que le GPMNSN se réjouisse d'accueillir cette installation alors qu'il a obtenu le label ZIBAC et annonce haut et fort son engagement dans le projet GOCO₂, projet devant être un levier important de la décarbonation des cimentiers LAFARGE et HEIDELBERG.

II - Une nouvelle entreprise qui ne sera pas sans incidences notables sur l'environnement et la santé humaine

◇ **Incidences sur la qualité des sols et des eaux**

A la page 11 de la PJ n°1 "*Descriptif du projet*", il est indiqué concernant le stockage du Laitier qu'il le sera "*à l'air libre*" et "*sur le sol naturel*".

IV.3.1 STOCKAGE DU LAITIER ET DE CALCAIRE

Le laitier est un sous-produit de l'industrie sidérurgique lors de la fabrication de la fonte dans les hauts-fourneaux. Il est formé de constituants non ferreux, des fondants et des cendres de coke. Il s'agit d'un produit inerte.

Le laitier sera stocké au nord de la parcelle sur une zone représentant 8 950 m². Il s'agira d'un stockage à l'air libre. Le laitier sera stocké sur le sol naturel, ceinturé par des blocs-béton de 3 m de hauteur.

Aucune précision n'est apportée sur la composition de ce produit.

- Contient-il des éléments traces (métaux, métalloïdes) et quelles en sont les concentrations ?
- Quelle gestion de l'eau pluviale est prévue pour éviter la mise en solution des éléments traces et leur lixiviation ?
- Une géomembrane sera-t-elle installée sur le sol (apparemment non) avant dépôt des laitiers sans quoi comment le risque de lixiviation des éléments traces est pris en compte et comment sera-t-il géré ?

◇ Incidences sur la biodiversité

Ce nouveau projet s'accompagnera une fois encore de la destruction d'habitats et d'atteintes aux espèces protégées comme indiqué à la page 180 de la PJ n°9 "*Incidences notables sur l'environnement - Annexes*" :

↑ ↓ 180 / 368

6.9. SYNTHESE ET CONCLUSION

Le projet de l'unité de stockage s'implante sur une zone industrielle non utilisée depuis quelques années, mais marquée par les activités anthropiques. Ce projet engendrera notamment la suppression de friches et d'une zone de reproduction pour les amphibiens (mare temporaire).

Différentes espèces ou groupes d'espèces protégées dépendants du site d'étude pour accomplir leurs cycles de vie ont été recensés. Il s'agit :

- **De trois espèces d'amphibiens** dont 2 espèces présentent un statut de vulnérabilité : Crapaud calamite et Pélodyte ponctué, quasi menacés à l'échelle régionale.
- **De trois espèces de reptiles** protégées, seule la Couleuvre helvétique dispose d'un statut de sensibilité : quasi menacée à l'échelle régionale.
- **De vingt-cinq espèces d'oiseaux nicheuses ou potentiellement nicheuses**, dont 10 présentent un enjeu à l'échelle nationale/régionale. Les 5 espèces présentant le plus d'enjeux (nidification sur site) sont :
 - o Verdier d'Europe : protégé en France, quasi menacée à l'échelle nationale.
 - o Bouscarle de Cetti : protégé en France, quasi menacée à l'échelle nationale.
 - o Cisticole des joncs : protégé en France, vulnérable à l'échelle nationale.
 - o Linotte mélodieuse : protégé en France, vulnérable à l'échelle régionale.
 - o Chardonneret élégant : protégé en France, quasi menacée à l'échelle nationale.
- **De trois espèces de mammifères terrestres**, dont le Lapin de garenne, vulnérable à l'échelle régionale.
- **De six espèces de chiroptères** fréquentant le site en chasse et transit.

Il entraîne de fait un dossier de demande de dérogation au titre de l'article L. 411-2 du code de l'environnement portant sur des espèces protégées et leurs habitats.

Le site abrite également des patchs de zones humides floristiques couvrant une surface totale de 1 168 m² vouée à disparaître ...

Importance de la zone humide :

Règle 2 du SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) : Protéger les zones humides

"Les zones humides sont indispensables à la préservation de la biodiversité. Si les zones humides couvrent 3 % seulement du territoire métropolitain, 50 % d'espèces d'oiseaux et 30 % des espèces végétales remarquables et menacées en dépendent". (règlement du SAGE)

Actuellement, plusieurs projets ont été ou vont être soumis à consultation ou enquête publique sur le territoire du GPMNSN entre Donges et Montoir de Bretagne.

La plupart d'entre eux vont être amenés, s'ils se concrétisent, à détruire des zones humides avec parfois également des demandes de dérogation pour la destruction des espèces protégées.

Chaque projet étant traité individuellement, aucune vision globale de ces destructions n'est transmise ...

On ne peut que déplorer que ces disparitions à répétition soient validées dans la mesure où les industriels proposent de les "compenser" en restaurant ou "créant" d'autres zones dans un autre secteur.

En effet, on ne peut considérer la compensation comme une baguette magique censée effacer les dégâts commis sur un site. Ce qui est détruit à un endroit l'est définitivement et rien n'assure que les restaurations annoncées porteront leurs fruits.

Dans le cas du projet COASTLINE, on peut avoir de sérieux doutes quant à l'efficacité des trois mares reconstituées et des barrières installées censées les protéger ainsi que leurs occupants.

Quant à l'installation de dispositifs pour circonscrire les amphibiens aux milieux évités pour réduire les risques d'écrasement pendant le chantier, on ne peut que s'inquiéter de leur efficacité

...

◇ Incidences sur la qualité de l'air

- Emissions dans l'air

Le porteur de projet indique à la page 25 de la PJ n°2 *"Conformité à l'arrêté ministériel de prescriptions générales"* qu'un seul point de rejet à l'atmosphère sera présent et concernera la cheminée située au niveau du broyeur. Celle-ci sera équipée d'un filtre à manche.

Il précise également pages 24 et 25 du même document que tout sera mis en place pour limiter au maximum les émissions de poussières.

Au regard de l'ensemble des manipulations des produits (chargements/déchargements, stockage-parfois à l'air libre...) il est évident que le site contribuera à accentuer les émissions de poussières du secteur.

Dans son rapport intitulé *"YARA Montoir-de-Bretagne Surveillance des particules fines et des retombées en nitrates et ammonium Campagne 2025 – trimestre 1"*, Air Pays de la Loire confirme à nouveau *"un apport particulier en PM10 sur le site de La Camé lorsque les vents proviennent des directions 130°N à 140°N. Ces vents proviennent de la zone industrielle incluant Yara, le Terminal charbonnier, et également les entreprises EQIOM et Millénis. Sans pouvoir distinguer quelle en est précisément la source, cette zone est dans son ensemble vectrice d'un apport en PM10 sur le site de La Camé."*

Compte-tenu de la particularité de ce secteur, une surveillance des émissions de poussières par la mise en place de jauges Owen paraît insuffisant.

- Conformité au PPA

Dans le document PJ n°15 intitulé *"Compatibilité avec les plans, schémas, programmes"*, le maître d'ouvrage précise le positionnement de son projet vis à vis du PPA Nantes / Saint-Nazaire.

Dans le cadre de la révision du PPA Nantes - Saint-Nazaire (en cours actuellement) il est annoncé que les objectifs du PPA II, approuvé le 13 août 2015, ont été majoritairement atteints, tant d'un point de vue réduction des émissions sur la période 2008-2020 que d'un point de vue exposition de la population.

Mais il est également précisé que le périmètre du PPA est concerné par des dépassements des valeurs guides OMS relatives aux particules fines PM2,5.

Cet élément est de nature à renforcer la surveillance des émetteurs par des dispositifs adaptés permettant d'avoir une vision précise des effets cumulés par les différents sites.

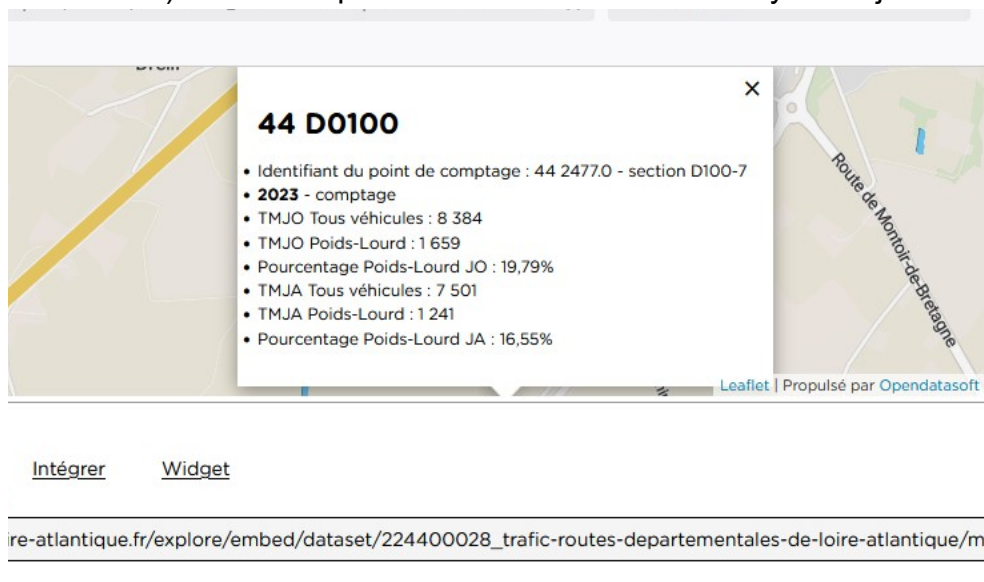
- Trafic routier

Dans le document intitulé "*Mémoire de réponse à la demande de compléments de la DREAL*" en date du 05/09/2025, à la page 6, le porteur de projet qualifie l'impact du projet COASTLINE WEST sur le trafic routier de la zone de **marginal** ...

Le flux de camions est annoncé en moyenne annuelle (50 pour le retrait des produits + 9 pour l'import de matières) et non en moyenne "jour ouvré" ce qui est sensiblement différent ...

Par ailleurs, les camions, quelle que soit leur activité, effectuent un aller et un retour. En examinant le tableau figurant à cette même page on remarque qu'il est annoncé 168 dans la case poids lourds en moyenne "jour ouvré" contre 118 en moyenne annuelle ...

En 2023, sur le point de comptage situé sur la D100 (qui sera empruntée certainement par les camions allant sur le site) il était comptabilisé 1 659 camions en moyenne "jour ouvré".



[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)

Le projet SLO, qui se trouverait à proximité, envisage 50 à 70 camions par jour, soit entre 100 et 140 passages. Quant à la plateforme logistique d'AIRBUS, il est question de 150 camions par jour, donc environ 300 passages.

Quand pourra-t-on parler d'effets cumulés ???

◇ Absence de réelle prise en compte des effets cumulés

A la page 9 de la PJ n°8 "*Incidences notables sur l'environnement*", le maître d'ouvrage recense les projets susceptibles de présenter des effets cumulés avec le sien :

II.2. INCIDENCES CUMULEES AVEC D'AUTRES PROJETS

Les projets sont identifiés en consultant les informations mises à disposition à la date du 30/01/2025 par les Services de l'Etat et la MRAe Pays de la Loire (Mission Régionale d'Autorité Environnementale) sur les 3 dernières années. Ils sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 1. Incidences cumulées avec d'autres projets

Référence du projet	Type de projet	Commune du projet	Distance estimée	Incidences cumulées possibles
2024APPDL60 Septembre 2024	Projet de construction d'une centrale photovoltaïque au sol	DONGES	Environ 3 km	Trafic lors des travaux
2023APPDL97 Octobre 2023	Projet de centrale photovoltaïque au sol	TRIGNAC	Environ 6 km	Aucune (travaux déjà réalisés)

Il est regrettable que les autres projets actuellement en réflexion ne soient pas également examinés notamment au regard du trafic routier que chacun va générer et qui empruntera sensiblement les mêmes trajets.

Aucune prise en compte non plus des risques qui peuvent émaner des entreprises voisines et d'éventuels effets dominos.

III - Une nouvelle entreprise qui pourrait contribuer à augmenter les émissions de chrome VI sur le territoire

Le chrome VI est classé cancérigène certain pour l'Homme (Groupe 1 du CIRC) depuis 1990, dans le groupe 1A par l'Union Européenne et le groupe A par l'US-EPA*), mais uniquement lors d'une exposition **par inhalation** (US EPA, 1998). Cette classification s'est faite principalement à partir d'études effectuées sur des populations de travailleurs (Anses, 2012 ; CIRC, 2012). Chez l'Homme, le cancer associé est celui des poumons. Certaines données supposent aussi une augmentation des cancers nasaux et des sinus (CIRC, 2012).

Les activités de COASTLINE WEST pourront être sources d'émissions de chrome VI : présence dans les matières premières, émissions pendant la cuisson, au moment de l'ajout d'additif ...

L'annexe 3 du document PJ n°9 "Incidences notables sur l'environnement - Annexes" s'attache à présenter l'évaluation de l'impact des activités du site vis à vis des dangers liés au chrome VI et fait référence à l'étude de zone actuellement en cours

Sans surprise, il est conclu que *"l'impact des activités de COASTLINE WEST sur la teneur de chrome VI dans l'air ambiant de la zone d'étude est négligeable"* ...

Les projections faites sur le papier ne peuvent être suffisantes et les mesures sont indispensables.

Malgré les demandes répétées des associations locales pour la mise en œuvre d'un réel suivi des émissions de chrome VI sur le territoire, seulement 4 campagnes de 2 semaines chacune sur 4 sites (dont un témoin) sont prévues dans le cadre de l'étude de zone. Dès les premières campagnes, des problèmes techniques ont impacté les mesures, réduisant leur représentativité (source : *Étude de zone sur le territoire de la CARENE Phase 3 – prélèvements air ambiant Rapport intermédiaire – mai 2025*).

Tout récemment, dans le cadre du suivi des émissions de chrome VI sur le site AIRBUS Saint-Nazaire, un rapport a fait état de mesures 100 fois supérieures à la norme à l'occasion d'un contrôle inopiné.

Afin de comprendre ce qui avait pu se passer, deux bureaux d'études ont pratiqué au même moment et au même endroit de nouvelles mesures. Il s'est avéré qu'ils ne trouvaient pas les mêmes résultats ...

Ce qui n'est pas fait pour rassurer les salarié·es et la population.

Il est donc indispensable de suivre avec la plus grande attention tout site pouvant être à l'origine d'émissions de cette substance.

Au regard des éléments exposés, l'association émet de profondes réserves 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.