

AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE

Commission Espèces et communautés biologiques

Séance du 23 novembre 2022

art. L411-1 et L411-2 du livre IV du code de l'environnement

Référence Onagre du projet : n°2022-08-13c-00874 Référence de la demande : n°2022-00874-011-001

Dénomination du projet : Ville-port de la Grande-Motte

Demande d'autorisation environnementale - Date de mise à disposition :

Lieu des opérations : -Département : Hérault -Commune(s) :34280 - La Grande-Motte

Bénéficiaire : COMMUNE DE LA GRANDE MOTTE

MOTIVATION ou CONDITIONS

Éléments du dossier examinés : Dossier Etude d'Impact / Autorisation environnementale / Demande de dérogation Tome 5 (BIOTOPE, Septembre 2022, 209p + Annexes + Cerfa N° 13614*01 + Cerfa N° 13616*01) incomplet (Annexes manquants) ; Rapport d'instruction DREAL Occitanie (Octobre 2022, 25p) ; Dossier Etude d'Impact / Mémoire en réponse (BIOTOPE, Juin 2022, 46p)

Objet : Demande de dérogation pour (i) la Capture, la Destruction ou la Perturbation intentionnelle d'espèces animales protégées (formulaire Cerfa n°13616*01) et (ii) la Destruction, l'Altération ou la Dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées (formulaire Cerfa n°13614*01) au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement, dans le cadre du projet Ville-Port de la Grande Motte (Hérault) porté par la Commune de La Grande Motte.

Le projet est soumis à la réglementation de **'Evaluation Environnementale'** au titre de l'article R.122-1 du Code de l'Environnement (Travaux, ouvrages et aménagements en zone côtière ; Travaux de rechargement de plage ; Travaux, ouvrages et aménagements dans les espaces remarquables du littoral et mentionnés au 2 et 4 du R. 121-5 du code de l'urbanisme ; Rejet en mer) et de **'Autorisation environnementale'** au titre de l'article R.214-1 du Code de l'Environnement (Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur le milieu ; Dragage et/ou rejet afférent en milieu marin). Le dossier de demande de dérogation s'inscrit dans le cadre de **'Autorisation environnementale'** conformément à l'article L.181-2 du Code de l'Environnement. Compte tenu des enjeux environnementaux, le maître d'ouvrage a opté pour la réalisation d'une **étude d'impact** au titre de l'article R.122-5 du Code de l'Environnement.

La demande de dérogation concerne 47 espèces protégées (avérées et/ou potentielles) dont le Grand Dauphin (*Tursiops truncatus*) qui nécessite une dérogation ministérielle conformément à l'article R.411-8 du code de l'environnement.

Contexte et enjeux : Le projet prévoit les quatre opérations suivantes sur site (qui ont des localisations et des durées de travaux bien différentes, allant par exemple de 4,5 mois à 8 ans) :

- l'extension du port et la modernisation des infrastructures portuaires avec la création d'une nouvelle digue portuaire et de 400 anneaux supplémentaires à flot, dont une partie est dédiée au développement de la filière Catamarans ;

- le déplacement et la modernisation de la zone technique nautique, par la création d'une halle nautique sur 17 000 m² dédiée aux entreprises, vitrine d'un savoir-faire local ;
- le développement d'une offre résidentielle de 480 logements sur 38 000 m² adaptés au confort et aux besoins d'aujourd'hui sur l'ancien site de la zone technique, renommé quartier de La Colline ;
- la requalification des espaces publics périphériques du port permettant notamment de relier le Levant et le Couchant par une balade sur les quais de plage à plage.

Situé sur le domaine public communal, portuaire ou maritime naturel de l'État, ce projet d'extension entraîne une modification notable de la configuration de la digue ouest du port. Il est donc nécessaire d'étendre le périmètre administratif du port pour inclure l'ensemble des ouvrages créés en son sein.

Le projet prévoit le **confortement de la digue Est existante sur un linéaire de 325 ml**, sans modification de l'altimétrie de l'ouvrage. **La nouvelle digue Ouest empiétera sur la plage mitoyenne** (réduction d'environ 240 ml) dont une partie permettra **l'extension de l'esplanade Baumel**. Une **nouvelle plage sera créée le long de la digue jusqu'au tenon**. Un rechargement initial en sable d'environ 30 000 m³ sera réalisé avec le sable extrait à l'ouest de l'actuelle digue pour l'extension du port. La présence du tenon et le transit sédimentaire permettront de maintenir la plage en équilibre, ce qui ne nécessitera pas de rechargement d'entretien.

La création de deux nouveaux bassins portuaires est envisagée : bassin Nord (Baumel) de 25 000 m² et bassin Sud (avant-port) de 50 000 m². Les nouveaux équipements dédiés aux services portuaires suivants seront localisés sur la presqu'île Baumel :

- 2 nouvelles darses de mise à l'eau (5,5 m et 11 m)
- 1 mise à l'eau réservée aux professionnels (25 ml)
- 1 nouvelle station d'avitaillement au droit de la pointe des Douanes et démantèlement de l'ancienne, afin de libérer de l'espace sur l'aire de carénage, de moderniser et sécuriser les équipements
- 1 station fixe de pompage des eaux grises et noires des bateaux (déplacement), avec raccordement au réseau d'assainissement collectif
- 1 déchetterie portuaire et des espaces techniques dédiés à l'entretien du port.

Les travaux de construction de la digue Ouest dureront environ 9 mois. Le confortement de la digue Est sera réalisé la deuxième année pendant 4,5 mois. Les travaux de construction des bâtiments de la halle nautique s'étaleront sur les 3 années. Préalablement au démarrage des travaux de construction des logements de la Colline, il est nécessaire de démolir les bâtiments de la zone technique existante. Les travaux démarreraient en octobre 2023 et s'achèveraient mi 2031.

Avis sur l'éligibilité à une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées qui repose sur trois conditions :

La raison impérieuse d'intérêt public majeur (RIIPM) : l'intérêt d'un tel projet sur la santé, la sécurité publique et des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement n'est pas démontré ici, compte tenu des effets du changement climatique et des effets de celui-ci sur les risques d'immersion et de conséquences directement induites sur les structures, leurs usagers et l'environnement. La commune de La Grande Motte est d'ailleurs soumise à un PPRI (Plan de Prévention du Risque Inondation) ; elle est ainsi classée en zone rouge, donc inconstructible, car située en « zone d'aléas de forts déferlements ». Un prérequis à ce projet serait donc un déclassement de cette zone rouge pour les futures constructions prévues dans ce projet,

déclassement qui a reçu un avis négatif de l'Autorité environnementale du ministère de l'Environnement. Ainsi, ce projet crée un problème important de sécurité publique au lieu d'en résoudre. Les raisons évoquées pour la réalisation du projet peuvent être considérées comme répondant à la raison impérative d'intérêt public majeur uniquement pour des **raisons sociales** (création de logements) **et économiques** (station balnéaire liée au nautisme) puisqu'il entre dans le Plan Littoral 2021 (plan régional doté d'un milliard d'euros destiné à soutenir la réalisation de projets d'aménagements durable). Cependant, même ces critères ne sont justifiés qu'à court terme et ne visent pas des intérêts durables à long terme, compte tenu des derniers rapports du GIEC sur la montée des eaux due aux changements globaux. De plus, le projet présente peu d'éléments convaincants permettant de justifier le bon dimensionnement des infrastructures établies sur un équilibre entre les besoins et les impacts environnementaux du projet (surtout si on détaille chacune des parties du projet). Par exemple, sur la création de logements, pourquoi 480, pourquoi ajouter une tour de presque 40m de haut, pourquoi à cet endroit-là...etc ? La bonne adéquation entre le nombre de logements, le nombre d'anneaux et les dimensions de la Halle nautique n'est jamais présentée.

↳ **Cette condition d'octroi n'est donc pas respectée, car le projet pose des problèmes de sécurité notamment sur le long terme, et son dimensionnement est mal justifié.**

2. L'absence de solutions alternatives n'est pas non plus démontrée dans ce dossier. Le pétitionnaire montre que le projet s'inscrit dans un contexte de déficit de places dans les ports de la côte languedocienne. Le pétitionnaire explique que, parmi les quatre ports du Golfe d'Aigues-Mortes (Port de la Grande Motte, Port Camargue, Port de Carnon, Port de Palavas-les-Flots), seul celui de la Grande Motte présente le moins de contraintes environnementales et techniques dans le cadre d'un projet d'extension des capacités portuaires. Malgré un foncier très contraint, il est également mis en avant la nécessité de créer de nouveaux logements (PLU) notamment par de la mutation du parc résidentiel, comme cela l'est proposé dans le présent projet. Le pétitionnaire justifie donc le choix du scénario retenu (capacité portuaire, modernisation de la zone technique, création d'une offre de logement équilibrée et requalification des espaces publics) par la meilleure prise en compte des grands enjeux du territoire. Or, aucune autre solution alternative sur la zone n'a été présentée, ce qui n'est pas conforme au code de l'environnement. En détaillant chacune des quatre parties du projet, la création de logements hors du port et de construction sur une zone classée inondable (modification du PPRI – Plan de Prévention contre les Risques d'Inondation par le préfet concernant la zone rouge de déferlement qui couvre la plage la rendant ainsi constructible sans prendre en compte les données du GIEC). La création d'une halle nautique sur 17 000 m² dédiée aux entreprises (associée à la manipulation de différents plastiques et solvants et autres polluants potentiels) est aussi très exposée à ce risque de submersion. Le plan de prévention se base toujours sur une surcote de **0,60 m**, alors que les scénarios actuels prévoient une élévation moyenne du niveau de la mer comprise entre 0,26 et **0,82 m** (1,9 m pour les plus pessimistes) pour le même horizon 2100. Curieusement, ce projet prend pour acquis la modification du PPRI. Modifier un plan garant de la sécurité des personnes et des biens, sans pour autant démontrer que cette modification n'entraîne pas une diminution de ladite sécurité et encore moins qu'elle permette son amélioration, est une démarche délétère pour convaincre le CNPN. Le projet évoque aussi une désimperméabilisation de 1,3 hectares, alors que des tonnes de béton seront utilisées pour couvrir les surfaces associées aux logements, au nouveau quai et à la halle nautique. Visiblement, la désimperméabilisation évoquée est brute, mais pas nette sur l'ensemble du projet

↳ **Cette condition d'octroi n'est donc pas non plus respectée, car le projet ne présente pas de solutions alternatives à l'échelle globale, ni à l'échelle de chacune de ses quatre parties. e.**

3. Nuisance à l'état de conservation des espèces concernées : **malheureusement là aussi le dossier présente de nombreuses faiblesses**. Au regard du caractère tout à fait remarquable de ce site, il est

attendu des études plus poussées afin de pouvoir justifier de certains choix et de pouvoir évaluer correctement les impacts de ce projet (phases travaux et fonctionnement) sur les espèces protégées et leurs habitats, d'autant plus que ces travaux sont inclus dans un secteur avec plusieurs classements et protections (**6 sites N2000** (3 ZSC et 3 ZPS), dont deux en mer très étendues (ZSC Posidonies de la côte palavasienne, ZPS Côte languedocienne) ; une **ZPS et limitrophe d'une ZSC** ; six **ZNIEFF** (3 de type II et 3 de type 1)). Quatre autres zonages du patrimoine naturel sont concernés par l'aire d'étude élargie, tous situés à plus d'un kilomètre de l'emprise du projet : 1) Zone humide RAMSAR « La Petite Camargue » (FR7200017) ; 2) Réserve de la Biosphère « Camargue » (FR6400003) ; 2) Terrains du conservatoire du littoral ; 4) Périmètres relatifs aux Plans Nationaux d'Actions (chiroptères, Aigle de Bonelli, Outarde canepetière et Butor étoilé).

↪ **Cette condition d'octroi n'est donc pas non plus respectée.**

L'avis pourrait donc s'arrêter, mais le CNPN poursuit l'analyse pour montrer quelques-uns des autres manquements.

► **Avis sur les inventaires relatifs aux espèces protégées concernées et à leurs habitats impactés :**

Il est prévu qu'une partie de la plage principale (3,5 ha de la plage du Couchant) soit condamnée pour accueillir des hangars de fabrication de bateaux. Alors que le port est à saturation, deux nouveaux bassins de 400 anneaux seraient creusés à l'emplacement de l'actuelle zone de carénage et de l'esplanade Baumel. Les remblais ainsi obtenus seraient utilisés pour consolider une partie de la plage du couchant, afin d'y installer les hangars de fabrication de bateaux. À la place de ces hangars, 480 logements seraient construits. Pour protéger des risques de submersion ces bâtiments industriels qui utilisent des produits toxiques, une nouvelle digue devrait être bâtie. Le CNPN s'inquiète des conséquences écologiques et touristiques de ces aménagements.

➤ Après analyse des documents disponibles, l'état initial de l'environnement marin montre des faiblesses sur certaines études clefs. Tomes 1 à 4 manquants (Etudes courantologiques et sédimentologiques de l'impact de la nouvelle digue sur le trait de côte ; Dimensionnement des aires de carénage et en particulier de la zone de stockage des eaux avant traitement au regard de la pluie ; Plan de gestion des matériaux meubles très partiel et imprécis du fait du manque de données des caractéristiques géotechniques de ces matériaux notamment pour envisager leur réutilisation partielle dans les besoins de remblaiement pour le nouvel espace Baumel). L'effort d'échantillonnage est faible pour la faune marine (une plongée en mai 2016, deux en mars 2019, quatre en deux mois mai et juin 2020). Même constat pour les mammifères marins et effort inexistant sur les tortues marines (hors observation d'une grosse tortue dans le port en avril 2020), alors qu'il existe sur site le Centre d'étude et de sauvegarde des tortues marines de Med CESTMED installé à la Grande Motte qui réalise des relâchés de petites tortues et qui a réalisé des observations d'éclosion de tortues sur la plage en octobre 2018.

- **Pas d'étude de courantologie (annexes 5 & 6 manquantes)** concernant l'impact de la nouvelle digue sur l'érosion et/ou l'ensablement du littoral et les risques d'altération de l'herbier de *Posidonia oceanica* ? Risques de pollutions de l'espace Baumel sur les eaux de baignade ? Pollution pour les espèces protégées ? **Cette étude est requise afin de pouvoir évaluer l'impact réel du projet après travaux dans sa phase de fonctionnement.**

- **Pas d'étude sur les sédiments de dragage** (écotoxicologie et granulométrie) et de la réglementation en vigueur sur la réutilisation des remblais dans les aménagements (*Arrêté du 4 juin 2021* fixant les

critères de sortie du statut de déchet pour les terres excavées et sédiments ayant fait l'objet d'une préparation en vue d'une utilisation en génie civil ou en aménagement ; *Arrêté du 9 août 2006* relatif aux niveaux à prendre en compte lors d'une analyse de rejets dans les eaux de surface ou de sédiments marins, estuariens ou extraits de cours d'eau ou canaux ; *Décret n° 2021-321 du 25 mars 2021* relatif à la traçabilité des déchets, des terres excavées et des sédiments) : **Incidence sur la qualité des eaux (pollution de l'habitat de la tortue marine et eaux de baignade pour les usagers) et la chaîne trophique (dauphins en bout de chaîne) par rapport à la dispersion des contaminants en mer ?**

- **Dragage du futur bassin sud** prévu par drague aspiratrice stationnaire avec refoulement de mélange eau-sédiments dans des casiers de décantation aménagés à l'extrémité de la plage Ouest en vue du **rechargement de reconstitution d'une nouvelle plage. Quid de la nouvelle réglementation de la réutilisation des sédiments de dragage ?**

- **Etude sur les risques d'inondations sous-estimée** : les experts s'attendent, d'ici à la fin du XXI^e siècle, à une **hausse variant de 26 à 82 cm**, selon le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC). Sans compter d'autres causes régionales qui peuvent accentuer le phénomène, comme au Languedoc Roussillon avec ce que l'on nomme « recul du trait de côte » (voir rapport 2021 du RECO, le réseau des experts du changement climatique et de ses conséquences en Occitanie). En effet, la mer gagne du terrain sur la terre, la plupart du temps à cause des effets anthropiques de mauvais aménagements (nettoyage des plages au bulldozer). Les digues et les ports construits massivement par les communes depuis les années 1960, ont, en déviant les courants marins, profondément perturbé les apports naturels en sable. Or, il est très difficile de ralentir les effets de l'érosion. Les stations balnéaires allouent en moyenne un budget annuel de 1 million d'euros à l'entretien de leurs plages (630 000 euros pour La grande Motte). **Quid de la sécurité réelle de tels aménagements ?**

- **Effet de la surfréquentation touristique sur l'environnement** : risque de multiplication des plages privées impliquant la diminution de surface de plage avec érosion des plages due à l'entretien des plages privées (nettoyage avec bulldozer pour enlever les Posidonies mortes), pollution marine et des plages due au nautisme... **Dégradation et altération de l'habitat des tortues marines ? Augmentation du trafic sur la zone (8 000 bateaux/an dont la moitié à moteur) avec « légère » dégradation des conditions de quiétude, susceptible d'impacter les poissons, oiseaux et mammifères...très léger (effets réels évalués dans le cadre d'études plus globales MA5) sur les mesures d'accompagnement pour les incidences résiduelles potentielles.**

- **Effets cumulés ?** Cet aspect n'a absolument pas été pris en compte dans l'étude, ce qui est vraiment préjudiciable pour évaluer l'impact global du projet sur les espèces protégées. C'est assez contradictoire avec la présentation des autres ports de plaisance. Cette absence de considération des impacts cumulés contribue à sous-dimensionner la séquence ERC.

- **Impact sur tortues marines largement sous-estimé** : le pétitionnaire n'a pas jugé utile de réaliser une prospection pour cette espèce protégée bien habituée des côtes de la région. L'analyse est basée sur des données bibliographiques et orales (pas de présence considérée alors que des pontes sont observées) et définit l'impact brut en phase aménagée comme moyen, alors que la destruction d'habitat n'est pas prise en compte (3,5 ha de la plage disparaissent sous les constructions de l'esplanade Baumel). **Il est conseillé au pétitionnaire de rajouter cette espèce à la demande sur le formulaire Cerfa.** Les tortues marines et en particulier l'espèce protégée *Caretta caretta* fréquentent les eaux de la baie d'Aigues-mortes. Les suivis réalisés depuis plus de 30 ans par le Réseau en charge du suivi des échouages (RTMMF-SHF) montrent qu'il s'agit principalement des juvéniles. Les suivis aériens réalisés dans le cadre des suivis ACOBAMS (oiseaux et mammifères marins) confirment

également l'importance des eaux de Méditerranée française pour cette espèce. L'activité de ponte de la tortue caouanne n'a pas été observée dans la baie de d'Aigues-mortes (observée à St Tropez en 2020 et Valras en 2022), confirmant que des adultes reproducteurs fréquentent également le littoral méditerranéen français (données aussi confirmées par le RTMMF-SHF et les survol ACOBAMS). L'argument « plage très fréquentée » pour considérer les plages de la commune de la Grande-Motte comme défavorable pour la ponte de la tortue caouanne ne tient pas, compte tenu de la connaissance de son comportement de ponte en méditerranée orientale et les événements de pontes observées en Méditerranée occidentale (Italie, France et Espagne). La problématique « ponte » n'est pas le plus important pour la prise en compte de cette espèce dans ce dossier. Malgré la connaissance de la fréquentation du secteur par les tortues marines, et en particulier du suivi des échouages faisant l'objet quasi systématiquement d'une analyse des causes de mortalité (captures accidentelles et collisions avec le trafic maritime), il est surprenant que le dossier ne fasse aucune allusion à cet aspect, sachant que l'augmentation du nombre d'anneaux devrait donc résulter en une augmentation du trafic maritime et potentiellement des collisions (pouvant être mortelles) avec les tortues marines. Des arguments (saisonnalité de l'activité de navigation, de fréquentation des tortues, etc.) auraient pu être développés pour évaluer cette menace, ainsi que des mesures de réduction existantes dans d'autres régions de Méditerranée confrontées à de fortes activités nautiques estivales et la présence de tortues marines.

- **Concernant les mammifères marins**, les inventaires réalisés indiquent la présence permanente du Grand Dauphin dans les golfes d'Aigues-Mortes, confirmée par les transects visuels et l'enregistrement passif à l'aide d'hydrophones placés à la sortie du port. Mais la période d'observation, visuelle et acoustique ne porte pas sur l'ensemble de l'année (lacune d'observation entre juillet et novembre), ce qui **ne permet pas de disposer d'une vue globale des enjeux**. Aucune mention n'est réalisée concernant la PNA Cétacés.

- Enfin, l'état Initial très bien réalisé sur **les oiseaux de mer** avec transects instructifs. Mais ce n'est pas le groupe sur lequel il fallait mettre le plus d'efforts. Les habitats sont peu décrits, on est sur des descriptions Eunis niveau 3, ce qui est insuffisant. **La description phytosociologique est insuffisante.**

➤ Concernant l'état initial de l'environnement terrestre, le milieu est déjà très urbanisé et fortement remanié. L'impact touristique est massif à 120 000 touristes annuellement pour environ 9000 habitants. Les inventaires terrestres sont classiques, mais bien réalisés sur les oiseaux marins. Cependant, il existe une grande disparité selon les groupes taxonomiques ayant un effort correct à faible. Les habitats naturels terrestres sont assez peu décrits, avec des descriptions Eunis de niveau 3 ce qui est insuffisant, la description phytosociologique est également insuffisante. Les habitats naturels sont ainsi globalement négligés dans la phase inventaire. Cependant les négligences en milieu terrestres sont globalement plus faibles au regard de celles du milieu marin. Les mentions au Lézard ocellé doivent être remplacées par celles du Psammodrome d'Edwards. Dire que l'impact sur le milieu dunaire est négligeable, alors qu'une dune de surface notable sera détruite correspond à une démarche assez audacieuse en termes d'évaluations des impacts bruts.

► **Avis sur les impacts et la séquence ERC :**

➤ Sur le milieu marin, le dossier présente très peu de mesures d'évitement, des mesures de réduction qui doivent être revues et complétées (MR-1, MR-2, MR-3, MR-4, MR-5, MR-6, MR-8, MR-9, MR-19, MR-21), de même que pour certaines mesures de compensations (MC-1) et d'accompagnement (MA-1, MA-2, MA-5, MS-1, MS-2, MS-3, MS-4, MS-5, MS-7).

- La mesure R-21 relative à la suppression de la mise à l'eau des VNM est de nature à minimiser le dérangement des organismes marins, à la condition que cette mise à l'eau ne se

ne se fasse pas ailleurs, en dehors du port et à proximité. Des précisions sont attendues sur l'absence de report de la mise à l'eau de ces véhicules.

- La mesure ME-2 sur l'évitement des dunes pendant les travaux n'est pas de l'évitement mais de la réduction.
- Evitement / Solutions alternatives : comme les logements vacants, il y a beaucoup de bateaux très peu utilisés. La moyenne d'utilisation des bateaux de plaisance est de 3-4 jours par an. Quelle autre stratégie de bateau partage pourrait être déployée pour plus de sobriété d'espace ?
- La mesure MR-1 relative à l'éclairage du chantier devra distinguer ce qui relève des obligations réglementaires qui ne peuvent être considérées comme des mesures de réduction, des prescriptions supplémentaires que le pétitionnaire propose de mettre en œuvre au titre de la réduction. Les enregistrements acoustiques mettent en évidence un comportement plutôt nocturne des grands dauphins, d'où la contradiction entre l'affirmation qu'il n'y aura pas de travaux nocturnes et le fait que les horaires des travaux s'étendent jusqu'à 22 heures, donc la nuit au moins une grande partie de l'année. Ce fait a pour conséquence que la mesure de réduction R-8 qui prévoit entre autres, l'arrêt du chantier lorsque des cétacés sont observés à proximité ne pourra pas être opérationnelle.
- La mesure MR-21 sur le bruit des scooters de mer : cette mesure pourrait en réalité constituer une réelle compensation, si elle conduit à une réduction suffisante du bruit des scooters pour compenser le bruit induit par les bateaux en phase d'exploitation. Cependant, aucune indication n'est précisée quant à la mise en œuvre de cette mesure, ce qui n'est pas suffisant pour évaluer les garanties d'une telle faisabilité. De plus, la suppression de la mise à l'eau des VNM est de nature à minimiser le dérangement des organismes marins, à la condition que cette mise à l'eau ne se fasse pas ailleurs, en dehors du port et à proximité. Des précisions sont attendues sur l'absence de report de la mise à l'eau de ces véhicules.
- La mesure de compensation-accompagnement Grand Dauphin : cette mesure n'est acceptable que si la réduction est suffisante pour que les impacts résiduels soient très faibles. Et le financement n'est pas encore fléché, on ne sait même pas s'il y a des besoins en la matière. Le PNA cétacés devrait être consulté pour cela.

L'incidence qualifiée de moyenne des travaux sur le grand dauphin comprend une dégradation de la qualité des habitats et un dérangement résiduel des animaux par le bruit pendant les travaux, et après par l'augmentation du trafic et des risques supplémentaires de pollution. Cette incidence résiduelle impose des mesures de compensation. Comme le pétitionnaire l'indique, la compensation est difficilement réalisable en milieu marin, aussi est-il proposé des mesures de suivi des effets de l'aménagement et d'accompagnement (soutien à des programmes de recherches et éducatifs sur l'impact des activités humaines).

Cependant, le niveau d'engagement financier reste faible sur cinq ans (100 000 euros), quant au suivi, on peut s'interroger sur ce qu'il recouvre précisément, car il est déjà mentionné plus haut dans le rapport en tant que mesure de suivi de l'efficacité des mesures de réduction et de compensation (MS-2). Il n'est d'ailleurs prévu qu'un seul suivi acoustique pendant le chantier, puis à l'année N+1 et N+3. Un suivi tout au long du chantier mériterait d'être réalisé et au-delà, a minima à l'année N+5. Un suivi par observation visuelle permettrait également de mesurer les effets du chantier sur la fréquentation des tortues marines dans la zone d'étude éloignée. Au titre des mesures compensatoires, un financement pourrait être dédié à l'étude de l'influence de travaux sous-marins et notamment des émissions acoustiques sur les tortues marines, actuellement peu connus.

L'activité de nautisme, activité cible dans ce projet, ne fait l'objet d'aucune mesure de réduction ou d'accompagnement. Pour cette activité, il est attendu des propositions innovantes en termes d'écoresponsabilité en termes de gestion des déchets, gestion de l'eau, gestion de l'énergie, gestion des plastiques, bonnes pratiques de mouillage. De plus, il existe de nombreux guides sur le nautisme

durable, rédigés notamment par l'OFB entres autres (voir aussi le Mooc du nautisme durable). Moderniser le port de plaisance de La Grande Motte aurait dû inclure cette dimension d'écoresponsabilité.

➤ Sur le milieu terrestre, la mesure MR19 indique la plantation de 344 arbres, mais rien n'est dit sur le choix des espèces, ni sur la pertinence de leur localisation, il faut ajouter un remplacement systématique des individus morts. C'est incompréhensible vu le nombre d'arbres concernés. La mesure indique l'extraction des deux types de palmiers présents actuellement sur site, et leur déplacement à d'autres endroits. Il aurait fallu considérer cette opération comme une translocation végétale, et donc ajouter une mesure d'accompagnement dédiée. De plus, aucune mesure de translocation végétale n'est prévue pour les trois espèces patrimoniales qui seront simplement détruites. Le rechargement d'environ 30 000 m³ de sable n'est associé à aucune mesure envers la flore, pourtant très utile pour stabiliser les milieux dunaires.

Plusieurs chiroptères ont également été inventoriés notamment dans les bâtiments actuels, mais aucune mesure de réduction n'est proposée pour défavorabiliser ces bâtiments avant de les détruire. Ce groupe taxonomique souffre d'une sous-investigation.

L'entomofaune associée à ce milieu dunaire est également ignorée, alors qu'une partie notable de milieu dunaire sera détruite. Les coléoptères psammo-halophiles des dunes littorales constituent par exemple un groupe indicateur et parapluie à considérer dans la conservation des milieux dunaires (voir les guides de l'OPIE et du Conservatoire du littoral notamment). : https://opielr.org/wp-content/uploads/2015/02/GUIDE_COLEO_DUNES_BDEF.pdf

Ce groupe aurait dû faire l'objet d'une attention particulière.

En mesure d'accompagnement, il est prévu la pose d'un certain nombre de nichoirs destinés à l'avifaune. Cette mesure MA1 ne décrit pas les emplacements prévus (orientation, hauteur...) pour ces nichoirs, ni leur intégration dans les bâtiments. Enfin le nombre de nichoirs est ridiculement faible pour un projet à 100 millions d'euros, et correspond à une démarche inutilement mercantile. Le suivi de ces nichoirs (MS4) ne concerne seulement que deux des cinq espèces concernées, et ce, sans explication particulière. La compensation pour les oiseaux est trop faible au vu des impacts du projet.

Les impacts sur les faunes marine et terrestres sont évidents. Mais le projet y répond principalement par des financements de recherche et d'éducation à l'environnement. Il est donc fort probable que l'objectif de zéro perte nette de biodiversité ne sera pas atteint.

Enfin pour la mesure MC1, la suppression des cheminements sur 9 hectares est globalement une bonne démarche. Cependant, son équivalence n'est pas démontrée, et son efficacité peut être largement remise en question en considérant qu'un tiers de temps d'un garde ne suffit pas pour gérer les 120 000 visiteurs et le nombre au moins équivalent de visiteurs venant du Grand Travers (côté ouest). La nature de l'employeur porteur de ce poste de garde est cruciale et doit impliquer a minima une structure compétente comme le conservatoire du littoral, ou le CEN Occitanie, ou un syndicat local... ; si ce n'est pas le cas, ce poste sera inopérant.

Le risque est ainsi fort que cette zone de compensation soit fortement dégradée. De plus, le plan de gestion n'est pas écrit et n'a donc pas été présenté au CNPN. Ce dernier ignore ainsi les objectifs réels de cette opération, et par exemple en quoi et où se situeront les plantations dunaires et les plantations de haies. Des stratégies convergentes auraient pu être établies avec les zonages voisins de protection.

Conclusion

Le CNPN s'interroge sur le caractère sécuritaire et durable d'un tel projet qui semble à rebours des initiatives visant à proscrire le développement de villes-ports, et n'a malheureusement pas toutes les réponses à ses questions pour pouvoir évaluer réellement les risques d'un tel aménagement sur les espèces protégées et leurs habitats qu'il impacte dans sa phase construction, mais également dans sa phase fonctionnement.

L'importance d'un tel projet se doit d'être exemplaire et de pouvoir répondre aux trois conditions nécessaires à l'octroi d'une dérogation à la destruction aux espèces protégées et à leurs habitats associés.

Malheureusement le présent dossier ne répond à aucun de ces critères.

Le CNPN émet donc un avis défavorable à la demande de « dérogation espèces protégées » et invite le maître d'ouvrage à reposer la question de l'opportunité d'un projet de cette nature.

En cas de dépôt d'un nouveau dossier, le CNPN sera saisi.

Par délégation du Conseil national de la protection de la nature :

Le Président de la commission espèces et communautés biologiques : Nyls de Pracontal

AVIS : Favorable

Favorable sous conditions

Défavorable

Fait le : 23 novembre 2022

Signature :



Le président