

AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE

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

Référence Onagre du projet : n°2023-11-13c-01281 Référence de la demande : n°2023-01281-011-001

Dénomination du projet : Projet d'aménagement des infrastructures maritimes et terrestres du Terminal du Naye

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

Lieu des opérations : -Département : Ille et Vilaine -Commune(s) :35400 - Saint-Malo.

Bénéficiaire : Région Bretagne

MOTIVATION ou CONDITIONS

L'avis ci-dessous a reposé sur l'analyse de l'évaluation environnementale et du dossier de demande de dérogation d'avril 2023, complété principalement par la lecture du mémoire en réponse d'octobre 2023, du rapport d'instruction de la DREAL Bretagne relatif à l'analyse des impacts bruts potentiels sur les populations d'espèces végétales et animales.

Contexte

Le projet consiste en des travaux de modernisation du port incluant une extension de la gare maritime, le réaménagement du terre-plein, le renouvellement des équipements maritimes associés, ainsi que l'approfondissement des sites d'accès maritime du terminal du Naye port de St Malo (35). Le dossier est porté par la Région Bretagne, agissant en tant qu'autorité portuaire et propriétaire du port de St Malo depuis 2007. Le site d'implantation a une surface totale de 48,6 hectares en milieu maritime comprenant l'augmentation du volume de la souille du poste n°1, l'approfondissement du chenal d'accès, ainsi que les fonds au niveau des postes d'accostage, la reconstruction des embectages au niveau de l'écluse du Naye, la reconstruction du front d'accostage n°1, la réhabilitation de l'ancienne jetée Sud de l'écluse du Naye, ainsi que le dragage et d'entretien de l'avant-port, et 10,1 hectares de zone terrestre comprenant : l'aménagement des terre-pleins, la réfection de la gare maritime ; l'amélioration de l'outillage d'accès passagers et piéton du poste n°2 et l'amélioration des liaisons ville-port.

La demande de dérogation porte sur cinq espèces animales :

Deux mammifères : le phoque gris (*Halichoerus grypus*) et le phoque veau marin (*Phoca vitulina*). Trois oiseaux : le goéland argenté (*Larus argentatus*), le goéland marin (*Larus marinus*), et le goéland brun (*Larus fuscus*)

Intérêt public majeur (RIIPM)

La RIIPM est justifiée sur deux plans :

- l'intérêt sécuritaire (réfection et de la remise en état d'un certain nombre des infrastructures portuaires devenues vétustes) et sanitaire (lutte contre la pollution de l'air) ;
- l'intérêt économique porté par la stratégie de développement économique de la région Bretagne (SRDEII) visant à moderniser les infrastructures de secteurs existants (transport de passager et fret, pêche), et permettre le développement de nouveaux secteurs (EMR, croisières en cohérence avec les autres ports bretons.

La raison d'intérêt public majeur semble ici justifiée, bien que l'on puisse se questionner sur l'ambivalence d'objectifs de réduction de pollution et de croissance des transits de véhicules associés au développement des transports maritimes.

Absence de solution alternative satisfaisante

Le choix du site des travaux est logique et contraint par l'implantation des infrastructures pré-existantes. Les recherches de solutions alternatives se portent sur les choix techniques mis en œuvre pour les phases de travaux.

Réalisation de l'état initial

Milieu terrestre

L'état initial, pour la partie terrestre, repose sur une analyse bibliographique et sur une expertise de terrain qui ont eu lieu le 28 d'avril 2018. L'inventaire du site rapproché, notablement artificialisé, a donné lieu au contact de 99 taxons floristiques. Si les protocoles d'observation ne sont pas détaillés et l'inventaire in-situ réduit à une seule journée, l'état initial est jugé recevable au regard de la taille du site. Deux taxons végétaux d'intérêt, la Statice de Salmon *Limonium binervosum* et de la Criste marine *Crithmum maritimum* ont été identifiés dans l'aire d'étude rapprochée. Les enjeux floristiques reposent essentiellement sur les problématiques de dispersion d'Espèces Exotiques Envahissantes (EEE) ou à caractère envahissant (*Arbre aux papillons, Sénéçon cinéraire, Herbe de la Pampa, Vergerette...*). Les protocoles de gestion des EEE, notamment lors des transports de matériaux, ne sont pas précisés.

L'étude des Chiroptères a consisté en une journée de captage actif sur onze points d'écoute (suivant le protocole vigie-chiro) et recherche de gîtes, ainsi qu'un enregistreur passif (une nuit en juillet 2018 sur un mât central). Trois espèces ont été contactées dans le site rapproché des travaux en 2018 : la pipistrelle commune (*Pipistrellus pipistrellus*), la pipistrelle de Kuhl (*Pipistrellus kuhlii*) et la sérotine commune (*Eptesicus serotinus*), pour des fonctionnalités de nourrissage essentiellement (pas de gîtes constatés). En revanche de nouveaux comptages sont programmés avant le démarrage du chantier.

Les recherches d'amphibiens, de reptiles, d'insectes et de mollusques terrestres n'ont pas donné lieu à des inventaires dédiés, les observations sont issues de données opportunistes, réalisées lors des prospections.

Milieu marin

L'état initial, pour la partie marine, repose en grande partie sur une analyse bibliographique et sur une synthèse de prospection à la mer selon les méthodologies utilisées pour les différents inventaires (habitats, sédiments, macrobenthos, herbiers, maërl). On notera cependant l'absence de stations d'échantillonnage des peuplements benthiques sur la future zone du plateau sud de la Rance, ainsi que l'avant-port (cinq stations proches de l'écluse) qui vont être soumises à des travaux de dragage.

Appréciation des enjeux

L'analyse des enjeux/impacts du projet reste difficile à analyser dans la mesure où une des actions les plus impactantes, à savoir le déroctage de la Traversaine, a été abandonnée mais sans que le dossier ne soit mis à jour.

Concernant le milieu terrestre, les surfaces faisant l'objet de la demande de dérogation sont situées dans une zone déjà largement artificialisée. Un impact résiduel est identifié sur la perte d'habitats pour les trois Laridés, objets de la demande de dérogation.

Pour la partie marine, le niveau des enjeux est plus délicat à appréhender, compte tenu de la diversité des habitats et peuplements retenus dans l'analyse.

Globalement, le CNPN souligne qu'à l'issue des travaux, le trafic maritime va croître significativement, avec pour conséquences, une augmentation des pressions sur la biodiversité et les espèces concernées par la demande.

L'évolution des impacts de cet accroissement ne fait pas l'objet d'une analyse détaillée dans le dossier, en particulier au niveau des effets résiduels sur les populations et colonies d'oiseaux nicheurs de l'îlot de Cézembre. Ces impacts concernent les perturbations directes liées au trafic (dérangement pour l'avifaune), la qualité de l'air et l'augmentation de la pollution sonore.

Les états initiaux et les enjeux relatifs aux mammifères marins sont sérieusement établis, retenant des enjeux forts pour le phoque gris (*Halichoerus grypus*) et le phoque veau-marin (*Phoca vitulina*).

En revanche, la prise en compte des peuplements de poissons doit être revue en particulier pour les amphihalins et les élasmobranches qui n'ont pas donné lieu à des inventaires spécifiques. Or, des sites de présence sont avérés pour le requin pèlerin, le requin taupe, l'émissole tachetée.

Le CNPN demande également un complément d'inventaire d'ichtyofaune au niveau de la masse d'eau du « bassin maritime de la Rance » située à proximité du projet et dans un état considéré comme médiocre, et qui héberge en particulier l'anguille européenne en danger critique d'extinction.

Si la demande de dérogation ne concerne que les espèces protégées, l'étude des impacts doit préciser les conséquences du projet sur les écosystèmes, et la séquence E-R-C s'applique à l'ensemble des espèces, habitats et fonctions.

Mesures d'évitement et de réduction (E-R)

L'abandon de la phase de travaux de déroctage de la Traversaine en cours d'instruction représente une mesure d'évitement significative qu'il est nécessaire de souligner.

Deux mesures d'évitement sont prévues :

- ME1 : Evitement des zones à préserver sur la partie terrestre en phase travaux ;
- ME2 : Evitement des périodes sensibles sur le plan écologique pour certains oiseaux marins.

Douze mesures de réduction sont programmées :

- MR1 : Assistance environnementale en phase travaux par un écologue ;
- MR2 : Moyens de réduction mis en œuvre sur le chantier de dragage (godet environnemental, barrière anti MES, dragage écluse porte aval fermée, traitement du rejet du site de ressuyage) ;
- MR3 : Adaptation sur l'année de la période des travaux terrestres et maritimes aux sensibilités écologiques des espèces ;
- MR4 : Adaptation des horaires des travaux d'embectage en tenant compte des horaires de marée ;
- MR5 Réduction du bruit sous-marin avec la mise en œuvre de rideaux de bulles ou blocs isolants lors des travaux de déroctage au BRH ;

- MR6 : Maîtrise des risques de dommages physiologiques directs sur les espèces via le Soft-Start lors des travaux de déroctage au BRH et de battage de pieux ;
- MR7 : Surveillance visuelle des mammifères marins lors des travaux de déroctage au BRH et de battage de pieux ;
- MR8 : Surveillance visuelle et acoustique des mammifères marins lors des travaux de déroctage à la Traversaine – *OBSOLETE, car les travaux initialement prévus de déroctage ne sont plus maintenus ;*
- MR9 : Mesures de maîtrise du risque de pollution accidentelle ;
- MR10 : Mesures de réduction du bruit aérien - dispositif acoustique sur le battage et pas de travaux bruyants en dehors de 7h-20h ;
- MR11 : Mesure de gestion des règles de circulation (terrestre et nautique), communication aux usagers du port ;
- MR12 : Limitation de la dispersion des Espèces Végétales Exotiques Envahissantes (EVEE) – les modalités opérationnelles ne sont pas précisées.

Compte-tenu de l'augmentation du trafic, le CNPN demande la mise en œuvre par le pétitionnaire d'une mesure d'accompagnement en matière de suivi et de réduction des EEE conformément à la règlement OMI en matière d'eaux de ballast, et la mise en œuvre des lignes directrices en matière de gestion du biofouling et de la minimisation du risque de transfert d'espèces invasives (résolution MEPC.378.80). Pour ce qui est des espèces exotiques envahissantes terrestres, des mesures adaptées devront être prises en cas de transport de matériaux vers l'extérieur.

Impact résiduel

En Milieu terrestre

Les niveaux d'impacts résiduels pour la flore, compte tenu de la mesure d'évitement, semblent corrects sous réserve d'inventaires plus complets et de modalités appropriées pour gérer au mieux les espèces exotiques envahissantes.

L'analyse synthétique des impacts résiduels est notable pour les trois Laridés faisant objet de la demande de dérogation (perte d'habitat).

En Milieu marin

Le CNPN s'interroge sur les impacts des travaux de clapage mentionnés comme solution de dernier recours au traitement des sédiments extraits. Quels seront les critères utilisés pour décider de l'enclenchement de cette alternative ? La zone pressentie en ce cas : la zone de dispersion définie en 1996 au droit de Saint Lunaire pourrait donner lieu à des panaches dérivants sur les bancs de maërl situés au sud est (cf. Carte p.180 du dossier de dérogation). Le CNPN demande que les résultats d'analyse des polluants et notamment que les tests d'écotoxicité pratiqués sur les huîtres soient présentés.

Compensation

Milieu terrestre

- MC01 : Action 1 à réaliser : Dératisation, puis suivi des populations et contrôle des prédateurs pendant 10 ans ;
- MC02 : Action 2 à réaliser : Gestion de la fréquentation, surveillance et sensibilisation accrue, renforcement de la signalisation de la zone interdite au public ;
- MC03 : Action 3 à réaliser : Gestion de la végétation / génie écologique

Sauf erreur, il n'y a pas à ce stade de compensation prévue pour le milieu marin. Ce point pourrait nécessiter d'être traité eu égard aux commentaires mentionnés dans cet avis (impact résiduels polluants, effets clapage, prise en compte de l'augmentation des risques de collisions).

Mesures d'accompagnement

Six mesures de suivi sont proposées :

- MA01 : Amélioration de la connaissance des pinnipèdes ;
- MA02 : Contribution à des programmes de suivi des mammifères marins : campagne acoustique passive ;
- MA03 : Contribution à un programme scientifique de suivi des espèces patrimoniales d'ichtyofaune ;
- MA04 : Mise en place d'un plan lumière adapté sur une partie du site
Cette mesure doit être repositionnée en mesure de réduction du fait de son impact sur les populations de chiroptères ;
- MA05 : Installation de gîtes artificiels à chiroptères ;
- MA06 : Promouvoir les espaces végétalisés sur les parkings et parvis.

Des informations complémentaires seraient pertinentes à ce niveau, notamment sur l'évaluation de l'impact résultant de la croissance du trafic maritime induit, objectif de la modernisation du port de Naye, sur les collisions avec la mégafaune.

Par voie de conséquence, et en lien avec l'augmentation du trafic maritime, le CNPN demande des mesures d'accompagnement supplémentaires sur (1) le suivi et contrôle des espèces exotiques envahissantes au niveau des infrastructures portuaires (pré-citée), et (2) une évaluation des conséquences de ce trafic accru sur les populations de l'avifaune et de la mégafaune marine (collision, pollution sonore).

Les tendances qui seront observées devront être conformes aux critères et objectifs établis au niveau de la Directive Cadre Stratégie Milieu Marin (D1/D2 / D11 DCSMM) et conformes aux objectifs de la SNB3, en particulier pour ce qui concerne la pollution sonore.

De plus, cette augmentation du trafic en période d'exploitation doit donner lieu à des recommandations sur la détection/observation accrue sur la présence de cette mégafaune et la réduction des vitesses des navires dès l'arrivée dans les zones de présence de mégafaune marine (mammifères marins, grands élastomères).

Une campagne d'information des armateurs et commandants de bord sur les recommandations de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) pour la réduction des effets du bruit sur les mammifères marins est demandée, à savoir : opérer en dessous de la vitesse de cavitation et éviter les accélérations brusques, entretenir l'hélice pour réduire le bruit de cavitation, changer de route de navigation pour contourner des zones sensibles, insonoriser ou recourir à des équipements plus silencieux lors de la construction de nouveaux navires.

Modalités de suivi des mesures

Cinq actions sont prévues :

- MS1 : Suivi environnemental de chantier ;
- MS2 : Suivi acoustique sous-marin lors des travaux de dragage, déroctage au BRH, battage de pieux ;
- MS3 : Suivi des espèces et habitats terrestres et marins : N+2, N +4 et N+6 ;
- MS4 : Suivi des espèces et habitats terrestres et marins (commun avec les mesures du projet principal) ;
- MS5 : Suivi acoustique sous-marin lors des travaux de dragage, déroctage au BRH, battage de pieux.

Points de vigilance :

- Le CNPN demande à ce que tous les résultats des suivis soient envoyés à la DREAL pendant toute la période de travaux et 10 ans à leur suite afin d'être en mesure de construire le retour d'expérience et évaluer les incidences de ces opérations.
- Le CNPN demande le maintien de l'assistance environnementale en phase de travaux (MR01) malgré l'abandon des travaux de déroctage de la Traversaine – et tient à souligner que la mesure MS1 représente une mesure d'accompagnement pendant la période des travaux qui doit être suivie pendant 10 ans à la suite e ces travaux.
- Le CNPN attire l'attention sur les incertitudes pouvant découler des révisions d'inventaires en début de travaux, compléments d'analyse demandés ou choix de mesures ERC non clarifiées (sites receveurs ne sont pas tous identifiés au moment de cette évaluation CNPN).

Conclusion

Le CNPN salue les réponses apportées par le porteur de projet suite aux avis des services instructeurs. Toutefois, le CNPN tient à souligner des manques significatifs dans les inventaires produits qui nécessiteront des compléments. On peut citer des données partielles sur les chiroptères, des inventaires d'ichthyofaune incomplets (e.g., bassin maritime de la Rance), malgré la présence d'espèces en danger critique (e.g., anguille européenne), l'absence d'inventaires précis du benthos au niveau des sites de dragage et une absence de prise en compte des modalités saisonnières dans l'estimation de l'état floristique - cantonnée à une observation ponctuelle.

Le CNPN déplore également la difficulté de lecture due à l'absence d'un document synthétique comprenant inventaires, impacts, mesures ERC et révisions notamment suite à l'abandon de la phase de déroctage de la Traversaine et donc une mise à jour des documents.

Les mesures ERC prévues (ainsi que les mesures d'accompagnement et de suivi), malgré leurs erreurs de classification, sont bien explicitées et permettront de répondre à l'objectif d'équivalence écologique recherchée sous réserve de l'inclusion des recommandations formulées dans cet avis.

Le CNPN tend à souligner cependant la mesure positive d'évitement consistant à l'abandon du projet de déroctage de la Traversaine qui aurait représenté une pression significative sur les espèces marines et terrestre notamment au niveau de l'îlot de Cézembre.

En conséquence, le CNPN émet un avis favorable sous réserve des améliorations suivantes :

- Mener une étude sur l'évaluation des impacts de l'augmentation du trafic naval sur les populations d'oiseaux nicheur de l'îlot du Cézembre et sur la mégafaune marine (collision, pollution sonore) et prévoir les mesures ERC appropriées, notamment des réductions de vitesse ;
- Prévoir une campagne d'information des armateurs et commandants de bord sur les recommandations de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) pour la réduction des effets du bruit sur les mammifères marins ;
- Compléter les inventaires ichtyologiques comme indiqué dans l'avis ;
- Proposer une mesure compensatoire pour le milieu marin, à faire valider par les services de l'Etat qui pourront au besoin échanger avec le CNPN sur sa pertinence ;
- Ajouter une mesure d'accompagnement en matière de suivi et de réduction des EEE conformément à la règlement OMI en matière d'eaux de ballast et de mise en œuvre des lignes directrices en matière de gestion du biofouling et de la minimisation du risque de transfert d'espèces invasives ;
- Présenter et rendre publics les tests d'écotoxicité sur les huîtres et autres résultats d'analyse de polluants.

Par délégation du Conseil national de la protection de la nature :
Le vice-président de la commission espèces et communautés biologiques : Maxime Zucca

AVIS : Favorable

Favorable sous conditions

Défavorable

Fait le : 1er février 2024

Signature :

Le vice-président



Maxime ZUCCA