



Pièce N°10 : Mémoire en réponse à l'Avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNP)
Dossier d'Enquête Publique relatif au projet d'aménagement des infrastructures maritimes et terrestres du Terminal du Naye – Port de Saint-Malo (35)



CONSULTING

SAFEGE
1, rue du Général de Gaulle
CS 90293
35761 SAINT GREGOIRE cedex

Agence Bretagne Pays de Loire

Version : 2

Date : 23/02/2024

Nom Prénom : Poac Valentin

Visa : Rioux Anne



Sommaire

1.....	Contexte général et objectif du projet.....	4
1.1	Rappel du Contexte Général.....	4
1.2	Rappel des Objectifs du projet de modernisation.....	4
1.3	Avis reçus des services instructeurs (avril – juillet 2023).....	5
1.4	Avis reçu du CNPN	5
2.....	Réponse à l'avis du CNPN	6
2.1	Raison impérative d'intérêt public majeur	6
2.2	Réalisation de l'état initial.....	6
2.3	Appréciation des enjeux	7
2.4	Impacts et mesures	8
2.5	Conclusion	10
3.....	Annexes.....	12

Tables des illustrations

Figure 1 : Vue aérienne du Terminal du Naye.....	4
--	---

Tables des annexes

Annexe 1 : Tableaux des mesures ERCA mis à jour à la suite de l'abandon des travaux de déroctage	12
Annexe 2 : Avis du Conseil National de la Protection de la Nature concernant le Projet d'aménagement des infrastructures maritimes et terrestres du Terminal du Naye, 01/02/2024	13

1 CONTEXTE GENERAL ET OBJECTIF DU PROJET

1.1 Rappel du Contexte Général

La Région Bretagne, Autorité portuaire de 22 ports bretons, souhaite renforcer le rôle du port de Saint-Malo, en tant qu'outil de développement régional, et plus particulièrement celui du terminal du Naye. Cette activité de trafic des ferries représente un enjeu économique local et régional important.

Elle a également des impacts sur d'autres activités humaines, comme sur l'environnement naturel.

La Région a donc initié des études visant à moderniser les installations qui accueillent les ferries menant vers la Grande-Bretagne et les îles Anglo-Normandes.

Le terminal du Naye comprend deux postes à quai. Le poste n°1, vétuste et limité en capacité d'accueil, est très peu utilisé. L'embarquement des piétons sur le poste n°2 est à améliorer. Aucun des postes d'amarrage n'est réellement adapté aux navires à grande vitesse. L'accès au port est limité du fait du marnage important. Par ailleurs, l'accueil des passagers et des poids lourds sur le terminal n'est pas satisfaisant : les bâtiments sont vieillissants et les capacités de la gare maritime et du parking sont désormais insuffisantes. Cela entraîne des conditions de contrôle et d'embarquement dégradées. Les services offerts et plus généralement les conditions de confort rendent cette infrastructure obsolète.

Les liaisons entre le port et la ville sont également sources de difficultés : les flux de véhicules provoquent des engorgements et le cheminement des usagers piétons est inadapté. Alors que les compagnies maritimes vont mettre à l'eau dans les prochaines années des bateaux aux performances augmentées, il est apparu nécessaire de moderniser le terminal afin de conserver, voire augmenter, l'attractivité de Saint-Malo comme porte d'entrée de l'Europe pour les liaisons transmanche.

Ce besoin est à rapprocher également des conséquences du Brexit, qui nécessitera une adaptation des procédures douanières et vétérinaires.

A contrario, en l'absence de modernisation, il apparaît que l'activité du terminal du Naye, élément essentiel du port de Saint-Malo pourrait fortement décliner à terme, car il ne correspondrait plus aux standards de navigation.

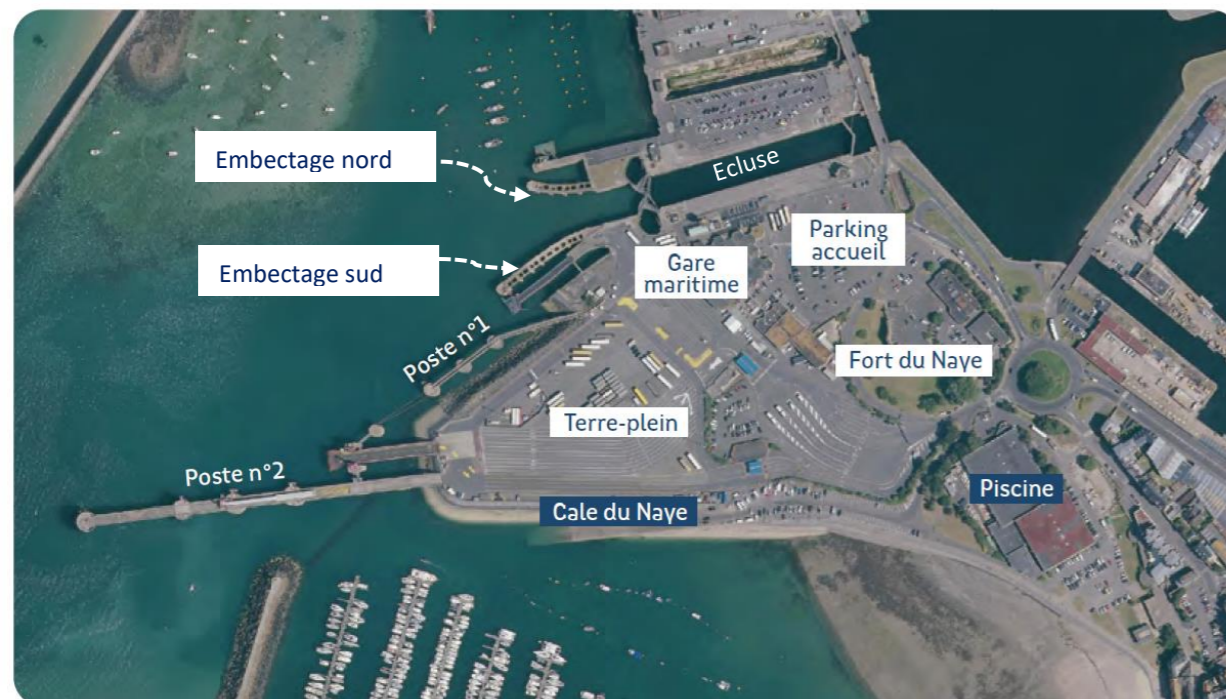


Figure 1 : Vue aérienne du Terminal du Naye

1.2 Rappel des Objectifs du projet de modernisation

1.2.1 Optimiser la fonctionnalité du site à emprise constante

Alors que l'activité du terminal pèse pour environ 40 % du chiffre d'affaires du port de Saint-Malo (en 2019), le projet de modernisation du Terminal du Naye a pour objectif de réaménager les infrastructures du terminal.

Le projet prévoit :

- L'aménagement des terre-pleins ;
- La réfection de la gare maritime ;
- L'amélioration des liaisons ville-port.

1.2.2 Développer les trafics maritimes

Afin de permettre l'accueil des navires plus grands et augmenter la capacité d'accueil de l'avant-port, le projet vise à :

- Reconfigurer le poste n°1 ;
- Augmenter le volume de la souille du poste n°1 ;
- Approfondir le chenal d'accès ainsi que les fonds au niveau des postes d'accostage.

1.2.3 Remplacer les ouvrages défectueux en améliorant la capacité d'accueil dans l'avant-port.

Pour améliorer la sécurité et la fonctionnalité des ouvrages de l'avant-port, le projet vise à :

- Reconstruire les embectages au niveau de l'écluse du Naye ;
- Reconstruire le front d'accostage n°1 ;
- Réhabiliter la jetée Sud du port ;
- Procéder à des dragages d'entretien de l'avant-port.



1.2.4 Evolution des trafics en Phase exploitation

1.2.4.1 Evolution du Trafic Maritime

Le projet de réaménagement du Terminal du Naye vise à **améliorer et sécuriser les modalités d'exploitation** du terminal pour les trafics ferries. Il permettra notamment un accès facilité des ferries au terminal en période de grandes marées. Cependant, le **nombre de rotations de ces ferries restera inchangé** par rapport à l'actuel. **Il n'est donc pas prévu d'augmentation du trafic maritime** associé à ce projet. Enfin, le **projet concerne uniquement les trafics ferries** et en **aucun cas les trafics de bateaux de croisières**.

1.2.4.2 Evolution du Trafic Terrestre

Il a été précisé dans le paragraphe précédent que le trafic maritime lié au projet ne sera pas augmenté. Cependant, le nouveau navire-projet de la compagnie Brittany Ferries, « Le Bretagne », présentera :

- Des **dimensions plus importantes**, comme précisé au chapitre **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** de la pièce 1 du dossier d'enquête publique, concernant les caractéristiques du nouveau navire-projet : 195 m de long contre 151 m pour le navire actuel ;
 - Une **adaptation plus fine aux attentes des voyageurs** :
 - o Capacité en nombre de passagers inchangée (1300 passagers environ) mais suppression des sièges inclinables remplacés par des cabines de voyage ;
 - o Capacité en nombre de véhicules légèrement augmentée : La capacité de transport de poids lourds est réduite au profit d'une augmentation de la capacité de transport de véhicules légers. Cette évolution des capacités de transport s'accompagne également d'une plus grande modularité/flexibilité dans la répartition des capacités de transport véhicules légers/poids lourds. Par exemple, le nouveau navire pourra, si besoin, ne transporter que des véhicules légers, ce qui n'est pas le cas avec le navire actuel qui dispose à minima de 20 places dédiée uniquement aux poids lourds.
- Ainsi, même si globalement la **capacité théorique du navire évolue peu**, la meilleure adaptation du nouveau navire-projet aux besoins et attentes des utilisateurs engendrera une **optimisation du taux de remplissage des navires** et donc une **augmentation des trafics terrestres associés** (augmentation du nombre moyen de véhicules et de passagers transportés par trajet).

Dans le cadre de l'étude Trafic terrestre, il a donc été pris en compte une augmentation du trafic terrestre lié au fonctionnement futur du Terminal ferries. L'hypothèse d'augmentation adoptées dans les expertises environnementales est de + 25%. **Celle-ci est volontairement majorante** (l'augmentation de la capacité maximale véhicules légers entre le navire actuel et le nouveau navire-projet est de + 10%).

1.3 Avis reçus des services instructeurs (avril – juillet 2023)

Suite au dépôt le 24/04/2023 du dossier de demande d'autorisation environnementale pour le projet d'aménagement des infrastructures maritimes et terrestres du Terminal du Naye dans le port de Saint-Malo, la DDTM a transmis les avis des services instructeurs suivants :

- Avis du service Patrimoine Naturel de la DREAL, le 01/06/2023 ;
- Avis du service Prévention des Pollutions et des Risques de la DREAL, le 08/06/2023 ;
- Avis de la CLE du SAGE Rance Frémur Baie de Beausais, le 29/06/2023 ;
- Avis de l'ARS, par mail du 27/04/2023 et par courrier du 06/07/2023 ;
- Avis du service Eau et Biodiversité de la DDTM avec synthèse des précédents avis, le 21/07/2023.

Comme demandé, un mémoire a été constitué afin de répondre aux différentes remarques formulées dans ces Avis

1.4 Avis reçu du CNPN

L'avis du CNPN a été émis le 1^{er} février 2024. Celui-ci est fourni en Annexe 2 du présent Mémoire. L'avis est favorable sous condition.

Un mémoire a été constitué afin de répondre aux différentes remarques formulées dans cet Avis.

2 REPONSE A L'AVIS DU CNPN

Avis du CNPN du 01/02/2024

2.1 Raison impérative d'intérêt public majeur

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 (page 2).

Le projet ne prévoit pas d'augmentation du trafic maritime et une évolution limitée du trafic de véhicules associés (trafic terrestre), comme évoqué précédemment au chapitre 1.2.4 du présent mémoire.

La présentation du projet va ainsi être revue avant l'enquête publique afin d'éviter toute confusion d'interprétation.

2.2 Réalisation de l'état initial

2.2.1 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.

La date du 28 avril correspond uniquement aux expertises relatives à la flore et aux habitats. D'autres expertises ont eu lieu aux autres périodes du cycle biologique et pour les autres groupes biologiques, comme précisé dans les différents paragraphes du chapitre 5 de la pièce 9 « Méthodes de travail, équipes de travail et dates de passage sur site ».

A titre indicatif, en ce qui concerne l'avifaune, sept passages ont été réalisés entre octobre 2020 et juin 2021 sur le site. Ceux-ci sont présentés au chapitre 2.2.2 p 24 de l'Étude de l'avifaune et des mammifères marins (TBM, mars 2023) fournie l'Annexe 3 du Dossier de Dérogation Espèces protégées.

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.

Compte tenu des milieux très artificialisés ne présentant que très peu de potentialités concernant les groupes des amphibiens, reptiles, insectes et mollusques, la démarche adoptée par la maîtrise d'ouvrage a consisté à mener des expertises proportionnées à ces très faibles enjeux pressentis.

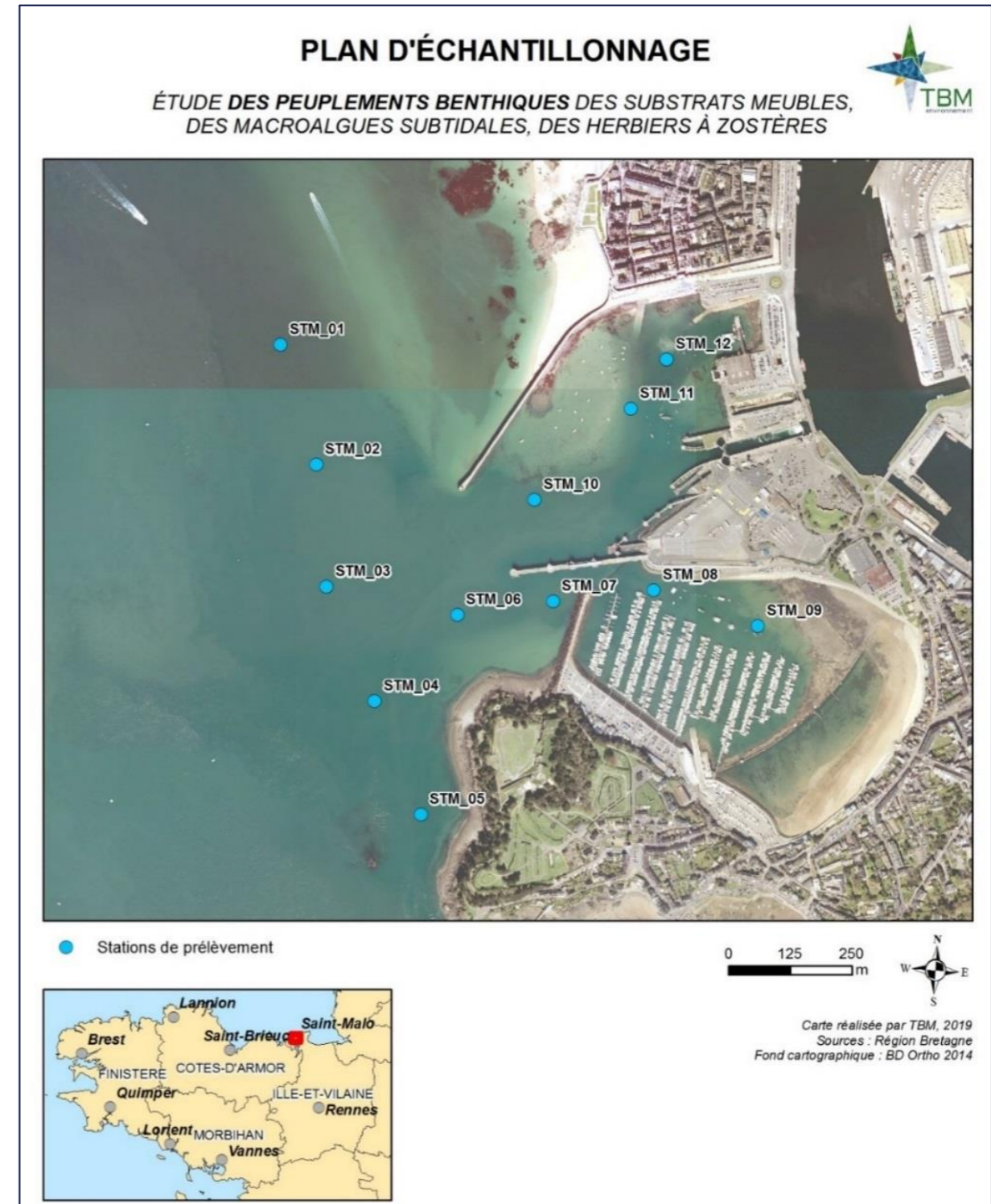
En l'occurrence, et compte tenu de la fréquence de passage relativement élevée pour les autres groupes, le choix a été fait de recueillir les éventuelles données relatives aux groupes des amphibiens, reptiles, insectes et mollusques terrestres de manière opportuniste lors des autres expertises.

L'ensemble des expertises réalisées sur le site a confirmé l'absence de potentialité des milieux pour les groupes évoqués. Si quelques taxons d'entomofaune ont bien été observés, leur caractère très banal a permis de confirmer l'absence d'enjeux pour ce groupe. Ainsi, le caractère proportionné et suffisant des expertises de terrain réalisées a bien été confirmé, y compris concernant les amphibiens, reptiles, insectes et mollusques terrestres.

2.2.2 Milieu marin

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.

Le plan d'échantillonnage des peuplements benthiques est constitué de 12 stations réparties sur l'ensemble des zones de dragage/déroctage, dont la zone du plateau sud de la Rance. Celles-ci sont localisées sur le plan ci-après.



Les points d'échantillonnage ont été définis compte tenu :

- Du volume de travaux prévus et de leurs effets sur les habitats, et notamment des panaches de dispersion modélisés en lien avec les opérations de dragage. Il convient de rappeler à ce titre que les volumes dragués dans la zone du plateau sud de la Rance sont faibles (environ 3 900 m³ de sédiments meubles et 1 500 m³ de matériaux rocheux.
- De la sensibilité des milieux à ces opérations.

Ainsi, l'ensemble des milieux sensibles susceptibles d'être affectés soit directement soit indirectement par le projet ont bien fait l'objet de mesures par échantillonnage.

2.3 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.

Une mise à jour du dossier est bien en cours afin de présenter en enquête publique un dossier plus aisément compréhensible.

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.

Le projet prévoit une amélioration des conditions de navigation, d'embarquement et débarquement des passagers, sans qu'une augmentation du trafic maritime ne soit prévue. En effet, les rotations de navires sont programmées à un niveau identique à celui d'aujourd'hui comme rappelé au chapitre 1.2.4 précédent.

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'île 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.

L'analyse des impacts est basée sur les effets du projet de manière générale et par rapport à la situation actuelle. Le trafic maritime n'évoluant pas, les impacts liés à ces effets sont considérés comme inchangés.

Par ailleurs, la circulation nautique dans ce secteur reste importante, mais il n'existe pas à notre connaissance de données permettant de la mesurer précisément à proximité de l'île de Cézembre. Pour ces raisons, nous avons considéré :

- Que l'île de Cézembre présente de grands enjeux écologiques pour l'avifaune dans un contexte actuel de trafic maritime non négligeable ;
- Que le projet ne vient pas modifier ce trafic ;
- Et en conséquence que la phase exploitation du projet n'est pas de nature à entraîner d'impact significatif sur les espèces protégées et enjeux écologiques présents sur l'île de Cézembre.

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 pélerin, le requin taupe, l'émissole tachetée.

La connaissance des élasmobranches est en amélioration dans ce secteur, en lien avec les travaux menés par l'APECS, Al Lark et/ou par l'IUEM / LEMAR (thèse en cours sur le Requin-taupe). Pour autant, malgré des communications privées ou presse concernant le Requin pélerin, le Requin-taupe, l'Emissole tachetée, et en l'absence de publication scientifique et/ou de données publiées sur les plateformes de saisie des données naturalistes, ces taxons n'ont pas été retenus dans l'état initial.

Concernant les élasmobranches, il est également à noter que l'estuaire de la Rance joue un rôle important pour la raie Brunette puisque l'espèce utilise la zone pour plusieurs parties de son cycle : croissance, maturation sexuelle, ponte (Trancart et al. 2020). Ces éléments sont cités dans l'état initial (3.6.4 Ichtyofaune). Les mesures d'évitement et de réduction proposées permettent de garantir des impacts résiduels jugés négligeables pour cette espèce non protégée et donc non incluse à la demande de dérogation à la destruction d'espèces et d'habitats protégés.

On note cependant la mesure d'accompagnement visant à améliorer la connaissance de l'ichtyofaune de manière large au niveau de l'estuaire de la Rance et du plateau marin qui le suit. Dans ce cadre, et d'une manière à évaluer avec les acteurs envisagés dans cette mesure, le projet pourra contribuer à une meilleure connaissance de ces espèces.

En accord avec la DDTM, et en lien avec la demande de dérogation qui ne porte que sur les espèces protégées, il a été conclu que les suivis seront notamment focalisés sur les anguilles et non pas sur les élasmobranches. La bibliographie indique que les anguilles sont présentes sur la Rance et le Frémur bien que ce deuxième soit suivi plus régulièrement (cf. Charrier et al. 2023). En 2022, l'anguille est la troisième espèce piscicole la plus représentée au sein du Frémur. La Rance n'a pas été le lieu de suivis de l'anguille depuis 2006. Un **état de référence sera réalisé sur la Rance en juin** lors de la montaison afin de vérifier de la présence/absence d'anguilles (à minima

civelles). Selon les espèces présentes, leur niveau de développement et leur localisation, il pourra être décidé de réaliser une deuxième campagne lors de la dévalaison en novembre. Une clause de revoyure sera définie dans l'avant-projet en cas de constat d'effet notable. Dans ce cas, des mesures d'adaptation de chantier et de suivi seront proposées dans le cadre d'un porter à connaissance (R181-46).

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

Dans le cadre de la démarche ER-CA globale du projet, un état de référence est prévu avant le démarrage des travaux (en juin) comme cela a été précisé au paragraphe précédent. Il prévoit plusieurs points d'analyse de l'ichtyofaune au niveau des bassins ainsi que de l'avant-port. Les méthodes d'expertise sont en cours de définition et incluent potentiellement l'utilisation de verveux.



2.4 Impacts et mesures

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

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 de lignes directrices en matière de gestion du biofouling et de la minimisation du risque de transfert d'espèces invasives (résolution MEPC.378.80).

Le projet n'implique pas une augmentation du trafic maritime. De plus, les navires accédant au Port de Saint-Malo doivent déjà se conformer à l'Article L218-83 du Code de l'Environnement qui précise que :

« Les navires pénétrant ou navigant dans les eaux sous souveraineté ou sous juridiction française sont tenus :
- soit de procéder au renouvellement des eaux de ballast ou de gérer les eaux de ballast et les sédiments au moyen d'équipements embarqués approuvés par l'autorité compétente, dans des conditions définies par voie réglementaire ;
- soit d'attester que les caractéristiques du navire et les conditions de l'escale ne les conduiront pas à déballaster dans les eaux sous souveraineté ou sous juridiction françaises. »

Le contrat de concession du Port de Saint-Malo prévoit également que le concessionnaire :

- ▷ Contrôle la conformité de ses rejets au milieu naturel ;
- ▷ S'engage à n'utiliser aucune espèce envahissante ou invasive.

Cependant, en complément de ces obligations réglementaires et contractuelles, la Région souhaite engager une mesure de sensibilisation auprès des acteurs du monde maritime en lien avec ses actions en cours (Pôle Mer Bretagne Atlantique...).

Cette mesure d'accompagnement, numérotée **MA07**, consistera en la réalisation, auprès des 2 compagnies de ferry du Terminal du Naye, d'une campagne de rappel des règles déjà existantes et de sensibilisation aux recommandations de l'OMI sur les eaux de ballast, susceptibles de contribuer à la propagation d'Espèces Exotiques Envahissantes. Cette sensibilisation prendra la forme :

- d'une réunion d'information auprès des compagnies opérant sur le terminal du Naye,
- d'une diffusion de plaquettes d'information auprès des autres navires opérant sur le port de Saint-Malo et dans d'autres ports de la Région Bretagne.

La fiche détaillée de la mesure MA07 sera jointe au dossier de dérogation à la protection des espèces dans sa version modifiée avant l'enquête publique (pièce n°9 du dossier d'enquête publique)

Pour ce qui est des espèces exotiques envahissantes terrestres, des mesures adaptées devront être prises en cas de transport de matériaux vers l'extérieur. 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.

Les modalités opérationnelles de retrait des Espèces Exotiques Envahissantes sont en cours de définition dans le cadre des phases d'établissement des marchés publics de travaux du projet. Comme proposé dans la mesure MR12 « Limitation de la dispersion des Espèces Végétales Exotiques Envahissantes » présentée au chapitre 7.2.3 du dossier de Dérogation Espèces Protégées, les recommandations et principes de gestion définis par le CBNB seront suivies.

Il sera notamment procédé, pour rappel, à :

- Une mise à jour des données de l'inventaire de 2018 et de vérifier si les stations ont évolué ;
- Un balisage des stations des EVEC avérées et potentielles à l'aide de rubalises/piquets/bombes de peinture ou autre technique ;
- Une élimination de ces stations et une exportation des plans vers les filières de traitement agréées.

2.4.2 Impact résiduel

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.

La solution éventuelle du clapage des sédiments est évoquée dans le dossier d'Autorisation Environnementale par soucis de transparence vis-à-vis du public. Mais il n'y a rien de certain.

Lors de la phase 1 de travaux (2025-2027), il n'est pas prévu de réaliser d'opérations de clapage. Ce type d'opération n'est envisagé qu'en dernier recours en phase 2 de travaux (après 2030) uniquement dans le cas où la totalité des sédiments issus de l'approfondissement de la souille du Poste 1 ne puisse être traitée à terre. A ce stade, les modalités de déclenchement et de réalisation de ce type d'opération ne sont pas connues.

Dans le cas où une opération de clapage serait rendue nécessaire, celle-ci serait portée à la connaissance du préfet en application de l'article R181-46 du Code de l'Environnement. Les modalités de réalisation de cette opération, sa justification, sa localisation, l'évaluation des incidences et les mesures associées seraient alors précisées.

Les résultats des tests d'écotoxicité sur larves d'huîtres sont précisés au dernier paragraphe du chapitre 2.5 du présent document.

2.4.3 Compensation

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).

Comme évoqué précédemment, le projet n'implique pas de hausse du trafic maritime et par conséquent pas de hausse de l'augmentation des risques de collisions. Le clapage n'est pas non plus une solution retenue à ce stade et ne sera, quoi qu'il arrive, pas mise en œuvre en Phase 1 du programme de travaux (2025/2027). Ainsi, et au regard de l'ensemble des mesures d'évitement et de réduction, les impacts résiduels du projet sur le milieu marin et en particulier sur les espèces protégées marines sont considérés comme non notables (pas de nature à remettre en cause le cycle écologique des espèces ni le bon état de conservation des populations des espèces considérées).

Cependant, on note les différentes mesures d'accompagnement prévues en faveur du milieu marin pour améliorer la connaissance des enjeux au niveau local. Ces éléments pourront alimenter les démarches de conservation et/ou permettre une prise en compte améliorée des enjeux dans l'aménagement.

2.4.4 Mesures d'accompagnement

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).

Comme évoqué précédemment, le projet n'implique pas de hausse du trafic maritime et par conséquent pas de hausse de l'augmentation des risques de collisions. Il n'est donc pas prévu de mettre en œuvre une mesure d'accompagnement supplémentaire pour évaluer les conséquences de ce trafic sur les populations de l'avifaune et de la mégafaune marine. Une mesure supplémentaire relative aux Espèces exotiques envahissantes a été ajoutée (Mesure MA07) et consistera en une campagne de sensibilisation à la problématique de propagation d'Espèces Exotiques Envahissantes via les eaux de ballast des navires.

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.

Bien que le projet n'implique pas de hausse du trafic maritime, la Région Bretagne comprend la grande importance de maîtrise des nuisances sonores en milieu marin, et la contribution que peuvent avoir les gestionnaires de flotte ou pilotes de navires. Aussi, bien que ne maîtrisant pas directement ces aspects, la Région Bretagne va échanger avec différents partenaires sur les opportunités d'organisation d'événements de sensibilisation sur les effets du bruit sous-marin (lien avec le Pôle Mer Bretagne Atlantique...). Ces événements de sensibilisation pourront être mutualisés avec ceux concernant les risques liés à la propagation d'Espèces Exotiques Envahissantes via les eaux de ballast (MA07), à savoir :

- Une réunion d'information auprès des compagnies opérant sur le terminal du Naye,
- Une diffusion de plaquettes d'information auprès des autres navires opérant sur le port de Saint-Malo et dans d'autres ports de la Région Bretagne.

2.4.5 Modalités de suivi des mesures

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.

La Région Bretagne s'engage bien à transmettre les résultats des suivis selon les modalités qui seront définies dans les arrêtés d'autorisation

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 de ces travaux.

La mesure MR01, qui concerne l'assistance environnementale en phase travaux, sera mise en œuvre pour l'ensemble des travaux maritimes et terrestres. Cette mesure sera donc bien maintenue, même après l'abandon des travaux au niveau de la Traversaine.

Concernant la fréquence de suivi **des herbiers**, Un état de référence sera réalisé avant travaux (Etat T0), puis juste après la fin des travaux maritimes de dragage/déroctage (Etat N), et enfin 2 ans après la fin des travaux maritimes (Etat N+2). Un suivi sur 10 ans ne semble pas pertinent du fait de l'impossibilité d'analyser l'évolution des herbiers à cette échéance au regard de la seule incidence des travaux de dragage liés au présent projet. Ce suivi sera renouvelé en nature comme en fréquence lors de la 2^{ème} campagne de dragage (approfondissement de la souille du poste 1 à partir de 2030).

Les suivis des milieux naturels terrestre seront quant à eux réalisés à N+2, N+4, N+6. Un suivi sera également réalisé à N+10 en ce qui concerne les Chiroptères.

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).

Les résultats d'inventaires réalisés dans le cadre de l'Etat de référence avant travaux seront transmis aux services de l'Etat. Dans le cas où des évolutions notables seraient constatées, celles-ci seraient portées à la connaissance du préfet, ainsi que les éventuelles modifications des mesures ERC prévues en conséquence. Ces informations seront également communiquées au comité de suivi des travaux.

2.5 Conclusion

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'ichtyofaune 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.

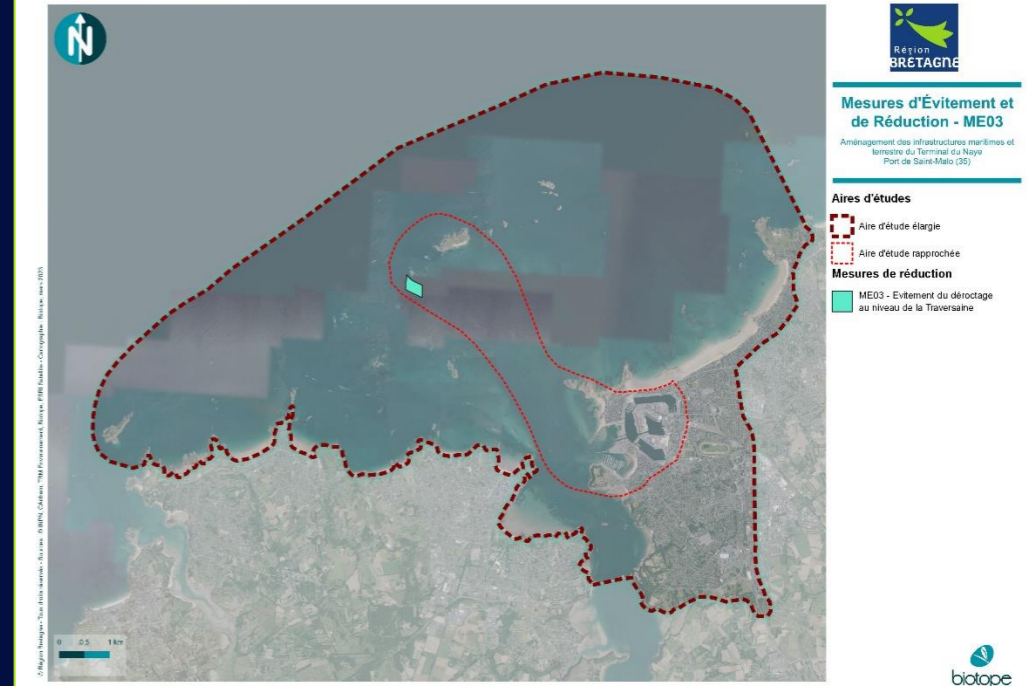
Les expertises ont été menées de manière proportionnée aux impacts du projet et aux milieux considérés ; en l'occurrence, le caractère très artificialisé de la partie terrestre du terminal ainsi que l'absence de combles ou milieux favorables pour les chauves-souris ont justifié les efforts d'expertise mis en œuvre concernant la flore ou les chiroptères.

En ce qui concerne l'ichtyofaune, bien qu'aucune espèce réglementairement protégée ne soit connue, des expertises complémentaires en phase Etat de référence sont prévues dans le cadre de la prise en compte globale des enjeux biodiversité du projet, ceci au niveau des bassins et zones de dragage.

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.

Une mise à jour complète du dossier est prévue avant lancement de l'enquête publique afin de faciliter la compréhension du dossier. Une mesure d'évitement a été rajoutée afin d'indiquer l'abandon des travaux de déroctage au niveau de la Traversaine (zone 1). Celle-ci est présentée dans le paragraphe ci-après :

ME 03 Evitement des travaux de déroctage au niveau de la Traversaine (zone 1)	
Objectif(s)	Optimisation des zones de travaux en évitant la zone de la Traversaine afin de préserver la faune et la flore fréquentant les eaux environnant l'île de Cézembre.
Communautés biologiques visées	Habitats marins, faune marine et notamment les mammifères marins et les oiseaux plongeurs qui fréquentent l'île de Cézembre
Localisation	Zone de déroctage initialement prévue au niveau de la Traversaine (zone 1)
Acteurs	Entreprises en charge des travaux
Modalités de mise en œuvre	Initialement, un déroctage sur un massif de 10 m ³ sur une surface de 50 m ² (zone 1) était prévu à l'ouest de l'île de Cézembre (cf. carte ci-après). Cette opération visait à retirer une tête de roche dont la suppression était particulièrement importante au regard de la sécurité de la navigation.



La zone 1 correspondait à la pointe rocheuse de la Traversaine qui devait initialement faire l'objet de travaux de déroctage. Les simulations de trajectoire d'accès au Terminal du Naye, réalisées en 2023 avec le nouveau type de navire prévu, ont montré que cette opération n'était plus nécessaire à la sécurisation du chenal d'accès au port de Saint-Malo. **Les travaux prévus initialement dans cette zone n'auront donc pas lieu.**

Indication sur le coût	-
Planning	-
Suivis de la mesure	-
Mesures associées	Les mesures suivantes ont été supprimées avec la mise en place de la mesure ME03 : <ul style="list-style-type: none"> • ME02 Evitement des périodes de présence pour certains oiseaux marins • MR05 Réduction du bruit sous-marin avec la mise en œuvre de rideaux de bulles lors des travaux de déroctage au BRH à la Traversaine (zone 1) • MR08 Surveillance visuelle et acoustique des mammifères marins lors des travaux de déroctage au BRH secteur Traversaine

Demandes d'amélioration :

- 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 ;

Le projet n'impliquant pas d'augmentation de trafic, la Région Bretagne ne juge pas pertinent de retenir cette mesure. Toutefois la mesure de compensation prévue concernant les laridés contribuera d'une manière générale à l'amélioration de la gestion des populations avifaunistiques de l'île de Cézembre.

- 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 ;

Bien qu'il ne soit pas prévu d'augmentation du trafic maritime, la Région Bretagne va mettre en œuvre une campagne de sensibilisation des effets du bruit sous-marin auprès des acteurs du secteur (Mesure MA07), en lien avec ses politiques existantes en la matière.

- Compléter les inventaires ichtyologiques comme indiqué dans l'avis ;

Des expertises complémentaires sont prévues dans le cadre de référence. Elles cibleront les bassins et la zone d'avant-port.

Une mesure d'accompagnement (MA03) plus globale relative à la connaissance de l'ichtyofaune est aussi prévue.

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 ;

Au regard de l'ensemble des mesures mises en œuvre, de l'absence d'augmentation de trafic maritime, et de l'abandon des opérations de déroctage au secteur Traversaine, la Région Bretagne ne juge pas nécessaire une telle mesure. En effet, aucune espèce protégée marine ne subit d'impact résiduel notable ; plus globalement les impacts résiduels sur les milieux marins sont jugés non notables.

A noter pour mémoire que la Région Bretagne s'engage sur des mesures d'accompagnement concernant les mammifères marins ainsi que l'ichtyofaune.

- 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 ;

Bien qu'il ne soit pas prévu d'augmentation du trafic maritime, et qu'il existe déjà des obligations réglementaires et contractuelles, la Région Bretagne va mettre en œuvre une campagne de sensibilisation des risques de propagation des espèces exotiques envahissantes via les eaux de ballast auprès des acteurs du secteur (Mesure MA07), en lien avec ses politiques existantes en la matière.

- Présenter et rendre publics les tests d'écotoxicité sur les huîtres et autres résultats d'analyse de polluants.

La synthèse des études d'Eco-toxicité sur larves d'huîtres est déjà fournie dans le dossier global de demande d'autorisation environnementale qui portait la demande de dérogation à la protection des espèces soumise à l'avis du CNPN.

Cette synthèse était fournie dans le dossier au chapitre 2.4.6 de la pièce 5.2 (Etat initial de l'Evaluation Environnementale) : voir plus spécifiquement le paragraphe 2.4.6.3.2 Résultats des analyses sur les différentes stations portuaires.

Tests d'embryotoxicité

Les tests d'embryotoxicité sur larves d'huîtres sont destinés à évaluer le caractère écotoxique des sédiments destinés à une immersion en mer.

Ce test est défini par la norme ISO 17244 (2015). Il porte sur le développement embryonnaire d'œufs fécondés de bivalves, au stade de larve "D" (*Crassostrea gigas*) qui correspond au début de l'évolution larvaire. La toxicité des sédiments est alors évaluée par le pourcentage d'anomalies du développement embryonnaire, voire un blocage dans leur développement, pour des expositions à des concentrations en sédiment comprises entre 0 et 10 g/l.

L'effet sur les larves de mollusques est évalué en recherchant la concentration en produit potentiellement toxique à laquelle on observe 50 % d'anomalies (CE50). Les LOEC (concentration la plus faible ayant montré un effet) et NOEC (concentration n'entraînant pas d'effet) peuvent également être calculées. Ce test peut être réalisé sur sédiments, extraits aqueux ou eau interstitielle.

En fonction du pourcentage d'anomalies pour une concentration de 5 g/l de sédiment sec, une grille de notation du risque, indiquant le niveau de toxicité, a été établie par GEODE et est indiquée dans le tableau ci-dessous :

Classes de toxicité établies par GEODE

Note	Toxicité	Larves « D » anormales (%)
0	Négligeable	< 10
1	Faible	10 à 30
2	Moyenne	30 à 50
3	Forte	> 50
4	Très forte	Blocage du développement au stade embryon

Les résultats sont indiqués dans le tableau suivant :

Tableau 21 : Résultats des tests d'embryotoxicité – Terminal du Naye

Terminal du Naye		Naye 4	Naye 5	Naye 6	Naye 7	Naye 8	Naye 9	Naye 10
Test embryotoxicité								
Larves D normales Témoin	%	85.8	85.8	81.7	81.7	81.7	81.7	81.7
CE 50	µg/l	8.3	8.3	13.3	13.3	13.3	13.3	13.3
Larves anormales 5 g/l ms	%	3.3	1	2.9	0.4	0	1.2	4.1
Larves au stade D 5g/l ms	%	100	100	100	100	100	100	100
Note Risque GEODRISK		0	0	0	0	0	0	0
toxicité		négligeable	négligeable	négligeable	négligeable	négligeable	négligeable	négligeable

Comme on l'observe sur le tableau ci-dessus, aucun des échantillons ne présentent d'écotoxicité au regard du test d'embryotoxicité sur larves d'huîtres.

Les sédiments des points de prélèvement Naye 1 et Naye 2 sont, quant à eux, considérés comme très faiblement toxiques.

3 ANNEXES

Annexe 1 : Tableaux des mesures ERCA mis à jour à la suite de l'abandon des travaux de déroctage

Code mesure	Intitulé mesure	Phase concernée
Mesures d'évitement		
ME01	Evitement des zones à préserver sur la partie terrestre en phase travaux	Travaux
ME02	Evitement des périodes sensibles sur le plan écologique pour certains oiseaux marins	Travaux
ME03	Evitement des travaux de déroctage au niveau de la Traversaine (zone 1)	Travaux
Mesures de réduction		
MR01	Assistance environnementale en phase travaux par un écologue	Travaux
MR02	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)	Travaux
MR03	Adaptation sur l'année de la période des travaux terrestres et maritimes aux sensibilités écologiques des espèces	Travaux
MR04	Adaptation des horaires des travaux d'embectages en tenant compte des horaires de marée	Travaux
MR05	Réduction du bruit sous-marin avec la mise en œuvre de rideaux de bulles ou blocs isolants lors des travaux de déroctage au BRH	Travaux
MR06	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.	Travaux
MR07	Surveillance visuelle des mammifères marins lors des travaux de déroctage au BRH et de battage de pieux	Travaux
MR08	Surveillance visuelle et acoustique des mammifères marins lors des travaux de déroctage à la Traversaine	Travaux
MR09	Mesures de maîtrise du risque de pollution accidentelle	Travaux
MR10	Mesures de réduction du bruit aérien : dispositif acoustique sur le battage et pas de travaux bruyants en dehors de 7h-20h.	Travaux
MR11	Mesure de gestion des règles de circulation (terrestre et nautique), communication aux usagers du port	Travaux
MR12	Limitation de la dispersion des Espèces Végétales Exotiques Envahissantes (EVEE)	Travaux

Code mesure	Intitulé mesure
Liste des mesures d'accompagnement	
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 adaptée sur une partie du site
MA05	Installation de gîtes artificiels à chiroptères
MA06	Promouvoir les espaces végétalisés sur les parkings et parvis
MA07	Sensibiliser sur les bonnes pratiques concernant la gestion des eaux de ballast et des bruits de navires
Liste des mesures de suivi	
MS03	Suivi des espèces et habitats terrestres et marins : N+2, N+4, N+6 (et N+10 pour les Chiroptères) / Suivi des espèces et des habitats écologiques à enjeux (couplée avec plongée)

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 élastomobranches).

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