

Pièce 5.9 : Compatibilité du projet avec les plans, schémas et programmes

Dossier d'Enquête Publique du 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 : Mars 2024

Nom Prénom : Poac Valentin

Visa : RIOUX Anne



Sommaire

Table des matières

1	.....	Compatibilité avec les documents d'urbanisme	1
1.1		Plan Local d'Urbanisme de Saint-Malo	1
1.2		SCOT du Pays de Saint-Malo	1
2	.....	Compatibilité avec les schémas et documents de gestion de la ressource en Eau	4
2.1		SDAGE Loire-Bretagne	4
2.2		SAGE Rance-Frémur Baie de Beausseis	5
2.3		Directive Cadre Stratégie pour le Milieu Marin	5
2.4		Document Stratégique de Façade	8
3	.....	Compatibilité avec le Plan de Prévention des Risques de Submersion Marine de Saint-Malo	8
4	.....	Contribution du projet à la réalisation des objectifs visés à l'article L. 211-1 du Code de l'Environnement	8
4.1		Contribution du projet à la prévention des inondations, à la préservation des écosystèmes aquatiques, des sites et des zones humides	8
4.1.1		Contribution à la prévention des inondations	8
4.1.2		Contribution à la préservation des écosystèmes aquatiques	8
4.1.3		Contribution à la préservation des sites et des zones humides	8
4.2		Contribution du projet à la protection des eaux et à la lutte contre toute pollution	8
4.3		Contribution du projet au développement, à la mobilisation, à la création et à la protection de la ressource en eau	8
4.4		Contribution du projet à la valorisation de l'eau comme ressource économique et à la répartition de cette ressource	9
4.5		Contribution du projet à la promotion d'une utilisation efficace, économe et durable de la ressource en eau	9
5	.....	Contribution du projet à la réalisation des objectifs de qualité prévus par l'article D. 211-10 du Code de l'Environnement	9
5.1		Contribution du projet à la réalisation des objectifs de qualité des eaux conchyliques	9

5.2		Contribution du projet à la réalisation des objectifs de qualité des eaux à protéger ou à améliorer pour être aptes à la vie des poissons	9
-----	--	---	---

5.3		Contribution du projet à la réalisation des objectifs de qualité des eaux superficielles destinées à la production d'eau alimentaire	9
-----	--	--	---

Tables des illustrations

Figure 1 : Extrait du zonage réglementaire au droit du terminal du Naye (Source : Carte de zonage réglementaire, PLU de Saint-Malo, décembre 2022)..... 1

Table des tableaux

Tableau 1 : Orientations et objectifs du SCoT du Pays de Saint-Malo concernés par le projet de réaménagement du Terminal du Naye	2
Tableau 2 : Chapitres et Orientations du SDAGE Loire Bretagne 2022-2027 concernées par le projet de réaménagement du Terminal du Naye	4
Tableau 3 : Orientations et dispositions du SAGE Rance-Frémur Baie de Beausseis concernées par le projet de réaménagement du Terminal du Naye	5
Tableau 4 : Objectifs environnementaux par thématique du DSCMM Mers Celtiques concernés par le projet de réaménagement du Terminal du Naye	6

1 COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME

1.1 Plan Local d'Urbanisme de Saint-Malo

La commune de Saint-Malo dispose d'un Plan Local d'Urbanisme, approuvé en 2006, et dont la dernière mise à jour date de décembre 2022.

La figure suivante présente un extrait du zonage réglementaire du PLU au droit du site du terminal du Naye :

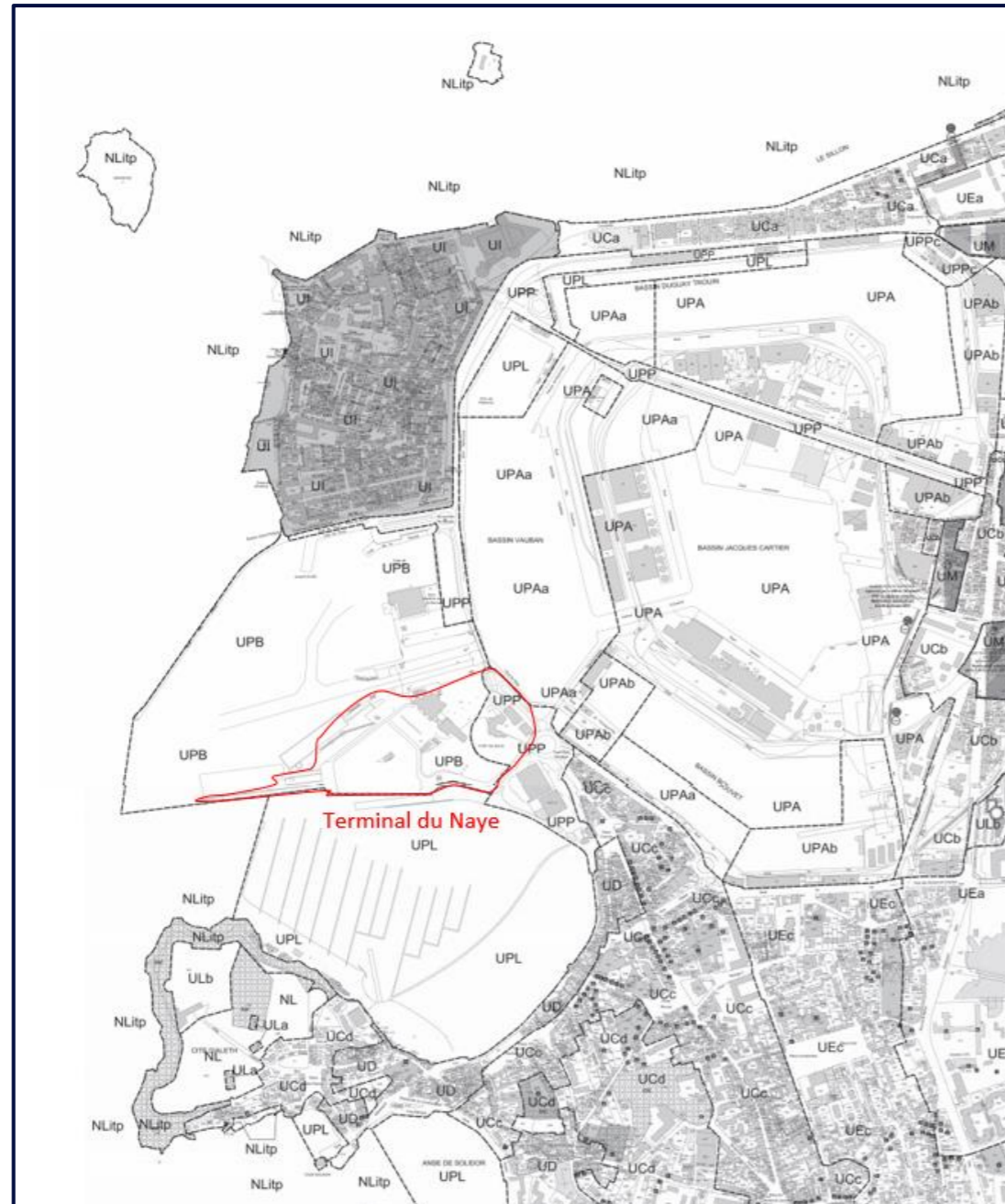


Figure 1 : Extrait du zonage réglementaire au droit du terminal du Naye (Source : Carte de zonage réglementaire, PLU de Saint-Malo, décembre 2022)

L'ensemble du Terminal est situé en zone UP.

Il s'agit d'une zone correspondant au domaine public maritime dont l'usage est associé aux différentes fonctions et activités liées au Port de Commerce, au Port des Voyageurs, au Port de Pêche, au Port de Plaisance.

La zone UP comprend :

- La zone UPA correspond à la zone du Port de Commerce ;
- La zone UPB correspond à l'avant-port : zone des gares voyageurs et trafic routier ;
- La zone UPP correspond aux zones d'équipements publics (voirie et équipements) ;
- La zone UPL correspond aux ports de Plaisance.

○

Le Terminal est classé en :

- **Zone UPB en majeure partie** du fait de son activité : zone des gares voyageurs et trafic routier ;
- **Zone UPP à proximité de la chaussée Tabarly** : voiries, espaces verts et bâtiments de services publics (douane, bureau de pilotage maritime) qui correspondent bien à des zones d'équipements publics comme défini pour ce zonage.

L'ensemble de l'avant-port est également classé en zone UPB.

L'article UP.2 du règlement du PLU précise les types d'occupation du sol autorisés sous conditions particulières dans cette zone. Il est notamment indiqué que sont autorisées « **Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, ainsi que les extensions et améliorations de ceux existants en zone UPA, UPB, UPL et UPP.** »

Le projet de réaménagement du Terminal du Naye s'inscrit parfaitement dans l'amélioration (déconstruction/reconstruction/dragage d'entretien) des services d'intérêt collectif du terminal ferries présents en zone UPB et UPP. **Le projet est donc compatible avec le règlement du PLU.**

1.2 SCOT du Pays de Saint-Malo

Le SCOT est un document d'urbanisme qui définit de grandes orientations sur des thématiques aussi diverses que l'habitat, le développement économique, les transports, etc. en respectant les principes du développement durable. Ce cadre de référence permet de coordonner les réflexions, et de renforcer la cohérence entre les politiques d'aménagement sur le territoire.

Le SCOT du Pays de Saint-Malo a été approuvé le 8 décembre 2017 et modifié le 6 mars 2020.

Celui-ci définit 4 grandes orientations :

- Structurer des capacités d'accueil ambitieuses mais économes en espace ;
- Définir des conditions de développement adaptées aux besoins et aux ressources ;
- Prendre appui sur les « murs porteurs » du pays ;
- Assurer l'aménagement et la protection du littoral du pays.

Pour chacune de ces orientations, plusieurs objectifs ont été fixés. Le tableau suivant présente ces objectifs pour chaque orientation et précise la compatibilité du projet avec chacune.

Tableau 1 : Orientations et objectifs du SCoT du Pays de Saint-Malo concernés par le projet de réaménagement du Terminal du Naye

Orientation	Objectif	Compatibilité du projet
I-Structurer des capacités d'accueil ambitieuses mais économes en espace	Organiser l'armature territoriale du pays en 4 niveaux de fonction	Non concerné
	Anticiper une production annuelle moyenne de 1 840 logements Produire une offre suffisante de nouvelles résidences principales S'adapter aux évolutions du marché des résidences secondaires Prendre en compte les spécificités de chaque Intercommunalité	Le projet restera limité à l'emprise actuelle du terminal. Aucune consommation d'espaces pouvant être dédiés à la construction d'habitations n'aura lieu. Projet compatible avec cet objectif.
	Assurer un développement, notamment de l'habitat, économe en espace Identifier des densités moyennes en logement différenciées mais renforcées Définir des densités spécifiques pour certains secteurs à enjeux Contenir les surfaces potentielles liées à l'extension urbaine Permettre l'adaptation des projets au regard des dynamiques constatées Favoriser l'émergence d'opérations de renouvellement urbain sur l'ensemble du pays	Le projet ne consommera pas d'espace supplémentaire et contribuera, par son réaménagement, au renouvellement urbain de l'interface ville-port de Saint-Malo. Projet compatible avec cet objectif.
II-Définir des conditions de développement adaptées aux besoins et aux ressources	Travailler les cohérences de l'offre de logement et des formes urbaines Avoir un parc immobilier diversifié qui répondent à tous les besoins Résorber la vacance immobilière pour renforcer les centralités Privilégier les formes urbaines limitant l'étalement urbain Organiser les principaux développements urbains Préserver les vues et perceptions sur les bourgs et les villes du pays	Projet non concerné par l'étalement urbain. Celui-ci a été conçu pour s'intégrer visuellement dans le paysage urbain de l'Intra-Muros et des Bas-Sablons. Une étude paysagère a été menée et des insertions paysagères ont été réalisées afin de s'assurer de cette bonne intégration. Projet compatible avec cet objectif.
	Prévoir les conditions nécessaires au développement économique Maintenir et développer les emplois au cœur des centralités Conforter le maillage de zones d'activités structurantes du pays Soutenir le développement économique lié aux spécificités territoriales Disposer de zones d'activités de proximité pour l'artisanat et la petite industrie Optimiser et veiller à la qualité des zones d'activités	Le réaménagement du Terminal contribuera au développement économique du territoire et favorisera l'emploi en maintenant le bon fonctionnement et la compétitivité de cette installation située au cœur du port de Saint-Malo. Projet compatible avec cet objectif.
	Maintenir l'équilibre de l'armature commerciale du pays de Saint-Malo Prioriser la pérennisation des activités commerciales au sein des centralités Assurer la densification et la qualification des sites de flux existants Prévoir des conditions spécifiques et adaptées aux circuits courts Eviter toute autre forme d'implantation commerciale isolée, à l'exception de la vente directe de produits locaux	Non concerné
	Préserver les capacités de production nécessaires aux activités primaires Assurer la prise en compte des enjeux locaux liés aux activités primaires Mettre en œuvre la préservation des terres agricoles stratégiques Prendre en compte les enjeux agricoles dans le cadre des projets d'extension urbaine Limiter les conflits d'usage avec les tiers relatifs aux activités primaires	Les usages maritimes (pêche, conchyliculture...) ont bien été pris en compte dans le cadre du projet de manière à ne pas entraver ces activités en période de travaux, comme en phase d'exploitation, et des mesures ont également été prises pour éviter les incidences sur les ressources exploitées (poissons, coquillages...). Les activités primaires liées au milieu marin ne seront, de cette manière, pas impactés par le projet. Projet compatible avec cet objectif.
	Permettre un développement du tourisme sur l'ensemble du territoire	Le projet contribue de par sa nature (transport de passagers) au développement du tourisme dans le Pays de Saint-Malo. Projet compatible avec cet objectif.
	Favoriser l'émergence d'une offre globale de déplacements à l'échelle du pays Favoriser les mobilités alternatives à l'usage individuel de la voiture Concevoir de véritables projets urbains à proximité des secteurs de gare Adapter les infrastructures et équipements routiers aux besoins et nouveaux usages Accompagner le développement des mobilités douces	Dans le cadre du projet, des aménagements sont prévus de manière à favoriser les liaisons douces entre le Terminal ferries et le reste du territoire de l'agglomération (cheminements spécifiques piétons/cycles, abris à vélos...). Projet compatible avec cet objectif.
	Anticiper les grands projets d'équipement et de services à l'échelle du pays	Le présent projet constitue l'un des principaux projets d'équipements et de services du pays de

		<p>Saint-Malo. Celui-ci a été élaboré pendant plusieurs années en concertation avec l'ensemble des acteurs du territoire.</p> <p>Projet compatible avec cet objectif.</p>
<p>III-Prendre appui sur les « murs porteurs » du pays</p>	<p>Assurer la prise en compte des paysages et des patrimoines Préserver l'identité des 12 unités paysagères principales du pays Assurer la valorisation et la qualité des grands paysages, particulièrement celui de la baie du Mont-Saint-Michel Préserver les patrimoines bâtis, des plus remarquables, aux plus communs</p>	<p>Le projet a été conçu pour s'intégrer visuellement dans le paysage urbain de l'Intra-Muros et des Bas-Sablons. Une étude paysagère a été menée et des insertions paysagères ont été réalisées afin de s'assurer de cette bonne intégration.</p> <p>Projet compatible avec cet objectif.</p>
	<p>Composer un projet de développement favorable à la biodiversité Préserver les cours d'eau en tant que réservoirs et corridors aquatiques Diffuser la biodiversité sur l'ensemble du territoire Favoriser la présence de la Nature en Ville</p>	<p>Le projet prend en compte les enjeux liés à la biodiversité, notamment en phase travaux, par la mise en œuvre de mesures d'évitement et de réduction (adaptation des travaux aux périodes de moindre sensibilité, protocole d'observation et effarouchement, rideau de bulle...) qui permettront de préserver la biodiversité. On rappelle tout de même que le site du Terminal du Naye est déjà fortement artificialisé de par son activité et que celle-ci perdurera après la réalisation des travaux.</p> <p>Projet compatible avec cet objectif.</p>
	<p>Assurer une gestion durable des ressources naturelles Maintenir les conditions de préservation de la ressource en eau Inscrire le territoire dans la transition Définir les conditions de développement des activités d'extraction ..</p>	<p>Le projet prévoit de réutiliser au maximum les matériaux issus des déconstructions (bétons notamment) pour la reconstruction des installations. La majeure partie des sédiments dragués servira également au renouvellement du terre-plein ainsi qu'au remplissage des ducs d'albe, ce qui représente autant d'apport de matériaux de construction en moins sur le site.</p> <p>Projet compatible avec cet objectif.</p>
	<p>Définir des projets d'aménagement adaptés aux risques et nuisances Assurer la prise en compte des risques naturels, notamment de submersion marine Limiter l'exposition des populations aux risques technologiques</p>	<p>Le réaménagement du terminal du Naye a été prévu dans le respect du Plan de Prévention du Risque de Submersion Marine (PPRSM) de Saint-Malo avec notamment le renouvellement du terre-plein à une cote de 8,34 m CM conformément au PPRSM de manière à prévenir les risques de submersion marine sur les biens et les personnes présentes sur le terminal.</p> <p>Projet compatible avec cet objectif.</p>
	<p>IV-Assurer l'aménagement et la protection du littoral du pays.</p>	<p>Structurer l'urbanisation autour des principales zones urbanisées Conforter 31 secteurs d'agglomérations existants Prévoir les conditions d'évolution des 19 villages du pays Permettre la densification d'autres secteurs déjà urbanisés Anticiper de possibles hameaux nouveaux intégrés à l'environnement</p>	Non Concerné
<p>Garantir le maintien d'espaces naturels et agricoles entre les espaces urbanisés</p>		<p>Le site du Terminal est déjà quasiment entièrement urbanisé au sein des installations portuaires de Saint-Malo.</p> <p>Non Concerné</p>
<p>Limiter les extensions de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage</p>		<p>Les installations futures du Terminal resteront dans l'emprise actuelle de celui-ci. Pas d'extension prévue.</p> <p>Non Concerné</p>
<p>Réglementer les nouvelles constructions dans la bande des 100 mètres</p>		<p>Les installations créées dans le cadre du projet viendront remplacer des installations existantes au sein de la zone portuaire de Saint-Malo déjà urbanisée. Les aménagements respectent le règlement d'urbanisme en vigueur dans les zonages concernés.</p> <p>Projet compatible avec cet objectif.</p>
<p>Veiller à la préservation des espaces littoraux remarquables</p>		<p>Le Terminal du Naye se situe au cœur de la zone portuaire de Saint-Malo. Les espaces littoraux remarquables (herbiers à zostères notamment) ont été pris en compte dans l'évaluation des incidences du projet et des mesures d'évitement, de réduction et de suivi des incidences éventuelles ont été prises (évitement des secteurs et périodes sensibles pour la réalisation des travaux, protocole de suivi de la turbidité lors des travaux de dragage, arrêt temporaire des travaux et/ou mise en place de rideau anti-MES si besoin...).</p> <p>L'ensemble de ces précaution permettra de préserver ces espaces remarquables.</p> <p>Projet compatible avec cet objectif.</p>
<p>Assurer les conditions d'évolution des terrains de camping et de caravanning</p>	<p>Non concerné</p>	

Le projet est donc compatible avec les SCoT du Pays de Saint-Malo.

2 COMPATIBILITE AVEC LES SCHEMAS ET DOCUMENTS DE GESTION DE LA RESSOURCE EN EAU

2.1 SDAGE Loire-Bretagne

Le SDAGE (schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux) Loire Bretagne 2022-2027 et son programme de mesures comportent des orientations, des dispositions et des actions. Il définit la stratégie à appliquer pour les années 2022 à 2027 pour retrouver des eaux en bon état.

Le comité de bassin a adopté ce schéma le 3 mars 2022. Il a également émis un avis favorable sur le programme de mesures associé. L'arrêté de la préfète coordonnatrice de bassin en date du 18 mars 2022 approuve le SDAGE et arrête ce programme de mesures.

Le SDAGE Loire-Bretagne 2022-2027 est entré en vigueur le 4 avril 2022. Il est constitué de 13 chapitres, divisés en 68 Orientations, elles-mêmes subdivisées en dispositions.

Les orientations et dispositions concernées par le projet sont présentées dans le tableau suivant.

Tableau 2 : Chapitres et Orientations du SDAGE Loire Bretagne 2022-2027 concernées par le projet de réaménagement du Terminal du Naye

Chapitre	Orientations	Compatibilité du projet
Chapitre 9 : Préserver la Biodiversité aquatique	9A Restaurer le fonctionnement des circuits de migration	Le projet n'engendrera pas d'obstacles à la migration des espèces piscicoles au niveau de la Rance. Les travaux de dragage/déroctage dans le chenal de l'estuaire seront réalisés avant mars afin d'éviter la période de montaison de ces espèces. Projet compatible avec cette orientation.
	9B Assurer une gestion équilibrée des espèces patrimoniales inféodées aux milieux aquatiques et de leurs habitats	Les espèces aquatiques ainsi que leurs habitats ont été pris en compte dans l'évaluation des incidences du projet et des mesures ont été définies afin d'éviter toute incidence sur ces espèces (évitements temporels, protocole de suivi de la turbidité, mesures de réduction des nuisances acoustiques sous-marines...). Ces mesures permettront de préserver le patrimoine halieutique du secteur ainsi que les autres espèces aquatiques et leurs habitats. Projet compatible avec ces orientations.
	9C Mettre en valeur le patrimoine halieutique	Aucune espèce aquatique envahissante n'a été observée dans le secteur des futurs travaux. Les espèces envahissantes observées sont des espèces terrestres. Celles-ci seront traitées dans le cadre des travaux et des mesures seront prises pour éviter leur dissémination pendant toute la durée du chantier (lavage des camions...).
	9D Contrôler les espèces envahissantes	Aucune espèce aquatique envahissante n'a été observée dans le secteur des futurs travaux. Les espèces envahissantes observées sont des espèces terrestres. Celles-ci seront traitées dans le cadre des travaux et des mesures seront prises pour éviter leur dissémination pendant toute la durée du chantier (lavage des camions...).
Chapitre 10 : Préserver le littoral	10A Réduire significativement l'eutrophisation des eaux côtières et de transition	Le projet n'est pas susceptible d'engendrer une quelconque eutrophisation des milieux aquatiques. Projet compatible avec cette orientation.
	10B Limiter ou supprimer certains rejets en mer	La gestion des eaux pluviales du terminal sera entièrement réorganisée et améliorée (aujourd'hui, il existe 4 points de rejets vers le milieu marin dont 2

	seulement sont équipés d'installations de traitement). Le projet prévoit de maintenir un seul point de rejet qui sera équipé d'un séparateur à hydrocarbures et d'une double vanne pour stocker une éventuelle pollution. Une partie des eaux pluviales sera également gérée par infiltration (gare maritime, parking, parvis et chaussée Tabarly), ce qui réduira de fait les rejets en mer. Projet compatible avec cette orientation.
10C Restaurer et / ou protéger la qualité sanitaire des eaux de baignade	Ces 3 enjeux ont été pris en compte dans le cadre des travaux de dragage et de déroctage. Aucun de secteurs à enjeu ne se trouve à proximité immédiate des secteurs de chantier, ces travaux auront lieu hors des périodes les plus sensibles de mai à septembre et un protocole de suivi de la qualité des eaux sera mis en place pendant toute la durée des travaux de dragage/déroctage avec définition de seuils d'alerte afin de vérifier en temps réel la bonne qualité sanitaire de ces eaux et prendre des mesures le cas échéant (réduction de la cadence de dragage, mis en place d'un rideau anti-MES, arrêt du chantier si besoin...).
10D Restaurer et / ou protéger la qualité sanitaire des eaux des zones conchylicoles et de pêche à pied professionnelle	Projet compatible avec ces orientations.
10E Restaurer et / ou protéger la qualité sanitaire des zones de pêche à pied de loisir	
10F Aménager le littoral en prenant en compte l'environnement	Le but de la présente étude d'impact est de bien prendre en compte l'ensemble des enjeux environnementaux susceptibles d'être impactés par le projet afin de définir un ensemble de mesures permettant la réalisation des travaux de réaménagement du Terminal du Naye tout en préservant les différentes composantes de l'environnement du secteur d'étude. Projet compatible avec cette orientation.
10G Améliorer la connaissance des milieux littoraux	Un suivi des espèces et habitats terrestres et maritimes sera réalisé après les travaux tous les 2 ans pendant 6 ans au total. La Région Bretagne contribuera également à des suivis scientifiques d'amélioration des connaissances sur les pinnipèdes, les mammifères marins et l'ichtyofaune. L'ensemble de ces mesures permettra d'améliorer la connaissance des milieux littoraux à proximité. Projet compatible avec cette orientation.
10H Contribuer à la protection des écosystèmes littoraux	L'ensemble des mesures précédemment citées contribuera à protéger les écosystèmes littoraux à proximité des zones de travaux de tout impact significatif lors du chantier et en exploitation future. Projet compatible avec cette orientation.
10I Préciser les conditions d'extraction de certains matériaux marins.	Cette orientation concerne les extractions de matériaux pour une exploitation à but économique (granulats et sables coquilliers). Cela n'est pas le cas du projet (travaux de dragage/déroctage d'entretien). Projet compatible avec cette orientation.

Le projet est donc compatible avec le SDAGE Loire Bretagne 2022-2027.

2.2 SAGE Rance-Frémur Baie de Beausais

Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) est l'instrument de la planification de la gestion de l'eau à l'échelle d'un bassin versant. Il fixe les objectifs d'utilisation, de mise en valeur et de protection quantitative et qualitative des ressources en eau superficielles et souterraines et des écosystèmes aquatiques.

Le SAGE des bassins versants de la « Rance, du Frémur et de la Baie de Beausais » a été révisé, puis approuvé par les Préfets des Côtes d'Armor et d'Ille-et-Vilaine le 9 décembre 2013.

Ce document définit 13 objectifs détaillés en 43 dispositions. Les orientations et dispositions concernées par le projet sont présentées dans le tableau suivant.

Tableau 3 : Orientations et dispositions du SAGE Rance-Frémur Baie de Beausais concernées par le projet de réaménagement du Terminal du Naye

Orientations	Disposition	Compatibilité du projet
Préserver et restaurer les fonctionnalités des cours d'eau	Disposition n°3 : Déterminer un objectif de bon potentiel écologique, élaborer un programme d'actions pour les masses d'eau fortement modifiées de la Rance entre Rophémel et l'usine marémotrice de la Rance	Le projet n'aura pas d'incidences sur la qualité des eaux de l'estuaire de la Rance en amont du barrage de l'usine marémotrice. Projet compatible avec cette orientation.
	Disposition n°25 : Lutter contre les surfaces imperméabilisées et développer des techniques alternatives à la gestion des eaux pluviales	Le projet est localisé sur un site déjà fortement imperméabilisé. Des espaces végétalisés seront cependant créés dans le cadre du projet et les eaux pluviales issues de la gare maritime, du parking, du parvis et de la chaussée Tabarly seront gérées par infiltration. Projet compatible avec cette orientation.
Adapter l'aménagement du bassin versant	Disposition n°26 : Intégrer les capacités d'assainissement, l'alimentation en eau potable et la gestion des eaux pluviales en amont des projets d'urbanisme	Les eaux usées seront rejetées vers le réseau d'assainissement de Saint Malo Agglomération. Les nouveaux réseaux installés seront séparatifs. Il n'est pas prévu d'augmentation significative de la production des eaux usées par rapport à l'actuel. Les réseaux d'alimentation en eau potable seront refaits à neuf (réduction des pertes) et raccordés au réseau existant. Un récupérateur d'eau sera également installé sur le toit (volume de 10 m³) pour alimenter les sanitaires des bâtiments projetés et elle sera également raccordée à une bouche d'arrosage permettant le nettoyage du terre-plein. Il n'est pas prévu non plus d'augmentation significative de la consommation en eau potable. Comme précisé au chapitre 6.3.4 de la Pièce 5.1 de l'Etude d'Impacts, cette augmentation sera d'environ 1000 m³ par an, soit 2,5 à 3 m³ supplémentaires par jour. La gestion des eaux pluviales a également été organisée en amont de la réalisation du projet avec la gestion d'une partie de ces eaux dans un

		bassin d'infiltration et de l'autre partie vers le milieu marin après passage dans un déboureur-déshuileur. Projet compatible avec cette orientation.
Assurer la qualité sanitaire des eaux de baignade	Disposition n°27 : Diagnostiquer et améliorer les ouvrages de collecte et de transport des eaux usées sur les territoires des masses d'eau littorales et estuariennes	Les eaux usées seront rejetées vers le réseau d'assainissement de Saint Malo Agglomération. Les nouveaux réseaux installés seront séparatifs et des contrôles de branchement seront réalisés avant réception des travaux. Projet compatible avec cette orientation.
Lutter contre l'eutrophisation des eaux littorales	Disposition n°30 : Réduire les flux de nitrates contributeurs à l'eutrophisation des eaux littorales et des vasières	Le projet n'est pas de nature à générer des flux de nitrates vers le milieu marin. Projet compatible avec cette orientation.
Contrôler l'envasement dans le bassin maritime de la Rance	Disposition n°35 : Étudier l'impact des opérations de désenvasement du bassin maritime de la Rance	Les incidences des travaux de dragage et de déroctages réalisés dans le cadre du projet ont été étudiées au sein de l'étude d'impact du projet et des mesures ont été définies pour réduire au maximum ces incidences sur l'environnement (éviter les périodes de sensibilités des différentes espèces marines et usages dans les eaux littorales, protocole suivi de la turbidité des eaux avec mesures correctives si besoin (rideau anti-MES...), gestion différenciée et confinement des sédiments pollués (godet environnemental, rideau anti-MES, porte écluse fermée...)). Projet compatible avec cette orientation.
Gérer le dragage des sédiments portuaires pour limiter l'impact sur le milieu	Disposition n°37 : Élaborer un plan de gestion des sédiments issus des dragages	Les modalités de gestion des sédiments dragués dans le cadre du présent projet ont été définies et sont présentées dans la pièce 5.1 « Description du Projet » du dossier d'Etude d'Impacts. Ces sédiments seront stockés pour être ressuyés avant d'être réutilisés pour le renouvellement du terre-plein ou encore le remplissage des ducs d'albe. Un « Porter à connaissance » sera transmis aux services de l'Etat une fois que les solutions de gestion des sédiments et les sites de ressuyage seront validés. Celui-ci précisera plus en détails ces modalités. Projet compatible avec ces orientations.

Le projet est donc compatible avec le SAGE Rance-Frémur Baie de Beausais.

2.3 Directive Cadre Stratégie pour le Milieu Marin

La Directive-Cadre « Stratégie pour le Milieu Marin » (DCSMM) vise à maintenir ou restaurer un bon fonctionnement des écosystèmes marins (diversité biologique conservée et interactions correctes entre les espèces et leurs habitats, océans dynamiques et productifs) tout en permettant l'exercice des usages en mer pour les générations futures dans une perspective de développement durable. Les États membres de l'Union européenne doivent ainsi prendre toutes les mesures nécessaires pour réduire les impacts des activités sur le milieu marin.

Le projet se situe au sein de la sous-région marine « Mers Celtiques » (MC)

Pour chaque sous-région marine, un **plan d'action pour le milieu marin** (PAMM) est élaboré et mis en œuvre. Ce plan d'action comporte 5 éléments, révisés tous les 6 ans :

- ▷ Évaluation de l'état écologique des eaux marines et de l'impact environnemental des activités humaines sur ces eaux est élaborée au niveau de chaque sous-région marine.
- ▷ La définition du bon état écologique pour ces mêmes eaux reposant sur des descripteurs qualitatifs ;
- ▷ La définition d'objectifs environnementaux et d'indicateurs associés en vue de parvenir à un bon état écologique du milieu marin ;
- ▷ Un programme de surveillance en vue de l'évaluation permanente de l'état des eaux marines et de la mise à jour périodique des objectifs environnementaux ;
- ▷ Un programme de mesures qui doit permettre d'atteindre le bon état écologique des eaux marines ou de conserver celui-ci.

Le premier cycle a eu lieu entre 2012 et 2018 date à laquelle l'évaluation du bon état écologique et des objectifs environnementaux ont été révisés. Le DSCMM est donc dans son 2^{ème} cycle de fonctionnement et un programme de mesures révisé a été établi en 2021.

Pour chaque thématique environnementale marine (habitats benthiques, mammifères marins...), des objectifs environnementaux sont définis afin de maintenir ou restaurer un bon fonctionnement des écosystèmes marins. Pour chacun de ces objectifs, des actions ont été définies dans le cadre du programme de mesures.

Les objectifs environnementaux concernés par le projet sont présentés par thématique dans le tableau suivant.

Tableau 4 : Objectifs environnementaux par thématique du DSCMM Mers Celtiques concernés par le projet de réaménagement du Terminal du Naye

Thématique Environnementale	Objectif environnemental	Compatibilité du projet
Habitats Benthiques	D01-HB-OE05 : Eviter la perturbation physique des herbiers de zostères (par les mouillages, engins de pêche de fond et pêche à pied)	Les modélisations sédimentaires réalisées montrent une faible incidence des travaux de dragage/déroctage sur les herbiers à zostère les plus proches. Cependant, afin de prévenir tout impact potentiel, les travaux seront réalisés en dehors des périodes les plus sensibles pour les herbiers et un suivi de la turbidité sera réalisé avec deux points de suivi au niveau des herbiers les plus proches. Des seuils d'alerte ont été définis. En cas de dépassement de ces seuils, des adaptations de chantier seront mises en œuvre (réduction de cadence, déplacement des installations de dragage...) pouvant aller jusqu'à l'arrêt temporaire des opérations. Ces mesures permettront d'éviter toute perturbation physique de ces milieux. Projet compatible avec cet objectif.
	D01-HB-OE06 Réduire les perturbations physiques sur les habitats sédimentaires subtidiaux et circalittoraux notamment dans la zone	Les travaux ne concerneront pas les espaces circalittoraux (travaux sur le terreplein actuel et travaux de dragage/déroctages à des profondeurs inférieures à cette limite. Les habitats subtidiaux qui feront l'objet de travaux de dragage/déroctage ne présentent pas

	des 3 milles	d'intérêt écologique et font déjà l'objet d'opérations de dragage ponctuelles. Les incidences liées aux perturbations physiques de ces habitats seront faibles. Projet compatible avec cet objectif.
Mammifères marins et tortues	D01-MT-OE01 : Limiter le dérangement anthropique des mammifères marins	Le projet prévoit la mise en œuvre d'une série de mesures pour limiter au maximum les incidences du projet sur les mammifères marins dans la zone d'étude (choix des périodes de moindre sensibilité, utilisation du dispositif de soft start (démarrage progressif des travaux), mise en place d'un protocole d'observation de la présence éventuelle de mammifères marins et d'effarouchement si besoin avant démarrage des travaux). Des mesures de suivi des mammifères marins seront également mise en œuvre afin d'améliorer la connaissance sur ces espèces. L'ensemble de ces mesures permettra de limiter l'impact du projet sur ces mammifères. Projet compatible avec cet objectif.
	D01-MT-OE03 : Réduire les collisions avec les tortues marines et les mammifères marins	Les navires intervenants dans le cadre du chantier sont susceptible de présenter un danger de collision pour les mammifères marins présents dans le secteur. Cependant, les observations et mesures d'effarouchement prévues si besoin lors des travaux permettront de réduire de manière significative le risque de collision. Projet compatible avec cet objectif.
Oiseaux Marins	D01-OM-OE06 : Limiter le dérangement physique, sonore, lumineux des oiseaux marins au niveau de leurs zones d'habitats fonctionnels	Le projet prévoit la mise en œuvre d'une série de mesures pour limiter au maximum les incidences du projet sur l'avifaune marine dans la zone (protocole d'observation et d'effarouchement, soft start, manchon d'insonorisation sur le marteau de battage des pieux, respect des horaires de chantier, choix des période de moindre sensibilité, passage d'un écologue avant travaux...). Une mesure d'accompagnement sera également réalisée et consistera en la mise en place d'un plan lumière adapté. L'ensemble de ces mesures permettra de limiter de manière significative les dérangements physiques, sonores et lumineux du projet sur les oiseaux marins. Projet compatible avec cet objectif.
Eutrophisation	D05-OE02 : Réduire les apports de nutriments (nitrates et phosphates) notamment en provenance des petits fleuves côtiers, débouchant sur des zones marines sensibles	Le projet n'est pas de nature à générer des flux de nitrates ou de phosphates vers le milieu marin. Projet compatible avec cet objectif.

	du fait de leur confinement ou de la présence d'habitats sensibles à ces apports	
Contrôler l'envasement dans le bassin maritime de la Rance	D06-OE01 : Limiter les pertes physiques d'habitat liées à l'artificialisation de l'espace littoral, de la laisse de plus haute mer à 20 mètres de profondeur	Le projet ne prévoit pas d'artificialiser de nouveaux espaces sur le littoral. Le terminal et les installations associées (embectages...) sont déjà fortement artificialisés et le projet prévoit de promouvoir les espaces végétalisés. Les travaux de dragage et de déroctage ne seront pas à l'origine d'artificialisation des mieux concernés. Projet compatible avec cet objectif.
Conditions hydrographiques	D07-OE01 : Eviter les impacts résiduels notables de la turbidité au niveau des habitats et des principales zones fonctionnelles halieutiques d'importance les plus sensibles à cette pression, sous l'influence des ouvrages maritimes, de l'extraction de matériaux, du dragage, de l'immersion de matériaux de dragage, des aménagements et de rejets terrestres	Les travaux de dragage/déroctage seront réalisés en fonction des périodes de sensibilité moindre de l'ichtyofaune. Ainsi les opérations de dragage dans le chenal de la Rance seront réalisés avant le mois de mars pour éviter tout impact de la turbidité sur ces espèces en période de montaison. Le projet prévoit également la mise en place d'un réseau de suivi de la turbidité au niveau des secteurs de dragage. Des seuils d'alerte seront définis ainsi qu'un protocole d'alerte en cas de dépassement de ces seuils. Des adaptations de chantier seraient alors mises en œuvre en cas de dépassement (réduction de cadence, déplacement des installations de dragage...) pouvant aller jusqu'à l'arrêt temporaire des opérations. Ces mesures d'évitement et de suivi permettront d'éviter tout impact résiduel significatif sur les espèces halieutiques pendant les travaux de dragage/déroctage. Projet compatible avec cet objectif.
	D07-OE02 : Eviter toute nouvelle modification anthropique des conditions hydrographiques ayant un impact résiduel notable sur la courantologie et la sédimentologie des secteurs à enjeux et en priorité dans les baies macro-tidales, les zones de courant maximaux et des secteurs de dunes hydrauliques	Les modélisations hydro-sédimentaires réalisées dans le cadre du projet ont montré que celui-ci n'aura pas d'incidence significative sur la courantologie ou la sédimentologie du secteur. Projet compatible avec cet objectif.
Contaminants	D08-OE01 : Réduire les apports de contaminants dus aux apports pluviaux des communes, des agglomérations littorales et des ports	La gestion des eaux pluviales du terminal sera entièrement réorganisée et améliorée (aujourd'hui, il existe 4 points de rejets vers le milieu marin dont 2 seulement sont équipés d'installations de traitement). Le projet prévoit de maintenir un seul point de rejet qui sera

		équipé d'un séparateur à hydrocarbures et d'une double vanne pour stocker une éventuelle pollution. Une partie des eaux pluviales sera également gérée par infiltration (gare maritime, parking, parvis et chaussée Tabarly), ce qui réduira de fait les rejets en mer. Projet compatible avec cet objectif.
	D08-OE06 : Limiter les apports en mer de contaminants des sédiments au-dessus des seuils réglementaires liés aux activités de dragage et d'immersion	Les sédiments pollués feront l'objet d'une gestion particulière. Ceux-ci seront dragués avec un godet environnemental pour éviter les pertes de matériaux. De plus, un rideau anti-MES sera mis en place au niveau de la cale de la Bourse et le dragage de l'écluse se fera avec fermeture de la porte donnant sur l'avant-port. Enfin, les sédiments pollués seront confinés dans les ducs d'albe du poste n°1. Ces mesures permettront d'éviter la dispersion de ces contaminants. Projet compatible avec cet objectif.
	D08-OE07 : Réduire les rejets à la mer de contaminants d'origine terrestre	La gestion des eaux pluviales du terminal sera entièrement réorganisée et améliorée (aujourd'hui, il existe 4 points de rejets vers le milieu marin dont 2 seulement sont équipés d'installations de traitement). Le projet prévoit de maintenir un seul point de rejet qui sera équipé d'un séparateur à hydrocarbures et d'une double vanne pour stocker une éventuelle pollution. Une partie des eaux pluviales sera également gérée par infiltration (gare maritime, parking, parvis et chaussée Tabarly), ce qui réduira de fait les rejets en mer. Projet compatible avec cet objectif.
Déchets	D10-OE02 : Réduire les apports et la présence de déchets en mer issus des activités, usages et aménagements maritimes	Un plan de gestion des déchets sera mis en œuvre par chacune des entreprises (ou groupements d'entreprises) intervenant sur le chantier. Les déchets de chantiers seront collectés et envoyés vers des installations de traitement adaptées. En ce qui concerne les activités du terminal, il existe déjà un document de gestion des déchets issus des différentes activités du port de Saint-Malo. Ce document restera en vigueur après les travaux d'aménagement du terminal. Projet compatible avec cet objectif.
Bruits	D11-OE01 : Réduire le niveau de bruit lié aux émissions impulsives au regard des risques de dérangement et de mortalité des mammifères marins	Des mesures seront prises pour réduire les effets du bruit sous-marin sur les mammifères marins lors des travaux. Un protocole de soft start sera également mis en œuvre pour les travaux de déroctage (démarrage progressif des travaux afin de permettre aux individus potentiellement présent de fuir). On rappelle que ces émissions impulsives seront très ponctuelles. Projet compatible avec cet objectif.

<p>D11-OE02 : Maintenir ou réduire le niveau de bruit continu produit par les activités anthropiques, notamment le trafic maritime</p>	<p>Le projet ne prévoit pas d'augmentation du trafic maritime lié au fonctionnement du terminal. Le niveau de bruit continu sera donc maintenu par rapport à l'actuel.</p> <p>Projet compatible avec cet objectif.</p>
---	---

Le projet est donc compatible avec le DCSMM Mers Celtiques.

2.4 Document Stratégique de Façade

La France s'est dotée, en février 2017, d'une stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML). Le document stratégique de façade (DSF) est un document de planification qui décline les orientations de cette stratégie nationale pour la mer et le littoral.

Ces DSF se déclinent à l'échelle des façades maritimes. Le projet est concerné par la façade maritime « Nord Atlantique Manche Ouest (NAMO) ».

Le Plan d'Action pour le Milieu Marin (PAMM) pris en application de la DCSMM est intégré dans le DSF. Le DSF constitue le document de planification commun de la Directive-Cadre « Stratégie pour le Milieu Marin » (DCSMM) et de la Directive-cadre Planification de l'Espace Maritime (DCPEM). L'intégration des PAMM dans les DSF permet de faciliter la mise en œuvre d'une politique maritime intégrée en garantissant un équilibre entre protection de l'environnement marin et développement socio-économique.

La compatibilité du projet avec les objectifs du Plan d'Action pour le Milieu Marin (PAMM) a été vérifiée au chapitre précédent. **Le projet est donc également compatible avec le DSF « Nord Atlantique Manche Ouest (NAMO) ».**

3 COMPATIBILITE AVEC LE PLAN DE PREVENTION DES RISQUES DE SUBMERSION MARINE DE SAINT-MALO

Le PPRSM de Saint-Malo a été approuvé le 18 juillet 2017. Il cartographie l'ensemble des zones du territoire de Saint-Malo soumises au risque prévisible de submersion marine. Le site du Terminal du Naye est concerné par les zonages réglementaires bleus d'Autorisation B et b de ce PPRSM.

Ces secteurs comprennent tous les secteurs exposés actuellement à un aléa actuel modéré (zone « B ») ou à un aléa actuel faible (zone « b »).

Les principes à appliquer dans le règlement de ces zones sont :

- De ne pas aggraver la vulnérabilité de la population ;
- D'admettre l'apport de population nouvelle sous réserve de la prise en compte du risque dans les projets.

Il convient à cet effet :

- De ne pas entraver le renouvellement urbain de ces zones ;
- D'admettre la densification de ces secteurs déjà urbanisés.

Ce document définit également des cotes de référence. La cote « 2100 » est la cote de référence applicable pour les projets de constructions, d'aménagements et d'installations afin d'anticiper les évolutions futures du bâti compte tenu de l'élévation du niveau marin de 0,40 m à l'horizon 2100 par rapport à l'aléa de référence en 2016.

La cote « 2100 » au droit du site du Terminal est de 8,34 m IGN69 (= 7,94 m IGN69 (zone de précaution + 0,4 m)). Le projet a pour but de reniveler le terminal dans le but de respecter cette cote de 8,34 m IGN69. Celui-ci entre donc parfaitement dans le principe du règlement de ces zones qui est de ne pas aggraver la vulnérabilité de la population puisqu'il va permettre au site de se conformer aux obligations réglementaires

du PPRSM et donc de réduire la vulnérabilité des biens et personnes présentes sur site face aux risques de submersion marine.

Le règlement de ces 2 zones précise tout de même que sont interdits, entre autres, les travaux :

- ▷ De remblais de toute nature, à l'exclusion de ceux liés à des constructions, travaux et aménagements autorisés par le présent règlement,
- ▷ D'affouillements du terrain naturel non temporaires, sauf ceux liés aux modes d'occupation des sols et travaux admis par le présent règlement ou visant au respect des dispositions constructives prévus pour les projets admis sous conditions.

Les remblais et affouillements qui seront réalisés sur le terreplein du terminal ont pour but d'assurer le respect de la cote « 2100 », et donc de réduire la vulnérabilité du site. Or, le règlement de ces zonages précise également que les travaux de réduction de vulnérabilité [...] des bâtiments implantés antérieurement à l'approbation du présent PPR sont toujours autorisés. Ces précisément l'objet du renouvellement du terreplein qui permettra la reconstruction des installations portuaires actuelles à une cote permettant une réduction de la vulnérabilité de ces installations au risque de submersion marine.

Le projet est donc compatible avec le PPRSM de Saint-Malo.

4 CONTRIBUTION DU PROJET A LA REALISATION DES OBJECTIFS VISES A L'ARTICLE L. 211-1 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

4.1 Contribution du projet à la prévention des inondations, à la préservation des écosystèmes aquatiques, des sites et des zones humides

4.1.1 Contribution à la prévention des inondations

Les eaux pluviales du terminal seront gérées par infiltrations ou rejetées vers le milieu marin. Le projet n'aura donc pas d'incidence sur la prévention des inondations.

4.1.2 Contribution à la préservation des écosystèmes aquatiques

Les mesures prises dans le cadre du projet et présentées dans la Pièce 5.4 de l'Evaluation Environnementale du projet permettront d'éviter toute incidence significative du projet sur les écosystèmes aquatiques marins.

4.1.3 Contribution à la préservation des sites et des zones humides

Sans objet.

4.2 Contribution du projet à la protection des eaux et à la lutte contre toute pollution

Les mesures prises dans le cadre du projet et présentées dans la Pièce 5.4 de l'Evaluation Environnementale du projet permettront de protéger efficacement les eaux marines et d'éviter tout déversement de substances polluantes vers le milieu aquatique marin.

4.3 Contribution du projet au développement, à la mobilisation, à la création et à la protection de la ressource en eau

Sans objet.

4.4 Contribution du projet à la valorisation de l'eau comme ressource économique et à la répartition de cette ressource

Sans objet.

4.5 Contribution du projet à la promotion d'une utilisation efficace, économe et durable de la ressource en eau

Sans objet.

5 CONTRIBUTION DU PROJET A LA REALISATION DES OBJECTIFS DE QUALITE PREVUS PAR L'ARTICLE D. 211-10 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

Nota : Les objectifs de qualité prévus par l'article D. 211-10 du Code de l'Environnement concernent les eaux conchylicoles, les eaux douces à protéger ou à améliorer pour être apte à la vie des poissons, les eaux superficielles destinées à la production d'eau alimentaire et les eaux de baignade.

5.1 Contribution du projet à la réalisation des objectifs de qualité des eaux conchylicoles

Un suivi de la qualité de eaux sera mis en œuvre lors de la réalisation des travaux maritimes. Ce suivi permettra de vérifier l'absence d'incidences du projet sur les différents usages des eaux littorales. Des seuils d'alerte seront définis, et en cas de déclenchement de ces seuils, des mesures d'adaptation de chantier, voire d'arrêt temporaire, seront prises pour éviter toute incidence sur ces usages, dont font partie les zones conchylicoles.

5.2 Contribution du projet à la réalisation des objectifs de qualité des eaux à protéger ou à améliorer pour être aptes à la vie des poissons

Les travaux maritimes prendront en considération les sensibilités des espèces piscicoles présentes dans le secteur en privilégiant notamment les périodes de moindre sensibilité pour réaliser ces travaux. Les travaux de dragage au niveau du chenal de la Rance seront par exemple réalisés entre décembre et février pour éviter la période de montaison de certaines espèces migratrices. De manière générale, l'ensemble des mesures prises pour éviter toute dégradation de la qualité d'eaux littorales, dont le suivi de la qualité des eaux durant toute la période de travaux maritimes, sera bénéfique pour la survie des espèces halieutiques de l'estuaire.

5.3 Contribution du projet à la réalisation des objectifs de qualité des eaux superficielles destinées à la production d'eau alimentaire

Sans objet.