

A Saint-Malo, le vendredi 17 mai 2024

Objet : Contribution de l'association Eau & Rivières de Bretagne sur la demande du conseil régional de Bretagne de projet d'aménagement des infrastructures maritimes et terrestres du terminal du Naye sur la commune de Saint-Malo (35400)

Chers membres de la commission d'enquête

L'association Eau et Rivières de Bretagne est agréée par l'État au titre de la protection de l'environnement, pour assurer « *dans l'intérêt général la protection, la mise en valeur, la gestion et la restauration de la ressource en eau et des écosystèmes aquatiques, dans une perspective de société écologiquement viable* ». Nous vous prions de bien vouloir prendre note de nos observations non exhaustives projet d'aménagement des infrastructures maritimes et terrestres du terminal du Naye sur la commune de Saint-Malo (35400).

Remarques générales

La région Bretagne entreprend une modernisation du terminal du Naye sur le port de Saint-Malo (35), dans l'optique d'y accroître le trafic maritime de fret et de passagers et d'en améliorer les conditions d'accueil. Le projet inclut des aménagements à la fois terrestres et maritimes.

En effet, les ports historiques de taille moyenne en Bretagne constituent un type spécifique de territoire riche en patrimoine et en culture maritime. C'est le cas de celui de Saint-Malo avec sa cité historique enserrée par ses remparts et les spécificités architecturales liées à un des accroissements du XVIIe siècle, particulièrement celui situé au sud de la ville intra-muros. Cet accroissement sud est dû à Vauban et à son ingénieur Garangeau conforté par les acteurs de la reconstruction (Brillaud de Laujardière, Cornon, Arretche...). La situation actuelle de la gare maritime des années 70 est particulièrement dégradée et défavorable (sécurité, économique, organisationnel...) et l'entrée de ville côté Saint-Servan particulièrement difficile, la modernisation de ce site est donc nécessaire mais nous nous questionnons sur les choix stratégiques qui sont retenus et l'impact du projet sur l'environnement.

Les choix pour l'avenir du port

Dans sa volonté d'intensifier sa lutte contre le changement climatique, l'Union européenne doit décarboner le transport de marchandises, responsable d'un quart des émissions mondiales de gaz à effet de serre. Et pour y parvenir, le transport maritime est une solution. Néanmoins les types de transport maritimes sont plus ou moins impactant pour l'environnement. Les choix futurs du port de Saint-Malo semblent continuer de privilégier les transports de marchandises polluantes (engrais chimiques..) et le développement de la pêche industrielle. **Il nous semblerait pertinent de privilégier au contraire des accueils portuaires destinés à la petite pêche durable, activité du territoire rentable (plus que l'activité de pêche industrielle), soutenu par les habitants et qui peut profiter aux activités touristiques, et des cargos véliques en remplacement des**

camions. L'expérience actuelle à Saint-Malo montre que c'est possible. Dans les faits, il s'agirait de penser un port du XXIe siècle et non plus du XXe siècle qui redonne sa place à des propositions modales plus durables et qui ont fait la richesse de Saint-Malo par le passé (cabotage).

Le projet a fait l'objet d'évolutions, nous regrettons que le projet retenu pour réduire la hauteur aboutisse à une régression des capacités de production de photovoltaïque du bâtiment en posant à plat les panneaux solaires plutôt qu'en les inclinant dans une configuration optimale que le toit terrasse permettait (selon le simulateur Wattnext, la meilleure inclinaison du panneau solaire en Bretagne est de 49° Nord.)

Un paysage et une biodiversité remarquables à prendre en compte

Le port de Saint-Malo s'inscrit dans un paysage remarquable, celui de la côte d'Émeraude avec la ria de la Rance, estuaire, classé Natura 2000 et riche d'une biodiversité qui fait l'objet d'une désignation au titre de la directive « Habitats » comme SIC (Site d'Intérêt Communautaire), et les Ilots Notre-Dame et Chevret au titre de la directive « Oiseaux » comme ZPS (Zone de Protection Spéciale), etc. La Rance est un site d'hivernage remarquable. Il faut y noter entre autres la présence de Sternes pierregarin, qui ont un rôle d'ambassadrices vis-à-vis d'autres espèces de sternes au statut de conservation défavorable. Elles nichent sur le littoral maritime ou les rives de grands cours d'eau. Les sternes sont très sensibles au dérangement humain. *Le 21 mars 2024, La préfecture d'Ille-et-Vilaine vient d'ailleurs, par un arrêté N° 2024/028 d'interdire "de débarquer sur l'îlet situé en face de la Richardais, de naviguer dans un périmètre de 50 mètres autour de l'îlet et de survoler à moins de 150 mètres d'altitude" et ce, toute l'année.* La Compensation qui vise à une dératisation de l'île de Cézembre devrait permettre d'étendre son habitat ainsi que celui d'autres oiseaux protégés par exemple le Traquet motteux dont l'habitat type est constitué d'espaces ouverts à végétation rase (moins de 10 cm) et épars où l'oiseau peut facilement chasser les insectes à vue (un Traquet motteux observé dans l'intra auprès des composteurs à Saint-Malo en octobre 2023).

Les mammifères marins fréquentent la baie et sont aussi une de ses originalités, voire attractivité. Des habitats côtiers – herbiers, zostères, varech, et récif de maërl (constitué d'accumulation d'algues corallinacées riches en calcaire) qui commencent à se reconstituer font parties de sa richesse, notamment dans la zone proche du petit port Saint-Père au pied de la cité d'Alet et de la tour Solidor toute proche du port. Ce ne sont que quelques exemples, les chauves-souris se réfugient désormais sur les bateaux de plaisance... Des destructions sur la biodiversité sont à craindre, notamment pendant les travaux et nous nous inquiétons de la seule prise en compte des Goélands par exemple pour les préconisations oiseaux.

Nous soutenons l'analyse de la CNDP qui émettait un avis favorable mais accompagné de plusieurs réserves (pour rappel si les réserves ne sont pas levées l'avis est défavorable) dont en particulier les demandes de « - *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 ;* ». Nous soutenons aussi la demande « *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 ;* ». S'il n'est pas programmé d'augmentation forte du trafic cette demande reste néanmoins particulièrement pertinente vu la hauteur des enjeux.

Un port qui achemine des produits de synthèse polluants dont il faudrait se sevrer

L'industrialisation du port et à la pollution liée aux pratiques agricoles intensives non durables par la fabrication sur le port d'engrais de synthèse contenant des métaux lourds sont particulièrement préjudiciables à la qualité des eaux et à celle de l'air qui peuvent prendre la forme de protoxyde d'azote, de nitrates ou de particules fines dont les PM10 et PM 2.5, d'ammoniac.... Ils sont donc nuisibles à la santé des populations malouines qui s'inquiètent fortement. De plus sa production à partir d'énergies fossiles émet du

CO₂. Les engrais azotés sont responsables à eux-seuls de 2,4 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre, soit davantage que l'aviation, selon une étude publiée dans la revue Nature en 2022. En Bretagne elle est pour 99 % d'origine agricole et le territoire de Saint-malo y est sur-exposé dut fait notamment de la présence d'une usine de fabrication d'engrais. La présence de cette industrie hautement polluante, productrice de CO₂ et de gaz à effet de serre favorisant le changement climatique, est aussi gourmande en espace. La place de cette entreprise mérite d'être posée dans le cadre de la rénovation du port et du changement climatique eu égard également à la nécessaire protection face à la montée des eaux annoncées par le GIEC* et aux différents facteurs de risques associés.

*Les experts du GIEC prévoit une augmentation d'environ un mètre du niveau des eaux d'ici 2 100.

** Remettre les animaux dans les champs, cultiver des légumineuses, manger moins de viande, sont les alternatives aux engrais de synthèse azoté.

La montée des eaux et le PPRSM

Comme dit précédemment la montée des eaux est une des conséquences importantes du changement climatique et c'est particulièrement vrai à Saint-Malo. Selon le plan de prévention des risques de submersion marine de Saint-Malo (<https://www.ille-et-vilaine.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement-Risques-naturels-et-technologiques/Risques-Tous-resilients/Les-risques-naturels/Les-Plans-de-Prevention-des-Risques-de-Submersion-Marine/Submersion-marine-a-Saint-Malo/Le-PPRSM-en-vigueur/PPRSM-de-Saint-Malo-en-vigueur>) il ressort aujourd'hui que les ouvrages de la commune offrent, en l'état, un niveau de protection inférieur à l'aléa centennal. Le système d'endiguement malouin n'est pas assez performant « *pour prétendre combattre cet aléa centennal* ». **Une élévation du niveau de la mer de 1 mètre n'est pas à ce stade dans ce projet soumis à consultation**. On reste donc sur les + 60 centimètres notifiés dans le document actuel du PPRSM. Or celui-ci est en révision. Il nous semblerait très important que **la révision du PPRSM de Saint-Malo soit prise en compte dans la construction de la nouvelle gare maritime et de ses quais. Le projet est donc à revoir sur ce point.**

L'imbrication du port et de l'habitat urbain reste une problématique du projet futur notamment le long du quai Trichet à Saint-Servan, en étant en proximité très proche depuis les années 60 à une entité d'usines portuaires de fabrication d'engrais de synthèse, occupant plus de 30 % de la surface portuaire et à l'origine de pollutions importantes notamment de rejets d'ammoniac dans l'air. Sur les quais, l'usine d'engrais s'étale sur 500 mètres de long et 250 mètres de large, ce sont des hangars aux fenêtres en trompe-l'œil, coiffés de silos et de cheminées. Cette usine assure à elle seule la moitié de l'activité commerciale du port. Dans ce cadre nous nous questionnons sur le support financier du projet. Celui-ci ne devrait il pas être en majorité payé par les bénéficiaires principaux ?

Enfin prendre en compte les solutions fondées sur la nature

Traditionnellement, la protection des côtes reposait sur les méthodes de protection conventionnelles (digues, épis, brise-lames, enrochements) pour se défendre contre la mer. Face au changement climatique et ses effets associés – élévation du niveau de la mer, événements climatiques plus fréquents et plus extrêmes – ces types d'ouvrages ne sont plus suffisant et constituent qu'une solution temporaire et les coûts d'entretien pourraient devenir irréalisables.

Les grandes organisations internationales, telles que l'Union internationale pour la conservation de la nature UICN et la Banque mondiale, ont alors cherché des solutions pour travailler avec les écosystèmes pour s'adapter aux effets du changement climatique.

L'UICN définit les SfN comme des « actions visant à protéger, gérer durablement et restaurer les écosystèmes naturels et modifiés, qui répondent aux défis de la société de manière efficace et adaptative tout en bénéficiant aux personnes et à la nature ». Sur le littoral, les SfN s'appuient sur les services écosystémiques

des écosystèmes côtiers tels que les dunes, les marais salants, les herbiers sous-marins... afin de réduire les risques d'érosion et de submersions. Parmi leurs principaux avantages, ils offrent une protection naturelle contre les inondations et les tempêtes en atténuant l'énergie des vagues et en stabilisant les sédiments par la végétation.

La réduction de la hauteur des vagues par les marais maritimes a par exemple été estimée à 72 %. Les écosystèmes côtiers bénéficient aussi beaucoup à la biodiversité en fournissant des habitats qui peuvent servir de nurserie, de nidification ou de sources de nourriture pour la faune.

De même, la capacité de stockage du carbone des habitats côtiers végétalisés, en particulier les marais maritimes, peut contribuer dans un sens à l'effort global de réduction des émissions des gaz à effet de serre, ce qui représente un moyen essentiel pour aider à atténuer les effets du changement climatique.

Contrairement aux solutions traditionnelles, les SfN peuvent évoluer avec la montée du niveau de la mer ou, si nécessaire, être facilement adaptées. Il existe différentes approches pour gérer ces écosystèmes côtiers et marins qui peuvent constituer la base des SfN, comme les aires marines protégées, les outils de gestion durable et les projets de restauration et/ou de préservation – par exemple, le projet Adapto en France. Des formes de conceptions « hybrides » peuvent également être envisagées, en combinaison avec des solutions d'ingénieries plus classiques.

Des sédiments anciens et pollués

Un sujet important est la question du clapage et du stockage des sédiments chargés en polluants organiques et inorganiques dont les métaux lourds .

Cet enjeu est particulièrement important ici car le « *volume total estimatif de sédiments à draguer est d'environ 90 000 m³ : dont 66536 m³ de sédiments meubles.* ».

Le dragage des sédiments et leur dépôts sur place avec un processus de ressuyage et donc de ruissellement des eaux peuvent poser problème. La présence de contaminants et notamment de polluants inorganiques tels les métaux lourds sont à prendre compte avec une extrême attention. Les régulations de gestion des sous-produits d'opérations de dragage sont de plus en plus strictes en raison de la présence de contaminants tels que les polluants organiques (PAH, PCB, TBT...) et inorganiques (métaux lourds : As, Cd, Pb, Cr, Cu, Ni, Hg et Zn). Ceux-ci sont principalement concentrés dans la partie la plus fine, les argiles, des sédiments. La présence de l'entreprise Timac et de la fabrication d'engrais de synthèse avec des phosphates en provenance du Maroc particulièrement très riche en arsenic sont facteurs de risques importants.

Dans le projet présenté on apprend que la valorisation envisagée est « *♦ environ 30 000 m³ des sédiments et débris de déroctage collectés, seront valorisés à l'extérieur du site du terminal du Naye. A ce stade des études techniques, la filière de revalorisation des sédiments dragués envisagée est le comblement de carrière en fin d'activité ; La création de terre-plein sur le port de Saint-Malo, voire le clapage en dernier recours sont également des pistes ; ♦ 40 000 m³ seront utilisés pour le renouvellement du terre-plein du terminal ; ♦ Enfin, environ 20 000 m³ seront spécifiquement utilisés pour le remblai du chantier nautique et le lestage des caissons des ducs d'albe.* ». Actuellement, il n'existe pas de procédé réellement durable et économique de recyclage pour les sédiments pollués marins.

La question du stockage et du traitement ne semble pas, au stade de l'enquête publique avoir été résolue. En effet dans le dossier on apprend que « *plusieurs sites de stockage/ressuyage/traitement des sédiments ont été identifiés par la Région Bretagne (Voir description suivante) Mais ces sites ne sont pas tous sous maîtrise foncière de la Région et nécessiteront des conventions et des accords avec leurs propriétaires (publics) ou le*

concessionnaire portuaire. Ces sites sont, aussi, tous de taille restreinte, ce qui imposera probablement l'utilisation de plusieurs lieux de façon concomitante. ».

Le clapage en mer présenté comme une solution de « dernier recours » concerne néanmoins une partie substantielle des sédiments car on apprend en page 23 du dossier 5.1 que cela pourrait concerner 17600 m³ de sédiments. Or le clapage en mer n'est pas sans conséquence sur l'environnement et la biodiversité marine. Nous sommes pour le moins circonspect face à cette technique et soutenons d'autres modes de valorisations.

Tant les lieux de stockage, que le devenir des eaux de ressuyage, que le choix de valorisation sont conditionné à des facteurs externes encore très flous à ce stade de l'étude. Tout ces points conduisent d'ailleurs l'autorité environnementale a recommander de « *compléter les informations relatives à la qualité et à la gestion des sédiments dragués et des eaux de ressuyage, aux atteintes potentielles des lieux de stockage au regard des polluants chimiques, organiques ou métalliques, contenus dans les sédiments, et aux conditions de maintien de la qualité des milieux récepteurs.* ». Nous partageons cette analyse, il est particulièrement dommageable que des réponses plus précises soient reporté, par les porteurs de projets, à des dates ultérieures à l'enquête publique. Ces sujets sont pourtant essentiels et constituent notre point d'inquiétude le plus important.

Nous vous remercions par avance de l'attention que vous porterez à notre analyse.

Nous vous prions d'agréer, les membres de la commission d'enquête, l'expression de notre plus haute considération.

Pour Eau et Rivières de Bretagne
Evelyne Ollivier- Lorphelin
administratrice

