



Pièce 5.3 : Evolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet  
**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 ..... Aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet.....	1
<b>1.1 Le Site du Terminal.....</b>	<b>1</b>
<b>1.2 Aperçu de l'évolution des différentes thématiques de l'environnement sans mise en place du projet retenu .....</b>	<b>2</b>



## Tables des illustrations

Figure 1 : Présentation de l'option de référence (Source : Etude Socio-Economique complémentaire, Katalyse, Juin 2021)..... 1

## Table des tableaux

Tableau 1 : Evolution de l'état actuel de l'environnement sans la mise en œuvre du projet d'aménagement des infrastructures maritimes et terrestres du Terminal du Naye..... 2

# 1 APERÇU DE L'EVOLUTION PROBABLE DE L'ENVIRONNEMENT EN L'ABSENCE DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET

L'article R122-5 II 3° du Code de l'environnement prévoit que l'étude d'impact comporte « une description des aspects pertinents de l'état initial de l'environnement, et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport à l'état initial de l'environnement peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles ». Le présent chapitre répond à cette attente.

L'état actuel de l'environnement est traité dans le cadre du chapitre 2 « Etat initial » et leur évolution dans le chapitre 4 « Evaluation des incidences du projet sur l'environnement et mesures associées ».

Ce paragraphe traite donc de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet de réaménagement et de sécurisation du Terminal ferries du Naye. L'état des lieux de l'environnement tel que décrit au chapitre précédent prend en compte l'installation actuelle en fonctionnement.

## 1.1 Le Site du Terminal

Les activités actuelles du Terminal ont vocation à être pérennes. Ainsi, son aménagement structurel n'évoluerait que peu dans le temps en l'absence de mise en œuvre du projet. L'activité du poste à quai n°2 serait maintenue. Le poste n°1 n'est, quant à lui, déjà plus exploité depuis 2022.

Seule la sécurisation de la digue de la jetée Sud, prescrite par Arrêté Préfectoral du 23 mai 2022, ainsi que la mise en place du courant de quai, obligatoire à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2030 pour les navires à quai en port d'escale, seraient réalisés en cas de non mise en œuvre du projet.

Cependant, une partie des installations est vieillissante (poste à quai n°1, gare maritime, installations sur le terminal (aubettes de contrôle...) ou nécessite un entretien (dragage du port) pour maintenir une activité satisfaisante. Le site continuera également de présenter un manque de fonctionnalité (organisation des contrôles, des files d'attente...).

**L'évolution probable du port sans la mise en place des aménagements du terminal serait alors orientée vers la réalisation de travaux d'entretiens ponctuels** (dragages d'entretien des souilles des postes à quai, entretien des diverses installations portuaires) et de renouvellement des équipements les plus vétustes. **Ces travaux ne permettront tout de même pas d'éviter une baisse importante d'attractivité du port** (vétusté de la gare maritime, manque de fonctionnalité des installations, postes à quai non adaptés aux caractéristiques des nouveaux ferries, problématiques d'exploitation toujours existantes par fort coefficient de marée...).

L'étude socio-économique réalisée dans le cadre de ce projet entre 2019 et 2021 a établi un scénario de référence nommé « Option de référence ». Il analyse la projection des activités existantes sans mise en place du projet.

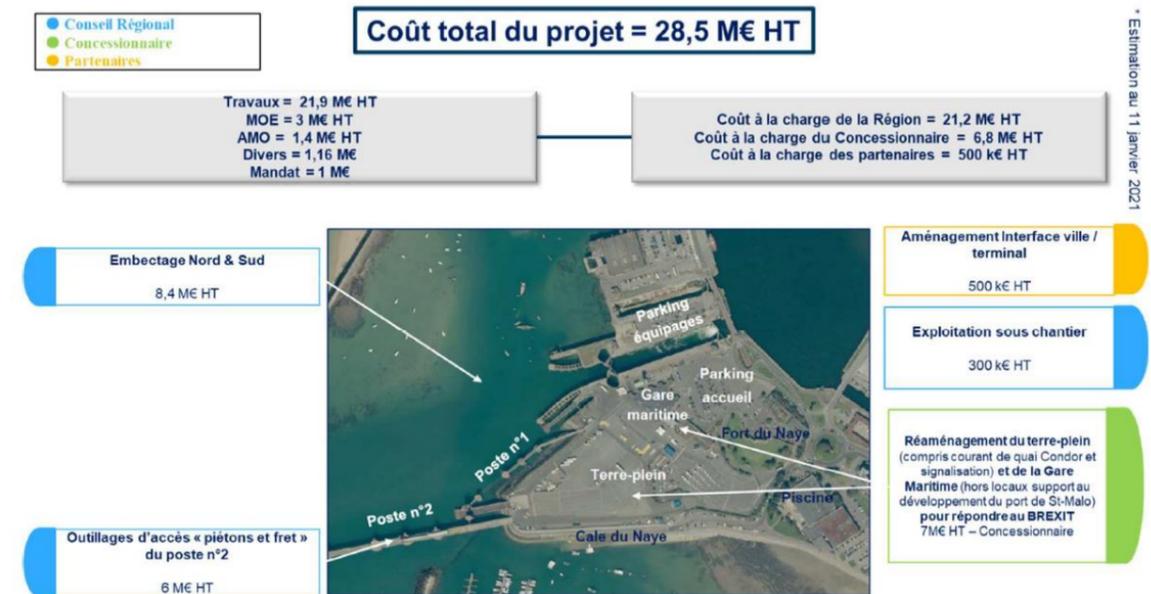


Figure 1 : Présentation de l'option de référence (Source : Etude Socio-Economique complémentaire, Katalyse, Juin 2021)

Sans mise en œuvre du projet, les travaux suivants devront être réalisés à minima :

- Reconstruction Embeitage Nord et Sud => les embeitage actuels sont en très mauvais état et présentent des risques pour la navigation au niveau de l'écluse du Naye ;
- Outillages d'accès « piétons et fret » du poste n°2 => Les outillages actuels sont vieillissants et peu adaptés aux contraintes d'exploitation, leur renouvellement est nécessaire afin de maintenir des conditions d'exploitation du poste n°2 convenables ;
- Aménagement interface ville/terminal => Les accès actuels sont peu fonctionnels et prennent peu en compte les nouveaux modes de déplacement (mobilités douce) ;
- Exploitation en cours de chantier => Pendant la réalisation de ces travaux « à minima », l'activité doit être maintenue sur le terminal ;
- Réaménagement du terre-plein (dont courant de quai) et de la gare maritime => L'utilisation du courant de quai sera obligatoire à partir de 2030. La digue de la jetée sud fait également l'objet d'une prescription de sécurisation par arrêté préfectoral à réaliser avant décembre 2024. Ces travaux devront donc être réalisés même sans mise en œuvre du projet. Ce poste de dépense prévoit également le remplacement de divers équipements/installations vétustes nécessaires au maintien de l'activité sur le terminal ainsi que la réorganisation des flux sur le terre-plein (signalisation...).

L'étude socio-économique pointe néanmoins les vulnérabilités suivantes en cas de réalisation de ces travaux uniquement :

- La lente érosion des trafics suivant la perte d'attractivité du site (arrêt du poste 1 depuis 2022), voire avènement d'un scénario encore plus catastrophique à long terme (arrêt des lignes) ;
- Le renforcement de la réglementation sur la pollution urbaine risquant d'affecter l'activité ferries dans le futur.

## 1.2 Aperçu de l'évolution des différentes thématiques de l'environnement sans mise en place du projet retenu

Le tableau suivant synthétise les évolutions probables de l'environnement sans la mise en œuvre du projet de réaménagement du terminal ferries du Naye (prise en compte uniquement des travaux réalisés « à minima »).

**Tableau 1 : Evolution de l'état actuel de l'environnement sans la mise en œuvre du projet d'aménagement des infrastructures maritimes et terrestres du Terminal du Naye**

Thématique	Evolution de l'environnement SANS la mise en œuvre du projet	
Milieu physique	Topographie	Aucune évolution directe sur la topographie par rapport à la situation actuelle (état initial). Seule la jetée sud fera l'objet de travaux de sécurisation pour maintenir une altitude en tête à + 8.34 m NGF.
	Climatologie	Aucune évolution directe sur le climat par rapport à l'état initial. On note tout de même que la mise en place du courant de quai se fera même en l'absence de réalisation du projet. Ce dispositif permettra de limiter de manière significative les émissions atmosphériques et de contribuer ainsi à limiter l'impact de cette activité sur le climat.
	Hydrologie et hydraulique	Aucune évolution directe sur les eaux de surfaces continentales par rapport à l'actuel. Les eaux pluviales seront prises en charge par les dispositifs actuels ou de nouveaux dispositifs pour les quelques réaménagements qui seront tout de même réalisés sur le terminal. Les rejets d'eaux pluviales (terre-plein et voirie) se feront par les mêmes points de rejet qu'actuellement, une partie de ces eaux étant rejetées dans le réseau unitaire de Saint-Malo Agglomération. Une mise en conformité de ces rejets vers le réseau unitaire sera tout de même réalisée, même sans mise en œuvre du projet, dès lors que des travaux de mise en séparatif des réseaux sera opérée par l'Agglomération.
	Milieu marin et usages	Le milieu marin restera le milieu récepteur des eaux pluviales du site du terminal. Il pourra également être impacté ponctuellement par quelques remises en suspension liées aux quelques travaux réalisés en contact avec le milieu marin (reconstruction des embectages, consolidation de la jetée sud). Ces panaches turbides seront cependant très limités et ne s'étendront pas au-delà de l'avant-port. Aucun sédiment pollué ne sera remis en suspension. Les incidences du terminal sur les usages actuels seront également très similaires à aujourd'hui. En phase chantier, les quelques travaux réalisés seront susceptibles d'impacter légèrement les usages, notamment lors de la reconstruction des embectages mais ces travaux seront réalisés en concertation avec les différents usagers et seront très ponctuels. L'exploitation du poste à quai n°1 présentera toujours des difficultés de coactivité avec le fonctionnement de l'écluse du Naye (notamment lors de manœuvres de ferries).

	Géologie	Aucune évolution directe sur la géologie par rapport à l'actuel.
	Hydrogéologie	Les quelques travaux de réaménagement du terre-plein et de l'interface ville/terminal qui seront réalisés engendreront ponctuellement des modifications de perméabilité des sols qui faciliteront l'infiltration des eaux. Cependant, ce phénomène restera marginal à l'échelle des surfaces concernées et de l'ampleur des travaux réalisés sans mise en œuvre du projet.
Milieu Naturel	Espaces d'intérêt reconnu	Aucune évolution directe sur les zonages d'inventaire et de protection par rapport à l'actuel. Le site restera dédié aux activités du terminal. Les quelques travaux tout de même réalisés se feront au niveau de l'avant-port où aucun espace d'intérêt reconnu n'a été recensé.
	Continuités écologiques	Aucune évolution sur les continuités écologiques par rapport à l'actuel. Absence de corridors écologiques (cours d'eau et ripisylve, espaces boisés...) sur le terminal et ses abords. Ce constat n'évoluera pas dans le temps.
	Espèces de la faune et de la flore, et habitats	Aucune évolution sur la flore et les habitats naturels par rapport à l'actuel. Il n'existe pas d'habitat d'intérêt écologique recensés au droit du terminal et des secteurs qui feront l'objet de travaux même sans la mise en œuvre du projet (embectages, jetée sud...). Le plant de stative observé reste également hors de l'emprise du terminal. L'avifaune et les chiroptères pourront tout de même subir quelques dérangements (bruit, destruction d'habitats potentiels...) lors des travaux sur le terminal et au niveau des embectages mais dans une moindre mesure. Les mammifères marins seront quant à eux très peu impactés. Seuls les travaux de démolition des embectages pourraient être à l'origine de nuisance pour ces espèces, mais les modélisations réalisées ont montré que l'impact acoustique sous-marin résiduel de ces travaux reste cantonné à l'avant-port. Les habitats marins d'intérêt (herbiers, macro-algues) les plus proches sont également situés en dehors de la zone de l'avant-port et ne seront donc pas concernées par d'éventuels panaches turbides.
Paysage	Environnement paysager et perception	Peu d'évolution de l'aspect paysager du site. Les quelques réaménagements prévus sur le terminal permettront de rénover / remplacer en partie les installations existantes.
	Contexte patrimonial	Seuls les travaux de reconstruction des embectages sont susceptibles d'engendrer une évolution directe du contexte patrimonial du secteur lié aux Monuments Historiques, sites inscrits et classés à proximité, par rapport à l'actuel. Ces travaux sur les embectages restent cependant soumis à Permis de Démolir et Déclaration de Préalable de travaux avec avis de l'Architecte des Bâtiments de France.
Bruit	Contexte sonore	La mise en place du courant de quai se fera même en l'absence de réalisation du projet. Ce dispositif permettra de limiter de manière significative les émissions sonores des ferries la nuit et de contribuer ainsi à limiter l'impact de cette activité sur les nuisances sonores en périphérie.

Pièce 5.3 : Evolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet

<b>Air</b>	<b>Qualité de l'air et émissions atmosphériques</b>	La mise en place du courant de quai se fera même en l'absence de réalisation du projet. Ce dispositif permettra de limiter de manière significative les émissions atmosphériques des ferries la nuit et de contribuer ainsi à limiter l'impact de cette activité sur la pollution atmosphérique dans le secteur.
	<b>Occupation des sols</b>	Aucune évolution directe sur l'occupation du sol par rapport à l'actuel. Le terminal restera dédié aux activités de transport de personnes et de marchandises par ferries.
<b>Milieu humain</b>	<b>Contexte socio-économique</b>	Sans la mise en œuvre du projet, le terminal ferries va perdre de son attractivité (installations obsolètes, inadaptation aux caractéristiques des nouveaux navires, difficultés d'exploitation). L'étude socio-économique a conclu à une stagnation de l'emploi direct et indirect sur le terminal à l'horizon 2032 et à une baisse de 5 à 10% de l'emploi direct et indirect à l'horizon 2070 selon le type d'activité. L'absence de mise en œuvre du projet aurait donc une incidence négative significative sur l'activité ferries, mais également sur toutes les activités portuaires et touristiques qui y sont liées indirectement.
	<b>Habitat</b>	Aucune évolution directe sur l'habitat par rapport à l'actuel. Le site n'est pas concerné par la présence d'habitat et la non mise en œuvre du projet n'est pas susceptible d'impacter les règles d'urbanisme à proximité du terminal.
	<b>Infrastructures routières</b>	Aucune évolution directe par rapport à l'actuel. Les trafics resteront similaires à la situation d'exploitation actuel. Ils pourront même évoluer à la baisse du fait de la perte d'attractivité du site.
	<b>Autres infrastructures</b>	Aucune évolution directe par rapport à l'actuel sur les autres infrastructures.
	<b>Tourisme, loisir et patrimoine</b>	La non mise en œuvre du projet se traduira par une perte d'attractivité du terminal qui constitue tout de même une des portes d'entrée vers Saint-Malo et sa région. La baisse de fréquentation du site pourrait entraîner par conséquent une baisse de l'activité touristique associée, bien qu'il paraisse peu probable que cette baisse soit significative.
	<b>Production de déchets</b>	Aucune évolution directe par rapport à l'actuel sur la production de déchets.
	<b>Ressources énergétiques</b>	La mise en place du courant de quai entrainera une augmentation de la consommation électrique du terminal, qui sera compensée par une baisse de la consommation de carburants fossiles par les ferries à quai qui éteindront leurs moteurs.
	<b>Risques</b>	<b>Risques naturels et risques technologiques</b>

Au total, l'évolution probable de l'environnement sans la mise en œuvre du projet se traduirait par une situation environnementale locale très comparable à la situation actuelle, avec un environnement marqué par les activités portuaires actuelles à l'échelle du périmètre du site. On note tout de même une perte d'attractivité en termes d'exploitation du terminal et une incidence négative sur le contexte socio-économique.