



Mission régionale d'autorité environnementale

Saint-Pierre-et-Miquelon

**Avis de l'Autorité Environnementale**  
**sur le projet de construction d'un quai**  
**pour l'accueil des ferries à Saint-Pierre (97500)**  
**de la Société Publique Locale**  
**Archipel Aménagement**

N° MRAe 2019-APSPM1

AVIS DÉLIBÉRÉ n° 2019APSPM1 adopté le 05 Mars 2019 par  
la Mission Régionale d'Autorité environnementale de Saint-Pierre-et-Miquelon

## **Préambule relatif à l'élaboration de l'avis**

En application de la directive européenne sur l'évaluation environnementale des projets, tous les projets soumis à évaluation environnementale, comprenant notamment la production d'une étude d'impact, en application de l'article R. 122-2 du Code de l'environnement, font l'objet d'un avis d'une "autorité environnementale" désignée par la réglementation. Cet avis est mis à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

En ce qui concerne le projet de création d'un quai dédié à l'accueil de deux ferries sur la commune de Saint-Pierre : suite à la décision du Conseil d'État n° 400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de Région comme autorité environnementale, la Mission régionale d'autorité environnementale<sup>1</sup> (MRAe) Saint-Pierre-et-Miquelon, du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a été saisie pour avis par le préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon.

La Mission Régionale d'Autorité environnementale a été saisie du dossier pour avis le 19/12/2018. Toutefois, des compléments ont été demandés au pétitionnaire le 10/01/2019, suspendant ainsi le délai d'instruction de la MRAe. Ces compléments ont été apportés le 07/02/2019.

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-7 du Code de l'environnement, l'avis doit être rendu dans un délai de 2 mois.

Après en avoir délibéré lors de la réunion du 5 mars 2019, en présence de Christophe Lehuenen, membre associé et de Thierry Galibert, membre permanent et président de la MRAe, sur proposition de la DTAM<sup>2</sup>, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

**Il est rappelé ici que cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.**

**La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1-1 du Code de l'environnement).**

**Conformément aux dispositions de l'article L. 122-1-VI du Code de l'environnement, le maître d'ouvrage est tenu de mettre à disposition du public sa réponse écrite à l'Autorité environnementale au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique.**

<sup>1</sup> Désignée ci-après par l'Autorité environnementale (Ae)

<sup>2</sup> Direction des territoires, de l'alimentation et de la mer.

## Table des matières

I – Synthèse de l’avis.....	4
II – Avis détaillé.....	5
1.Présentation générale du projet.....	5
2.Présentation des aménagements projetés.....	5
3.Procédures relatives au projet.....	8
4.Articulation avec d’autres projets et documents de planification.....	9
5.Principaux enjeux environnementaux relevés par l’Autorité environnementale.....	9
6.Analyse de l’étude d’impact.....	9
6.1. Analyse globale de l’étude d’impact et de la prise en compte de l’environnement.....	9
6.2. Analyse de l’état initial.....	10
6.2.1.Qualité des eaux littorales.....	10
6.2.2.Qualité des sédiments marins.....	10
6.2.3.Climat, bathymétrie et hydrodynamique locale.....	10
6.2.4.Faune, flore et zonages relatifs aux milieux naturels.....	12
6.2.5.Espèces exotiques envahissantes.....	12
6.2.6.Risques.....	12
6.2.7.Milieu humain.....	13
6.2.8.Patrimoine et paysage.....	13
7.Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu.....	14
8.Analyse des impacts du projet.....	16
8.1. Effets sur la qualité de l’eau.....	16
8.2.Effets sur la faune et la flore.....	16
8.3.Effets sur les espèces exotiques envahissantes marines.....	17
8.4.Effets sur la houle, l’agitation et le fonctionnement hydrosédimentaire dans le port.....	17
8.5. Effets sur le milieu humain (tourisme, port, commerce, aquaculture).....	19
8.6.Effets sur le paysage.....	20
9.Mesures d’évitement, de réduction et de compensation des impacts, et suivi de leurs effets.....	21
9.1.Mesures d’évitement.....	21
9.2.Mesures de réduction.....	22
9.2.1.En phase travaux.....	22
9.2.2.En phase exploitation.....	22
9.3.Mesures de compensation.....	22
9.4.Mesures d’accompagnement.....	22
10.Résumé non-technique.....	22

## **I – Synthèse de l’avis**

La commune de Saint-Pierre prévoit de construire un quai destiné à l'accueil de deux ferries de type FAST ROPAX<sup>1</sup> permettant le transport de passagers et de véhicules entre Saint-Pierre, Miquelon et la commune de Fortune (Terre-Neuve, Canada). Inséré sur le Domaine Public Maritime à proximité du centre-ville de Saint-Pierre et en bordure de la route nationale 2 qui longe le front de mer, l'aménagement nécessite la création d'un terre-plein imperméabilisé d'environ 18000 m<sup>2</sup> gagnés sur la mer. Longs de 55,9m et capables de transporter cent-quatre-vingt-dix-neuf passagers et dix-huit voitures ou trois camions, les deux navires en poste à quai assureront plusieurs rotations hebdomadaires entre les îles de l'archipel et Terre-Neuve, participant ainsi au désenclavement du territoire et au développement de son économie touristique.

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae sont :

- la préservation de qualité des eaux littorales dans le port de Saint-Pierre ;
- la maîtrise de la prolifération des espèces exotiques envahissantes marines dans l'archipel ;
- le maintien de vitesses de courant et de niveaux d'agitation dans le port compatibles avec l'ensemble de ses usages ;
- l'insertion paysagère du site sur le littoral à proximité du centre-ville de Saint-Pierre ;
- la maîtrise du trafic généré par l'infrastructure et s'insérant sur la route nationale 2.

Le dossier est dans l'ensemble clair et de bonne qualité, notamment suite à l'apport important de compléments en réponse à la demande du service instructeur de la DTAM adressée au pétitionnaire le 10 janvier 2019. Dans sa version complétée du 7 février 2019, et par rapport aux enjeux identifiés, le dossier présente une analyse globalement satisfaisante de l'état initial et des impacts du projet sur les différentes composantes environnementales et la sécurité des personnes.

Des mesures prévues d'évitement, de réduction et d'accompagnement des incidences du projet sont proposées et répondent de manière proportionnée à la plupart des enjeux et impacts potentiels, à condition de s'assurer de leur bonne mise en œuvre et de leur suivi dans le temps.

En premier lieu, l'Autorité environnementale rappelle qu'elle établit son avis sur la base du dossier déposé par le pétitionnaire y compris les compléments apportés le 07/02/2019. Elle note que le dossier en l'état ne prévoit pas l'installation de nouveaux bâtiments sur le quai. Une modification ultérieure du dossier, portant notamment sur ce point devra entraîner une nouvelle saisine pour avis de la MRAe.

### **L'Autorité environnementale recommande à la SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE ARCHIPEL AMÉNAGEMENT :**

- **de justifier les choix relatifs au projet en matière de dimensionnement du terre-plein et de nécessité de disposer de deux navires en fonctionnement simultané, et de présenter une analyse comparative détaillée de solutions de substitution réellement distinctes ;**
- **de préciser les adaptations et les mesures de réduction prévues en faveur de la réduction de l'impact paysager de l'aménagement ;**
- **de compléter le dossier par une description du trafic généré par le projet et des aménagements routiers permettant l'insertion sécuritaire des véhicules sur la route nationale 2.**

L'ensemble des observations et recommandations de l'Autorité environnementale est présenté en caractères gras dans l'avis détaillé ci-après.

---

<sup>1</sup> Ropax désigne un navire mixte transportant passagers et véhicules

## II – Avis détaillé

### 1. Présentation générale du projet

Situé à 19 km de la péninsule de Burin, dans la partie méridionale de Terre-Neuve, l'archipel de Saint-Pierre et Miquelon jouit d'une situation géographique exceptionnelle en Atlantique Nord-Ouest. L'archipel est composé de deux îles principales : Saint-Pierre, qui abrite 86 % des 6 274 habitants recensés sur l'archipel, et Miquelon (606 habitants).

Souhaitant renforcer la continuité territoriale entre les îles de Saint-Pierre et Miquelon et développer une économie touristique via des liaisons vers Terre-Neuve, la collectivité territoriale s'est dotée en 2017 de deux nouveaux ferries de type Fast Ropax permettant d'assurer le transport de passagers et de véhicules.

Désireuse de disposer d'une infrastructure permettant le stationnement sécuritaire et le fonctionnement optimal de ses deux navires, la collectivité territoriale a mandaté la Société Publique Locale Archipel Aménagement pour la réalisation d'un aménagement au cœur du port de Saint-Pierre.

En ce sens, la société publique locale archipel aménagement (SPLAA) sollicite l'autorisation de construire un quai en extension sur la mer destinée à l'accueil et à l'exploitation des deux ferries de la Collectivité Territoriale de Saint-Pierre et Miquelon.

### 2. Présentation des aménagements projetés

Le projet consiste à créer un terre-plein imperméabilisé d'environ 18 000 m<sup>2</sup> gagnés sur la mer et permettant le stationnement et le fonctionnement simultanés des deux ferries de la Collectivité Territoriale.

L'aménagement s'insère dans un espace déjà artificialisé par les quais Fortune et Mimosa. Il est situé sur le domaine public maritime de l'État, au cœur du port de Saint-Pierre, à proximité du centre-ville et en bordure de la route nationale 2 qui longe le front de mer Est.



Figure 1 : Localisation du projet dans le port de Saint-Pierre (Setec, 2019)

En prévision de l'arrivée imminente des deux navires sur l'archipel fin 2017, la SPLAA a sollicité la possibilité de créer un premier terre-plein qualifié de « quai provisoire » et permettant la mise à l'abri

**AVIS DÉLIBÉRÉ n° 2019APSPM1 adopté le 05 Mars 2019 par  
la Mission Régionale d'Autorité environnementale de Saint-Pierre-et-Miquelon**



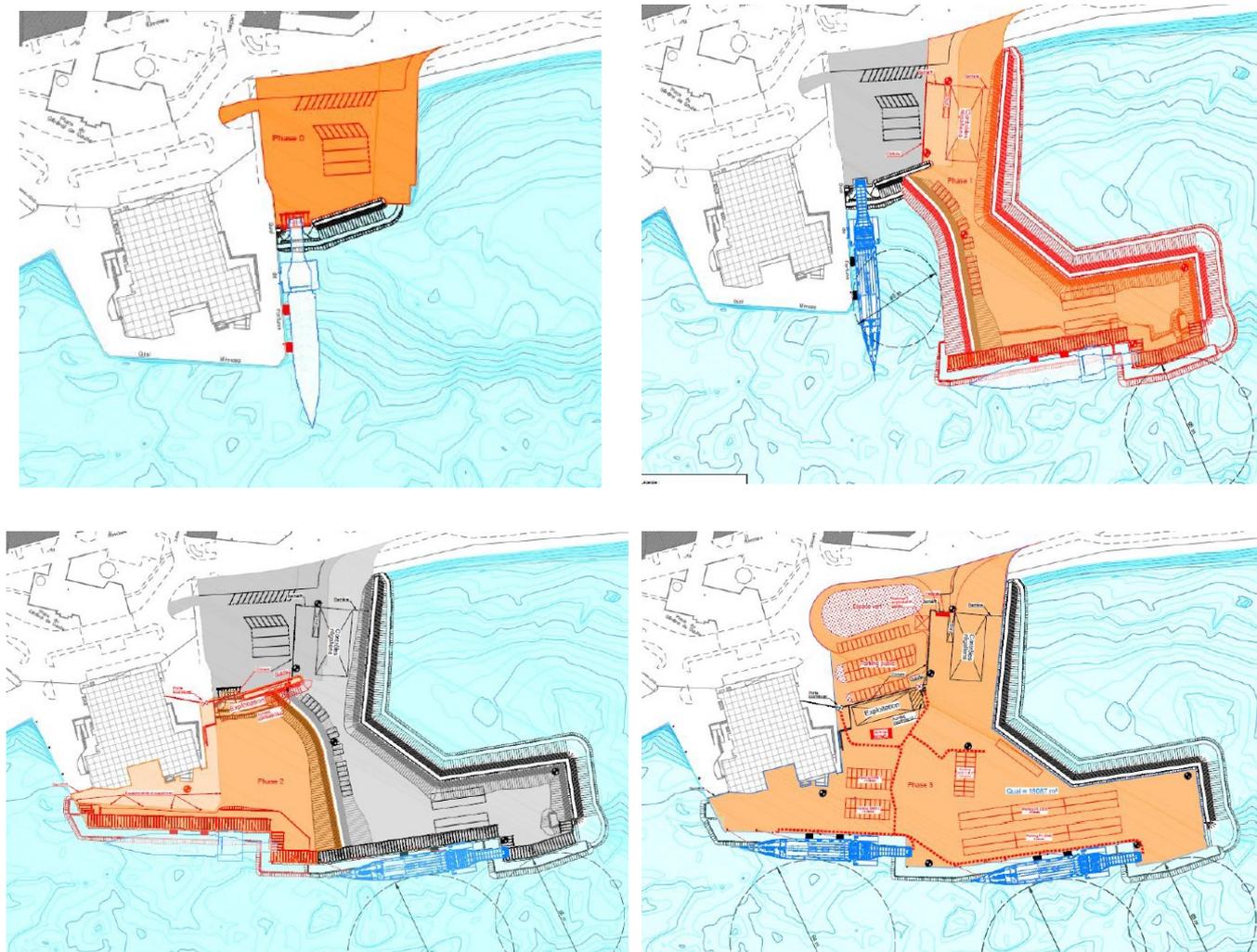


Figure 4 : Phasage prévisionnel des travaux (Setec, 2019)

À l'instar du « quai provisoire », le processus de construction repose sur la méthode suivante :

- Réalisation d'une digue d'enclosure en remblais ;
- Remblaiement du terre-plein en tout-venant issu de la carrière locale et recouvert d'un géotextile ;
- Finalisation de la digue d'enclosure par une couche d'enrochement formant un talus amortisseur ;
- Construction et rehaussement des quais par pose d'éléments en béton armé liés entre eux et coulage d'une poutre de couronnement ;
- Pose d'une structure de chaussée adaptée aux poids-lourds ;

Le projet ne requiert ni dragage, ni battage, ni forage et prévoit de mettre en œuvre environ 4 000 m<sup>3</sup> de béton et 11 500 m<sup>3</sup> de remblai. Les matériaux proviennent essentiellement de l'île de Saint-Pierre. Seuls les aciers et les ciments sont importés.

Le projet est conçu en réponse à des contraintes particulières :

- Protéger les navires des vents de Nord/nord-est par un quai plein et leur assurer un accostage tribord plus sécuritaire ;
- Conserver les espaces nécessaires pour les manœuvres de retournement des navires ;
- Conserver une largeur de chenal de navigation entre le projet et le quai de l'Épi garantissant la sécurité de la navigation maritime ;
- Prendre en compte les activités urbaines et extra-portuaires sur les quais à proximité ;

**AVIS DÉLIBÉRÉ n° 2019APSPM1 adopté le 05 Mars 2019 par  
la Mission Régionale d'Autorité environnementale de Saint-Pierre-et-Miquelon**

- Disposer d'une surface permettant la création de places de stationnement pour les riverains et permettant la giration des poids lourds.

Le coût global des travaux est estimé à 12,9 millions d'euros et le calendrier des travaux se déroule sur 19 mois effectifs. À noter que le climat de l'archipel ne permet les travaux de décembre à avril.

## 1. Procédures relatives au projet

Le projet est soumis à étude d'impact conformément aux articles L.122-1 et R.122-2 du Code de l'environnement. Il entre dans le champ de l'évaluation environnementale après examen au cas par cas au titre des rubriques 9.b) et 12. du tableau annexé à l'article R.122-2 :

CATÉGORIE D'AMÉNAGEMENT	PROJETS SOUMIS A LA PROCÉDURE DE CAS PAR CAS
9. Infrastructures portuaires, maritimes et fluviales	B) CONSTRUCTION DE PORTS ET D'INSTALLATIONS PORTUAIRES, Y COMPRIS DE PORTS DE PÊCHE (PROJETS NON MENTIONNÉS À LA COLONNE PRÉCÉDENTE
12. Récupération de territoires sur la mer	Tous travaux de récupération de territoires sur la mer

La nécessité de réaliser une étude d'impact a été confirmée par arrêté préfectoral du 11 juin 2018.

Le projet est également soumis à autorisation environnementale unique au titre de la rubrique 4.1.2.0 de la nomenclature annexée à l'article R.214-1 du Code de l'environnement.

RUBRIQUE	Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu :	RÉGIME
4.1.2.0	1° D'un montant supérieur ou égal à 1 900 000 euros (A) ;	AUTORISATION
	2° D'un montant supérieur ou égal à 160 000 euros mais inférieur à 1 900 000 euros (D).	DÉCLARATION

Conformément aux articles R.122-1 et suivants du code des ports maritimes, la prise en considération des avant-projets des travaux de construction, d'extension et de modernisation des ports non autonomes de commerce et de pêche de l'État et l'autorisation de ces travaux sont prononcés par décision du Préfet après instruction.

Conformément aux articles L.2123-3 à L.2126-6 du Code général de la propriété des personnes publiques, le projet fera l'objet d'un transfert de gestion du domaine public maritime.

Le projet fera l'objet d'une enquête publique au regard de l'article R.123-1 du Code de l'environnement.

## 2. Articulation avec d'autres projets et documents de planification

L'étude d'impact analyse et conclut à la compatibilité et la cohérence du projet avec le règlement du Plan de Prévention des Risques littoraux approuvé le 28 septembre 2018.

Aucun autre plan ou schéma tels que SDAGE<sup>1</sup>, SAGE<sup>2</sup>, PAMM<sup>3</sup>, SCoT<sup>4</sup> ou document de planification opposable n'est applicable ou approuvé sur l'archipel.

À réception du dossier, n'est recensé sur l'archipel aucun projet ayant fait l'objet d'un document d'incidence, d'une enquête publique ou d'une évaluation environnementale et pouvant avoir des cumuls significatifs avec le projet. Pour autant, un soin particulier a été porté par le service instructeur sur l'importante compatibilité entre le projet de la SPL Archipel Aménagement et l'ensemble des usages courants du port qui voit ses activités se développer.

### **3. Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Autorité environnementale**

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale sont ;

- la préservation de qualité des eaux littorales dans le port de Saint-Pierre ;
- la maîtrise de la prolifération des espèces exotiques envahissantes marines dans l'archipel ;
- le maintien de vitesses de courant et de niveaux d'agitation dans le port compatibles avec l'ensemble de ses usages ;
- l'insertion paysagère du site sur le littoral à proximité du centre-ville de Saint-Pierre ;
- la maîtrise du trafic généré par l'infrastructure et s'insérant sur la route nationale 2.

#### **1. Analyse de l'étude d'impact**

##### **1.1. Analyse globale de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement**

L'étude d'impact comprend les éléments requis par l'article R. 122-5 du Code de l'environnement<sup>5</sup>. Celle-ci est globalement complète et de bonne qualité, notamment après l'apport important de compléments effectuée par le demandeur le 7 février 2019. Elle est accompagnée d'un résumé non technique, également complété et joint au dossier. Ce résumé, bien que volumineux, reprend et synthétise de manière satisfaisante l'état initial de l'environnement, les impacts du projet et les mesures « éviter, réduire, compenser » prévues pour les atténuer. Il emploie un langage accessible et illustre ses propos.

Le dossier comporte une analyse satisfaisante de l'état initial, de sa vulnérabilité, de ses évolutions, et concerne le littoral terrestre comme le milieu marin. Cette analyse apparaît suffisante pour appréhender les enjeux du territoire et les effets du projet sur les principales composantes de l'environnement.

Parallèlement, le dossier décrit les méthodes utilisées pour caractériser l'état initial : consultation importante des services administratifs, recueil des données disponibles sur les différentes bases de données thématiques, réalisation d'études spécifiques et modélisations informatiques.

Au regard des enjeux environnementaux présentés, le dossier analyse de manière proportionnée les impacts du projet sur les différentes composantes environnementales.

---

<sup>1</sup> Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

<sup>2</sup> Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau

<sup>3</sup> Plan d'Action pour le Milieu Marin

<sup>4</sup> Schéma de Cohérence Territoriale

<sup>5</sup> L'étude d'impact comporte notamment : l'analyse de l'état initial de l'environnement (scenario de référence), les facteurs environnementaux susceptibles d'être affectés par le projet, le cumul des effets du projet avec d'autres projets existants, les mesures prévues pour éviter, réduire et compenser les impacts du projet sur l'environnement, l'estimation du coût de ces mesures, les noms et qualités des experts ayant contribué à la réalisation de l'étude d'impact.

**AVIS DÉLIBÉRÉ n° 2019APSPM1 adopté le 05 Mars 2019 par  
la Mission Régionale d'Autorité environnementale de Saint-Pierre-et-Miquelon**

## 1.2. Analyse de l'état initial

### 1.2.1. Qualité des eaux littorales

Le dossier décrit la qualité des eaux de surface dans des secteurs relativement éloignés du projet. Le demandeur s'appuie notamment sur les données de l'administration territoriale de santé (ATS) disponibles en ligne et concernant la qualité des trois zones de baignade de Saint-Pierre et les analyses microbiologiques réalisées en 2014 sur des coquillages à Miquelon.

Le dossier ne conclue pas de manière explicite sur la qualité des eaux de surface mais indique, d'une part, que les prélèvements de l'ATS sont conformes à la norme et, d'autre part, que la qualité des eaux littorales est menacée par les rejets d'origine urbaine et les activités de transformation des produits de la mer.

Le pétitionnaire prévoit toutefois le prélèvement d'un échantillon d'eau marine au droit du quai provisoire avant le début du chantier dans le but de pouvoir suivre l'évolution de la qualité de l'eau en cas d'évènement indésirable au cours des travaux.

**L'Autorité environnementale recommande à la SPL ARCHIPEL AMÉNAGEMENT :**

- **d'établir un planning prévisionnel des prélèvements d'eau ;**
- **de faire analyser ces eaux ;**
- **de tenir à la disposition du public les résultats des prélèvements, par voie d'affichage dans les locaux de SPL Aménagement ou dans les locaux de la Collectivité Territoriale, sur le chantier et publié sur un site internet ad hoc.**

### 1.2.2. Qualité des sédiments marins

Concernant la qualité physico-chimique des sédiments marins, des analyses ont été réalisées au droit du projet en 2009 et 2018. Celles-ci mettent en évidence un milieu présentant une contamination dépassant le seuil réglementaire N2<sup>1</sup> pour le cuivre, le mercure et le plomb en 2009, et pour le cuivre en 2018.

À noter que l'archipel n'est pas concerné par des phénomènes d'envasement importants : peu de sédiments sont amenés du large par le courant et seuls quelques ruisseaux littoraux charrient des particules terrestres à l'origine de sédiments plutôt cohésifs.

### 1.2.3. Climat, bathymétrie et hydrodynamique locale

Le projet s'insère dans le port de Saint-Pierre soumis à des aléas météorologiques décrits par le demandeur : précipitations importantes et bien réparties dans l'année, fort enneigement, nombreux coups de vent dont la trajectoire majoritaire dépend de la saison, présence de brumes et gel régulier des terres.

Le dossier présente les résultats détaillés d'une campagne bathymétrique réalisée dans le sud du port de Saint-Pierre en octobre 2017. Il présente également la carte bathymétrique « Navionics » au large de Saint-Pierre.

La définition des conditions de vent, de houle et d'agitation dans le secteur du projet et l'analyse des conditions hydrodynamiques locales sont explicitement détaillées dans le dossier. Sont décrites de manière exhaustive : les méthodologies employées, les sources utilisées, les hypothèses testées et

<sup>1</sup> Valeur seuil de qualité des sédiments selon l'arrêté du 9 août 2006

les modélisations numériques mises en œuvre. L'ensemble des données d'entrée pour les modélisations sont volontairement prises dans les conditions les plus défavorables. Aucun paramètre pouvant influencer les conditions de houle et d'agitation dans le port n'est occulté.

Le dossier conclue à une agitation faible dans la partie la plus au sud du port, particulièrement abritée par les digues portuaires et la présence de l'île aux marins et de ses haut-fond. Les conditions d'agitation les plus pénalisantes sont les clapots issus d'un fort vent de nord-est.

L'agitation est cependant plus forte dans la partie Nord du port, fortement exposée aux clapots et houles résiduelles de nord-est et réfractés par les nombreux quais verticaux.

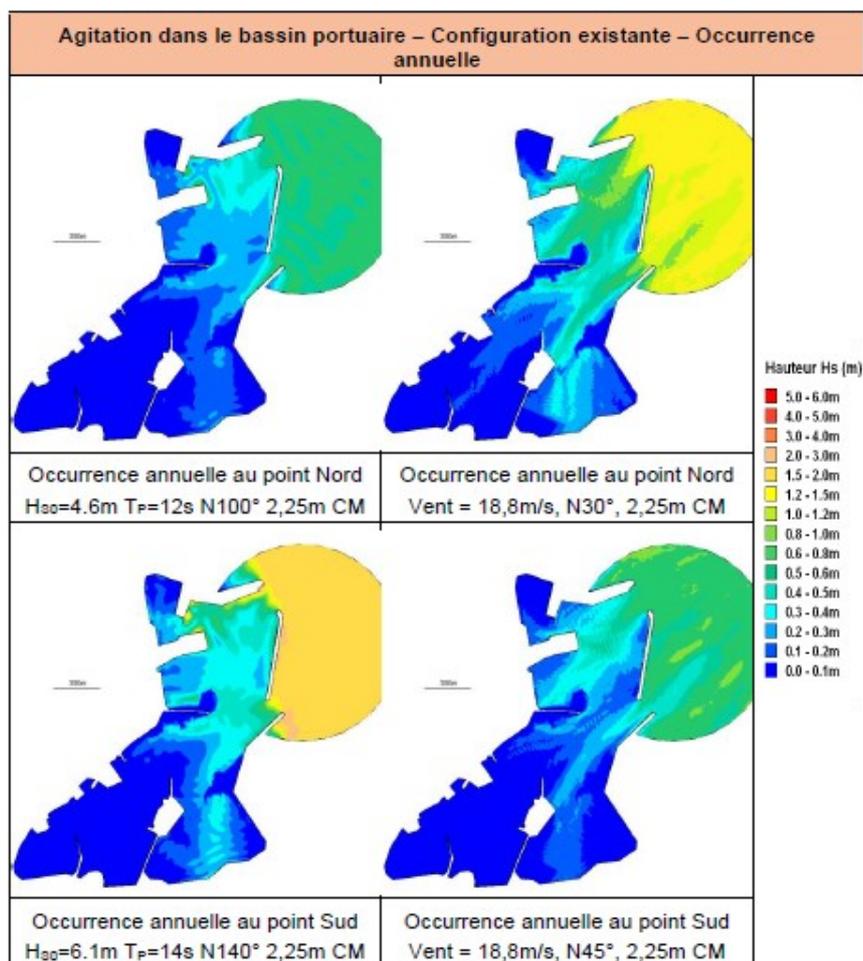


Figure 5 : Agitation dans le bassin portuaire – Configuration existante en occurrence annuelle (Setec Hydratec 2019)

#### 1.2.4. Faune, flore et zonages relatifs aux milieux naturels

Concernant la faune, le demandeur décrit sa méthodologie de collecte. Il s'appuie principalement sur les données naturalistes fournies par les services de l'État et souligne le caractère épars des données disponibles. Le demandeur n'a pas procédé à des inventaires complémentaires in situ.

Dix-sept espèces de cétacés, deux espèces de phoques, quatre espèces de tortues marines et environ trois-cent-vingt-six espèces d'oiseaux sont répertoriées sur l'archipel. L'enceinte même du port de Saint-Pierre est fréquentée occasionnellement par le dauphin commun, la baleine à bosse, le phoque veau marin et le phoque gris. Le dossier ne fait pas état d'une description de l'ichtyofaune ou des espèces benthiques présentes au droit du projet, peu de données étant par ailleurs disponibles sur l'archipel.

Aucune espèce remarquable de flore marine ou terrestre n'est recensée à proximité de la zone d'étude. L'aire d'étude immédiate du projet présente par ailleurs un caractère anthropisé et n'est pas fréquentée par des invertébrés, des amphibiens, des mammifères terrestres ou des reptiles remarquables.

Le substrat marin au droit du projet est composé d'une faible couche de sédiments vaseux plutôt cohésifs recouvrant un substratum rocheux rhyolitique.

Aucune ZICO<sup>1</sup> ou site Natura 2000<sup>2</sup> n'est recensé sur l'archipel. L'aire d'étude immédiate n'intersecte aucune ZNIEFF<sup>3</sup>. Les ZNIEFF n°050030035 de type I, n°050030038 de type I et 050030030 de type II sont respectivement situées à 2,5 km, 1 km et 1 km du projet.

#### *1.2.5. Espèces exotiques envahissantes*

Plusieurs espèces exotiques envahissantes marines sont recensées dans l'archipel et dans le port de Saint-Pierre : tuniciers solitaires, tuniciers coloniaux, crustacés et algues vertes.

Le dossier met notamment en avant les résultats de deux stations de collecte installées dans le port de Saint-Pierre par les services de l'État et décrits les résultats des autres stations installées dans l'archipel.

#### *1.2.6. Risques*

L'aire d'étude immédiate est essentiellement concernée par le risque littoral de submersion marine. Le plan de prévention des risques littoraux<sup>4</sup>, approuvé le 28 septembre 2018 classe le secteur du projet en zone rouge soumise à une submersion marine supérieure à 1m d'eau (terrains < 2 m NGF). Le quai actuel voit la mer monter occasionnellement à la limite de son bord supérieur.

Un risque tsunami est également mentionné mais le projet n'intersecte pas les zones les plus susceptibles d'être submergées.<sup>5</sup>

#### *1.2.7. Milieu humain*

La partie terrestre de l'aire d'étude immédiate est urbanisée et abrite notamment des activités extra-portuaires (bâtiment de La Poste, promenade sur le littoral). Les habitations les plus proches se situent à environ 150m du cœur du projet. Le projet s'insère en bordure de la route nationale 2 longeant le front de mer et support de nombreux déplacements pendulaires de l'île de Saint-Pierre. Les données de trafic routier ne sont toutefois pas mentionnées.

***L'Autorité environnementale recommande à la SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE ARCHIPEL AMÉNAGEMENT de compléter sa description de l'état initial de l'environnement par des données relatives au trafic sur la route nationale 2.***

Le projet s'insère au cœur du port multi-usages de Saint-Pierre, également classé port d'intérêt national. Celui-ci abrite les activités suivantes :

<sup>1</sup> Zones d'importance pour la Conservation des Oiseaux

<sup>2</sup> Sites naturels ou semi-naturels de l'Union européenne ayant une grande valeur patrimoniale, par la faune et la flore exceptionnelles qu'ils contiennent – Directive 79/409/CEE et 92/43/CEE

<sup>3</sup> Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique

<sup>4</sup> Zonage consultable sur [https://carto.geospm.com/1/layers/l\\_zonage\\_pprl\\_s\\_2018.map](https://carto.geospm.com/1/layers/l_zonage_pprl_s_2018.map)

<sup>5</sup> Vulnérabilité du littoral de Saint-Pierre et Miquelon face aux risques côtiers - Qualification de l'aléa de submersion marine liée aux tsunamis – rapport final – BRGM/RP-67175-FR

AVIS DÉLIBÉRÉ n° 2019APSPM1 adopté le 05 Mars 2019 par  
la Mission Régionale d'Autorité environnementale de Saint-Pierre-et-Miquelon

- le fret maritime à hauteur de 23 500 T par an au niveau du quai du commerce ;
- le transport de passagers à hauteur de 57 870 passagers transportés en 2017 vers Miquelon, Fortune, Langlade et l'Île aux Marins ;
- la débarque de pêche industrielle : 856 T et 82 T de poissons débarquées respectivement en 2016 et 2017, en baisse importante en raison du renouvellement de la flotte ;
- la débarque de pêche artisanale : douze unités de pêche ont débarqué 1736 T de poissons en 2017 ;
- la plaisance avec plus de trois cent postes disponibles sur ponton et une part importante de la population locale possédant une embarcation. Environ soixante-dix bateaux visiteurs/an mouillent dans le port ;
- la croisière, dont le débarquement s'effectue au quai en eaux profondes situé dans le secteur nord des limites administratives du port. Vingt navires accostent en moyenne à Saint-Pierre chaque année. À noter qu'un projet de création d'un terminal de croisière porté par l'État est à l'étude dans un but de développement touristique en lien avec le marché canadien et la croisière sur le fleuve Saint-Laurent ;
- l'extraction de granulats marins qui s'effectue dans deux concessions : la rade du port de Saint-Pierre et l'Anse à l'Allumette ;
- les activités maritimes de loisir : la ville dispose d'une école municipale de voile dont les activités s'exercent en partie dans l'aire d'étude immédiate du projet. Un club de plongée propose également des plongées en mer d'avril à octobre.

### 1.1.1. Patrimoine et paysage

Le projet s'insère sur le littoral est de Saint-Pierre près du centre-ville dans un secteur déjà artificialisé par la présence de quais. Le dossier décrit les spécificités de l'architecture locale et mentionne les principaux bâtiments et lieux emblématiques autour du projet. Il propose également quelques prises de vue à proximité immédiate du projet. Le projet n'intersecte pas de périmètre de protection d'un site ou monument inscrit ou classé.

La description paysagère du site ne mentionne cependant pas le littoral situé au nord du projet et n'illustre pas suffisamment les panoramas sur la zone du projet vus depuis la Pointe Aux Canons, l'île aux marins, le belvédère de l'Anse à Pierre ou la Digue aux Moules.

***L'Autorité environnementale recommande à la SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE ARCHIPEL AMÉNAGEMENT de compléter sa description paysagère du littoral aménagé de Saint-Pierre.***

## 2. Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

L'article R.122-5 II 7° du Code de l'environnement dispose que le dossier d'étude d'impact doit comporter « *une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, [...] et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine* »

Le dossier présente dans un premier temps les contraintes techniques qui justifient la création d'un quai *ex-nihilo* et sa localisation au sud du port de Saint-Pierre :

- l'accueil des navires dans des conditions d'agitation sécuritaires grâce à un quai plein situé au sud du port ;
- la nécessité de disposer d'un quai compatible avec le traitement en zone sécurisée de trafics ropax nationaux et internationaux ;

Le dossier présente ensuite les contraintes techniques définissant la dimension et la forme finales du quai :

**AVIS DÉLIBÉRÉ n° 2019APSPM1 adopté le 05 Mars 2019 par  
la Mission Régionale d'Autorité environnementale de Saint-Pierre-et-Miquelon**



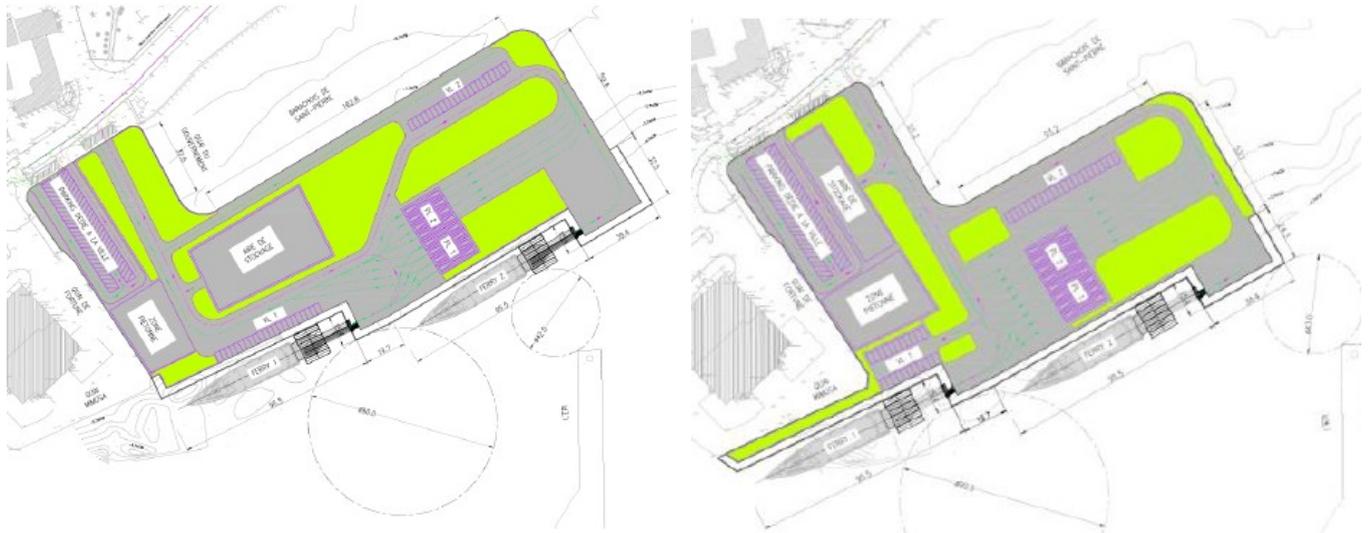


Figure 7 : Plan des quatre intentions de projet retenues (Setec 2019)

L'analyse présentée dans le dossier présente plusieurs limites :

- les alternatives comparées ne sont pas suffisamment distinctes : les quatre intentions de projet concernent la création d'un quai en extension sur la mer de plusieurs milliers de m<sup>2</sup> permettant le fonctionnement de deux navires simultanément. D'autres localisations ou modes de fonctionnement sont par exemple écartés sans en étayer solidement les raisons ;
- la justification de la taille critique des terre-pleins n'est pas suffisamment étayée. Le dossier ne précise pas comment ont été définies les surfaces de stockage nécessaires au projet et si celles-ci peuvent être réduites. Il ne justifie pas les besoins à l'origine du dimensionnement des aires de stationnement. Le tableau de la figure 6 montre ainsi que la solution 1 est « défavorisée » car dotée d'une aire de stockage plus faible alors qu'elle présente une meilleure optimisation du terre-plein ;
- les quatre solutions présentent l'avantage environnemental de ne pas employer de dragage ou de déroctage. Elles présentent pourtant un impact environnemental plus ou moins négatif d'après le maître d'ouvrage mais le dossier n'indique pas les critères retenus pour qualifier les incidences environnementales de chaque solution. Par exemple, la solution 4 présente une incidence environnementale aussi favorable que la solution 1 alors qu'elle semble mobiliser plus de surface gagnée sur la mer (les surfaces de chaque solution ne sont pas mentionnées) ;
- l'impact paysager de chaque solution n'est pas mentionné

Il est à noter que le dossier mentionne que le projet de construction « résulte d'un travail engagé depuis plusieurs années afin de prendre en compte au mieux les spécificités du territoire et de l'environnement. » Il indique également que « le maître d'ouvrage a réalisé, tout au long de l'élaboration du projet, des études environnementales à des échelles adaptées aux problématiques posées et aux différentes thématiques (milieu physique, milieu vivant, patrimoine et paysage et milieu humain) ». Ces résultats ne sont pas présentés.

**L'Autorité environnementale recommande à la SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE ARCHIPEL AMÉNAGEMENT :**

- de présenter une analyse comparative détaillée de solutions de substitution réellement distinctes ;
- de justifier les choix relatifs au projet en matière de dimensionnement du terre-plein, notamment le recours à deux navires en fonctionnement simultané et les besoins réels en aires de stockage, en voiries et en places de stationnement.

**- d'expliciter les critères permettant de déterminer 'impact environnemental des différentes intentions de projet.**

## **1. Analyse des impacts du projet**

L'analyse des impacts en phase chantier comme en phase exploitation est globalement claire et didactique. Elle utilise la nomenclature en vigueur. Avant mise en place des mesures d'évitement, de réduction et de compensation, les incidences potentielles du projet sur l'environnement s'échelonnent de nulles/négligeables à moyennes. L'incidence moyenne est toutefois positive et concerne l'amélioration de l'accueil des touristes et des marchandises pour la population locale. La majorité des incidences négatives sur l'environnement est jugée faible.

### **1.1. Effets sur la qualité de l'eau**

Les travaux sont susceptibles de générer une remise en suspension de sédiments présentant un niveau de contamination chimique N2 pour le cuivre en 2018. Toutefois, le recours à la technique d'un quai plein, la nature cohésive des sédiments au droit du quai et l'ampleur des travaux ne sont pas de nature à entraîner une remobilisation forte des particules fines. La remise en suspension des sédiments est donc limitée et temporaire. La qualité des eaux de baignade et des zones d'aquaculture, par leur éloignement, ne sont pas impactées.

Des mesures sont prises en phase travaux pour réduire le risque de contamination accidentelle des eaux superficielles.

En phase exploitation, les eaux de ruissellement et pluviales sont récupérées et traitées par un débourbeur-déshuileur avant rejet. Les navires ne disposent pas de ballast et leurs eaux usées sont récupérées par camion hydrocureur.

### **1.2. Effets sur la faune et la flore**

L'implantation physique des infrastructures entraîne une perte d'habitat directe pour les espèces benthiques au droit du projet et entraîne la destruction des espèces non-mobiles. Les incidences sur les espèces liées à une dégradation de la qualité de l'eau (turbidité, stagnation...) sont considérées comme faibles en phase chantier comme en phase exploitation.

Les travaux sont sources de bruit et de vibrations incitant les espèces mobiles à adopter un réflexe d'évitement ou de fuite. Toutefois, le confinement du bruit à la zone du projet et les techniques utilisées sont considérées comme entraînant une faible incidence sur la faune marine.

Les navires génèrent également du bruit en phase d'exploitation. Le bruit sous-marin n'est pas évalué. Par ailleurs, les distances auxquelles les seuils de perturbations comportementales sont dépassés par réaction des espèces marines ne sont pas évaluées en l'absence de données validées à l'échelle internationale. Le dossier présente toutefois une mesure de bruit aérien réalisée sur le pont du ferry à pleine vitesse. 53 dB(A) ont été relevés, ce qui correspond au bruit d'une salle de séjour ou d'une fenêtre sur rue. Dans l'enceinte du port, à 5 nœuds, le bruit émis est d'environ 46 dB (A). L'impact du bruit sur la faune est considéré comme faible.

### **1.3. Effets sur les espèces exotiques envahissantes marines**

Le projet peut favoriser la prolifération d'espèces exotiques envahissantes marines dans le port de plusieurs manières :

- création d'un nouvel aménagement constituant une surface d'accrochage préférentielle pour les espèces exotiques envahissantes ;
- transport et dissémination d'espèces exotiques envahissantes via les eaux de ballast des navires et l'accrochage sur la coque des navires ;
- diminution de la force du courant dans certains secteurs du port entraînant une baisse des courants d'arrachage qui limitent l'accrochage d'espèces exotiques envahissantes ;

- dégradation de la qualité de l'eau favorisant les espèces les plus résistantes sur le plan physico-chimique.

L'étude d'impact n'évoque pas le potentiel des matériaux utilisés pour l'accrochage des espèces exotiques envahissantes.

Toutefois, l'étude d'impact indique que les deux navires sont dépourvus de ballast et que leurs coques ont subi un traitement antifouling ne contenant pas de composés organostanniques conformément à la réglementation européenne<sup>1</sup>. L'étude démontre également que l'influence de l'aménagement sur les conditions hydrodynamiques régnant dans le port et sur la dégradation de la qualité des eaux est faible.

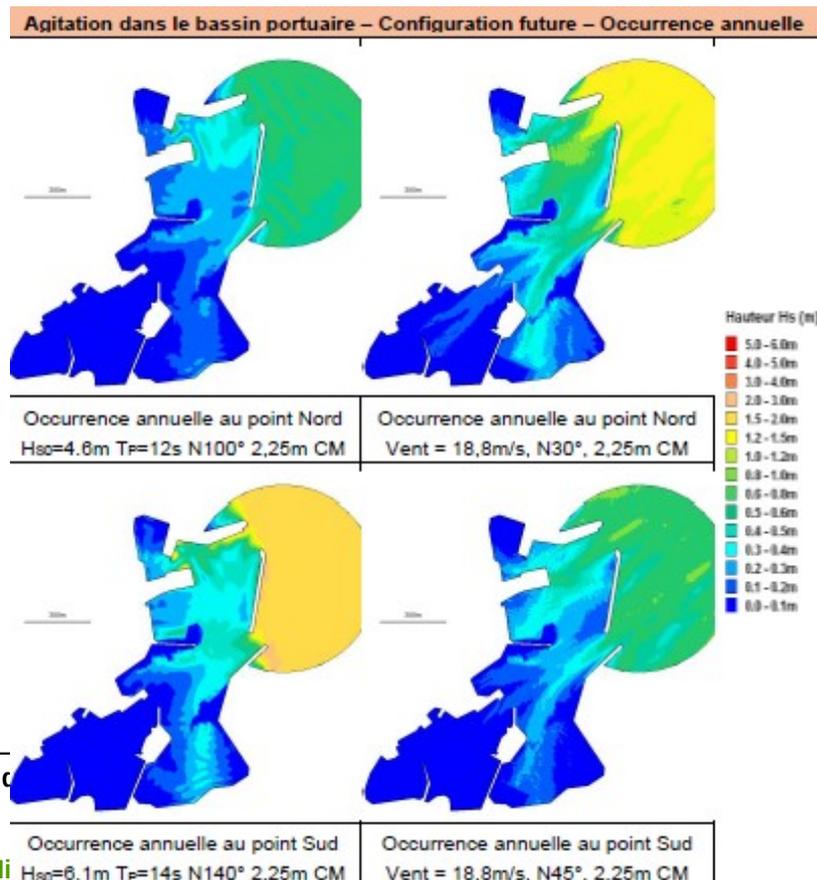
Le dossier met également en avant une mesure d'accompagnement dédiée à la lutte contre les espèces exotiques envahissantes marines.

### 1.1.Effets sur la houle, l'agitation et le fonctionnement hydro sédimentaire dans le port

Le dossier présente de manière exhaustive la modélisation de l'évolution du courant et de l'agitation dans le port avant et après aménagement. Les simulations sont réalisées pour trois occurrences de houle et dans les conditions les plus défavorables : annuelle, décennale et centennale. Elles prennent en compte deux provenances qui correspondent aux entrées de la houle dans le port de Saint-Pierre de part et d'autre de la digue du sud est : une provenance nord-est et une provenance est/sud-est.

L'étude hydrodynamique apporte les conclusions suivantes :

- Concernant l'agitation en occurrence annuelle, le sud du port de Saint-Pierre est globalement bien abrité et peu agité grâce à la protection de l'Île aux Marins et aux différentes digues. Le nouveau quai vertical, doté notamment d'un talus amortisseur sur sa face nord-est, ne dégrade pas l'agitation, déjà modérée, du port. L'incidence du projet sur l'agitation dans le port en occurrence annuelle est considérée comme faible ;



<sup>1</sup> règle 1 de l'Annexe 4 c  
avril 2003

la Mi

éen et du Conseil du 14

ielon

Figure 8 : Agitation dans le bassin portuaire après aménagement – occurrence annuelle (Setec Hydratec 2019)

- Concernant l'agitation pour des houles d'occurrence décennale ou centennale, l'étude montre peu d'écart entre les houles annuelles et centennales pénétrant dans le port. Cette faible différence se répercute donc sur les résultats de l'agitation portuaire. Lors de la situation la plus défavorable (fort vent de Nord-Est 30° d'occurrence décennale), l'agitation après aménagement :
  - augmente au maximum 10 cm au droit du futur quai ;
  - baisse de 10 cm au sud-ouest du Quai de l'Épi (carré vert sur la figure 9);
  - augmente de 10 cm à l'est du Quai de l'Épi (carré rouge sur la figure 9).

L'incidence du projet sur l'agitation dans le port en occurrence décennale et centennale est considérée comme faible.

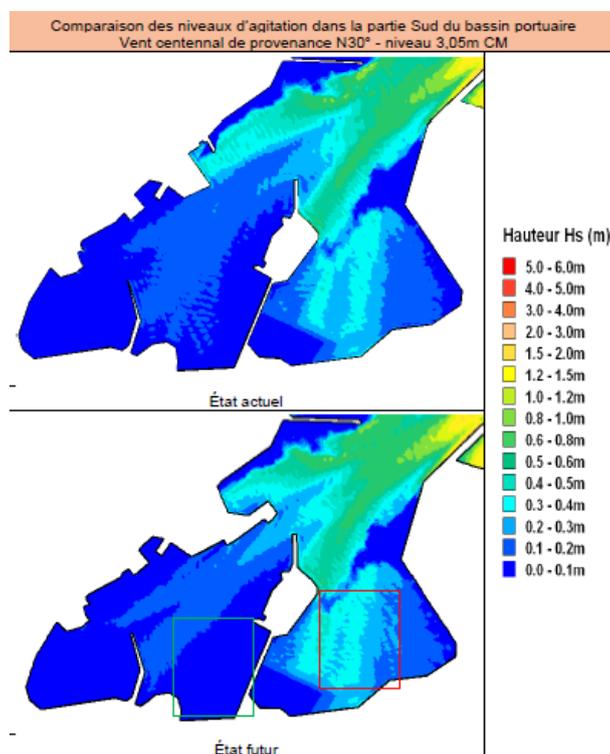


Figure 9 : Agitation dans le bassin portuaire avant et après aménagement pour un vent centennal de Nord/Nord-Est (Setec Hydratec 2019)

- Concernant la vitesse des courants dans le port, l'étude montre que :
  - le resserrement formé par le nouvel aménagement induit une faible augmentation de la vitesse du courant à marée basse au bout du quai de l'Épi ;
  - la vitesse du courant diminue faiblement à marée ascendante le long du littoral entre la cale du Gouvernement et la Pointe aux Canons ;
  - en cas de vent fort de nord-est, la vitesse du courant n'augmente pas dans le port. Elle est par ailleurs diminuée faiblement à l'ouest du quai de l'Épi.

L'impact du projet sur la vitesse du courant est considéré comme faible ( $\pm 15\text{cm/s}$  maximum)

AVIS DÉLIBÉRÉ n° 2019APSPM1 adopté le 05 Mars 2019 par  
la Mission Régionale d'Autorité environnementale de Saint-Pierre-et-Miquelon

- Concernant le transport sédimentaire, l'étude hydrodynamique indique qu'après aménagement, la sédimentation est sensiblement augmentée dans un secteur restreint du littoral devant la batterie de Canons tandis qu'une zone d'érosion sédimentaire apparaît à quelques mètres au large du coude de la digue aux Moules côté port. L'impact du projet sur la dynamique hydro sédimentaire est considéré comme négligeable.

La formation de glace dans le port n'est pas directement abordée. L'Ae relève que l'absence de modification conséquente des conditions hydrodynamiques dans le port n'entraîne pas d'impact direct sur la formation de glace, mais le resserrement du chenal peut potentiellement défavoriser l'évacuation naturelle de la glace.

***L'Autorité environnementale recommande à la SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE ARCHIPEL AMÉNAGEMENT de préciser l'incidence de l'aménagement sur la prise en glace du sud du port de Saint-Pierre et de prévoir.***

### **1.1. Effets sur le milieu humain (tourisme, port, commerce, aquaculture)**

Le dossier indique des impacts nuls à faibles du projet sur les activités humaines décrites dans l'état initial de l'environnement.

Concernant les activités de navigation, de pêche, de fret maritime et d'extraction de granulats marins, le dossier indique que le projet présente une faible incidence sur les conditions hydrodynamiques et le trafic maritime existant. Il est considéré comme n'influençant pas les autres usages du port de Saint-Pierre à ce titre.

Concernant les activités terrestres, en phase chantier comme en phase exploitation, les accès aux bâtiments administratifs et aux commerces sont maintenus.

Concernant les activités d'aquaculture à Miquelon, leur éloignement du projet n'implique pas d'impact direct. La prolifération des espèces exotiques envahissantes est prise en compte dans le dossier. L'effet est considéré comme nul.

Concernant l'exposition de la population aux risques :

- le projet est conforme au règlement du PPRI approuvé et n'augmente pas le risque de submersion marine ;
- les vibrations et le bruit émis en phase chantier et en phase exploitation sont maîtrisés et conformes à la réglementation, les premières habitations se situant à 150m du futur quai. Des mesures d'évitement et de réduction sont également prévues ;
- en l'absence de prise d'eau destinée à la consommation humaine, le projet ne présente pas d'incidence sur cette composante ;
- les émissions de polluants atmosphériques restent limitées au regard de la modernité des navires et des caractéristiques constructeurs. Les deux navires disposent notamment d'un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère émis en juillet 2017 stipulant que les émissions de polluants (Nox) sont conformes à la réglementation en vigueur ;
- le projet prévoit le transport de matières dangereuses et le transport de camions citernes. Le dossier indique que toutes les dispositions applicables au projet, relatives à l'exploitation des ports, à la manutention des colis de marchandises dangereuses, aux navires et aux travaux de ces derniers seront prises et appliquées.
- le dossier mentionne un impact faible du projet sur le trafic terrestre. Il ne mentionne toutefois pas précisément les caractéristiques du trafic attendu et les dispositions prises pour la sécurité

**AVIS DÉLIBÉRÉ n° 2019APSPM1 adopté le 05 Mars 2019 par  
la Mission Régionale d'Autorité environnementale de Saint-Pierre-et-Miquelon**

routière à la sortie de l'aménagement. Les entrées-sorties sur la zone du projet présentent d'ailleurs des différences en fonction des plans présentés dans l'étude d'impact.

**L'Autorité environnementale recommande à la SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE ARCHIPEL AMÉNAGEMENT :**

- **de tenir à disposition du public l'ensemble des dispositions prises pour réduire le risque lié aux matières dangereuses pour la population ;**
- **d'analyser plus précisément les caractéristiques du trafic généré par le projet et de compléter le dossier avec les aménagements d'insertion et de sortie prévus sur la route nationale 2.**

Concernant le développement des activités touristiques et socio-économiques terrestres, le projet est conçu pour améliorer l'accueil des touristes et des marchandises pour la population locale. Le dossier indique donc un impact positif moyen sur cette composante.

### **1.1.Effets sur le paysage**

Le dossier indique que les travaux réalisés entraîneront un changement de perception paysagère du site susceptible d'être ressenti par la population et conclut à impact faible du projet sur le paysage. Il propose, après demande du service instructeur, trois photomontages modélisant le projet dans son environnement en vue depuis la mer et depuis l'arrière du Square Joffre.

Les photomontages présentés ne permettent pas d'apprécier l'insertion qualitative du projet dans son environnement. Les prises de vue ne sont pas optimales et les éléments verticaux (clôtures), pourtant mentionnées dans le dossier et présentant potentiellement une incidence plus importante sur le paysage, ne sont pas modélisés.

**L'Autorité environnementale recommande à la SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE ARCHIPEL AMÉNAGEMENT :**

- **de compléter son dossier par des prises de vue et des photomontages supplémentaires permettant d'apprécier l'insertion paysagère du projet depuis plusieurs points de vue de l'île et du port de Saint-Pierre ;**
- **de préciser et de modéliser les clôtures que prévoit le projet dans sa version définitive.**

### **1. Mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts, et suivi de leurs effets**

La séquence éviter-réduire-compenser (ERC) est clairement retracée dans le dossier. Les mesures respectent la clef de classification proposée par le guide du commissariat général au développement durable de Janvier 2018 « *Évaluation environnementale : Guide d'aide à la définition des mesures ERC* » et sont présentées en fonction de la phase à laquelle elles sont mises en œuvre (conception, travaux, exploitation). Le demandeur met en avant une mesure d'évitement, quatre mesures de réduction en phase travaux, trois mesures de réduction en phase exploitation, aucune mesure compensatoire et une mesure d'accompagnement.

Toutes les thématiques abordées dans l'état initial sont traitées. Chaque mesure fait globalement l'objet d'un paragraphe précisant son titre, son contexte, les modalités d'actions, le coût de la mesure, et les modalités de suivi. Un tableau de synthèse recense l'ensemble des mesures.

## 1.1.Mesures d'évitement

Le dossier présente une mesure d'évitement : E1.1c « Redéfinition des caractéristiques du projet »

Celle-ci englobe l'ensemble des choix réalisés en amont par le maître d'ouvrage pour répondre aux contraintes techniques tout en évitant les impacts sur l'environnement. Elle fait notamment référence à l'analyse multicritères appliquée aux quatre intentions de projet mentionnée plus tôt et affiche l'ambition d'adapter l'ampleur du projet en optimisant la taille du terre-plein et en l'adaptant aux besoins spécifiques de l'activité.

Il est toutefois à noter que ces besoins spécifiques ne sont pas explicitement présentés par le maître d'ouvrage, notamment au moment d'appliquer l'analyse multicritères. La solution 1, qui présente la meilleure optimisation du terre-plein, est ainsi écartée sans justification détaillée.

**L'Autorité environnementale recommande à la SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE ARCHIPEL AMÉNAGEMENT :**

- **de présenter une analyse comparative détaillée de solutions de substitution réellement distinctes ;**
- **de justifier les choix relatifs au projet en matière de dimensionnement du terre-plein, notamment le recours à deux navires en fonctionnement simultané et les besoins réels en aires de stockage, en voiries et en places de stationnement.**

## 1.2.Mesures de réduction

### 1.2.1. En phase travaux

Les quatre mesures proposées (R1.1a, R2.1d, R2.1r et R3.1b) visent à réduire l'impact de la phase travaux sur l'environnement et la santé humaine. Elles affichent des dispositions permettant de :

- Réduire les risques liés à la circulation des engins et les désagréments liés aux émissions sonores et aux vibrations engendrées par les travaux ;
- Réduire les risques de pollution du milieu par des dispositifs préventifs et curatifs, ainsi qu'un suivi régulier de la qualité de l'eau.

### 1.1.1. En phase exploitation

Les trois mesures proposées (R2.2f, R2.2b, R2.2q) visent à réduire les incidences de l'environnement une fois le quai achevé et les ferries en exploitation. Elles affichent des dispositions visant à :

- Réduire le risque de prolifération des espèces exotiques envahissantes par le recours à des navires sans ballast et traités antifouling ;
- De réduire l'impact paysager par une adaptation de la géométrie des aménagements et la création de cônes de vue et d'une zone d'espaces verts ;
- De réduire les désagréments et les risques liés au trafic généré par le projet sur la route nationale 2 en proposant la création d'un carrefour adapté ;
- De réduire l'impact sur la qualité de l'air et de l'eau et sur le risque lié au transport de matières dangereuses des ferries en exploitation, notamment par le respect de mesures réglementaires, la récupération des eaux usées à terre et le traitement des eaux de ruissellement du quai avant rejet.

L'Ae note toutefois que le dossier n'expose pas de manière explicite ni les adaptations du quai prévues pour améliorer la qualité paysagère du site, ni les aménagements prévus sur la RN2 pour l'insertion sécuritaire et confortable du trafic généré par le projet. Le dossier indique que le coût de ses mesures est intégré au coût global des travaux.

**L'Autorité environnementale recommande à la SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE ARCHIPEL AMÉNAGEMENT :**

**- de préciser les adaptations apportées au projet et permettant la réduction de son incidence sur le paysage ;**

**- de compléter son dossier par un aménagement routier permettant l'insertion sécuritaire sur la route nationale 2 du trafic généré par le projet ;**

### **1.1.Mesures de compensation**

Le maître d'ouvrage procède à l'analyse des effets résiduels du projet sur l'environnement après mise en œuvre des mesures d'évitement et de compensation. Il conclut que les incidences résiduelles sont négligeables à faibles. Le dossier mentionne qu'en l'absence d'incidence résiduelle significative ou notable, aucune mesure compensatoire n'est prévue.

L'Ae relève en outre que le projet semble présenter, dans l'état actuel du dossier, un impact résiduel non-négligeable sur le paysage littoral et à proximité du centre-ville.

**L'Autorité environnementale recommande à la SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE ARCHIPEL AMÉNAGEMENT, dans le cas où le dossier ne permettrait pas de s'assurer de l'absence d'impact paysager du projet, de compléter son dossier par une mesure compensatoire en faveur du paysage.**

### **1.2.Mesures d'accompagnement**

Le pétitionnaire met en œuvre une mesure d'accompagnement visant à mener une action de connaissance et de prévention en matière de lutte contre les espèces exotiques envahissantes (EEE). Il propose de participer financièrement, à hauteur de 10 000 € pour 5 ans, au suivi mené depuis 2013 sur les espèces exotiques envahissantes de l'archipel par la Direction des Territoires et de la Mer et l'Ifremer<sup>1</sup>.

Cette participation est en partie dédiée à l'installation de trois stations de suivi supplémentaires des EEE dans le port de Saint-Pierre et à proximité de projet. Ces stations permettent la détection précoce des EEE et la mise en place de mesures immédiates de destruction.

Cette mesure va dans le sens de la stratégie de lutte contre les EEE définie sur l'archipel.

**L'Autorité environnementale recommande à la SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE ARCHIPEL AMÉNAGEMENT de tenir à disposition du public les résultats des suivis et des dispositifs mis en œuvre dans le cadre des mesures « éviter, réduire, compenser » .**

## **2. Résumé non-technique**

Le résumé non technique, bien qu'assez volumineux, est clair et présente l'ensemble des éléments essentiels de l'étude d'impact. Il utilise un langage accessible et illustre ses propos.

---

<sup>1</sup> Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer

AVIS DÉLIBÉRÉ n° 2019APSPM1 adopté le 05 Mars 2019 par  
la Mission Régionale d'Autorité environnementale de Saint-Pierre-et-Miquelon