



Pièce N°7 : Mention des textes qui régissent l'enquête publique & Synthèse de la concertation
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 : 3

Date : Mars 2024

Nom Prénom : Rioux Anne

Visa : Poac Valentin



Sommaire

1	Les textes qui régissent l'enquête publique	4
2	Avis émis sur le projet.....	4
3	Insertion de l'enquête dans la procédure administrative	4
3.1	Phase d'examen.....	5
3.2	Objectifs de l'enquête publique	5
3.3	Décisions adoptées au terme de l'enquête publique.....	5
3.4	Autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation	5
3.5	Autorités compétentes pour organiser l'enquête	5
3.6	Le déroulement de l'enquête publique	5
4	Le bilan de la Concertation préalable.....	8
5	rappports intermédiaires de la Concertation continue	8
Annexe 1 – Pièce 7 -	Bilan de la Concertation préalable du 1er octobre au 13 novembre 2020	9
Annexe 2 – Pièce 7 -	Le rapport intermédiaire de la Concertation continue couvrant la période du 3 mars 2021 au 24 mai 2022	10
Annexe 3 – Pièce 7 -	Le rapport intermédiaire de la Concertation continue couvrant la période du 25 mai 2022 au 17 juillet 2023	11

Tables des illustrations

Figure 1 : Insertion de l'enquête publique dans la procédure.....	4
---	---

1 LES TEXTES QUI REGISSENT L'ENQUETE PUBLIQUE

L'article L.123-2 du Code de l'Environnement prévoit que les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une **évaluation environnementale** en application de l'article L. 122-1 dudit code, font l'objet d'une enquête publique.

Cette enquête publique est soumise aux prescriptions des articles R. 123-1 à R. 123-27 du code de l'environnement.

Par ailleurs, l'article L.181-9 du code de l'environnement prévoit que l'instruction de la demande **d'autorisation environnementale** se déroule en trois phases :

1. Une phase d'examen ;
2. **Une phase de consultation du public ;**
3. Une phase de décision.

L'article L.181-10 du code de l'environnement impose que l'enquête publique de la procédure **d'autorisation environnementale** est réalisée conformément aux dispositions du chapitre III du titre II du livre I de la partie Législative du code de l'environnement c'est-à-dire conformément aux dispositions des articles L. 123-1-A et L. 123-19-8, retranscrites dans la partie réglementaire dudit code, aux articles R. 123-1 à R. 123-27 du code de l'environnement.

L'article R.181-36 du code de l'environnement précise notamment :

« La consultation du public est organisée selon les modalités du chapitre III du titre II du livre Ier, sous réserve des dispositions de l'article L. 181-10, de l'article R. 181-35, ainsi que des dispositions suivantes :

1° Lorsque la consultation du public est réalisée sous la forme d'une enquête publique, le préfet prend l'arrêté d'ouverture et d'organisation de l'enquête prévu par l'article R. 123-9 au plus tard quinze jours après la désignation du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ou, lorsque la réponse du pétitionnaire requise par le dernier alinéa du V de l'article L. 122-1 est plus tardive que cette désignation, après la réception de cette réponse ;

2° L'avis d'enquête prévu par le I de l'article R. 123-11 ou l'avis prévu au I de l'article R. 123-46-1 mentionne, s'il y a lieu, que l'installation fait l'objet d'un plan particulier d'intervention en application de l'article L. 741-6 du code de la sécurité intérieure ;

Une enquête publique dans les conditions prévues par les articles R. 123-1 à R. 123-27 du code de l'environnement **est donc nécessaire** au titre la procédure d'autorisation environnementale incluant l'étude d'impact du projet. Cette enquête publique est organisée par le préfet selon les dispositions des articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du code de l'environnement.

2 AVIS EMIS SUR LE PROJET

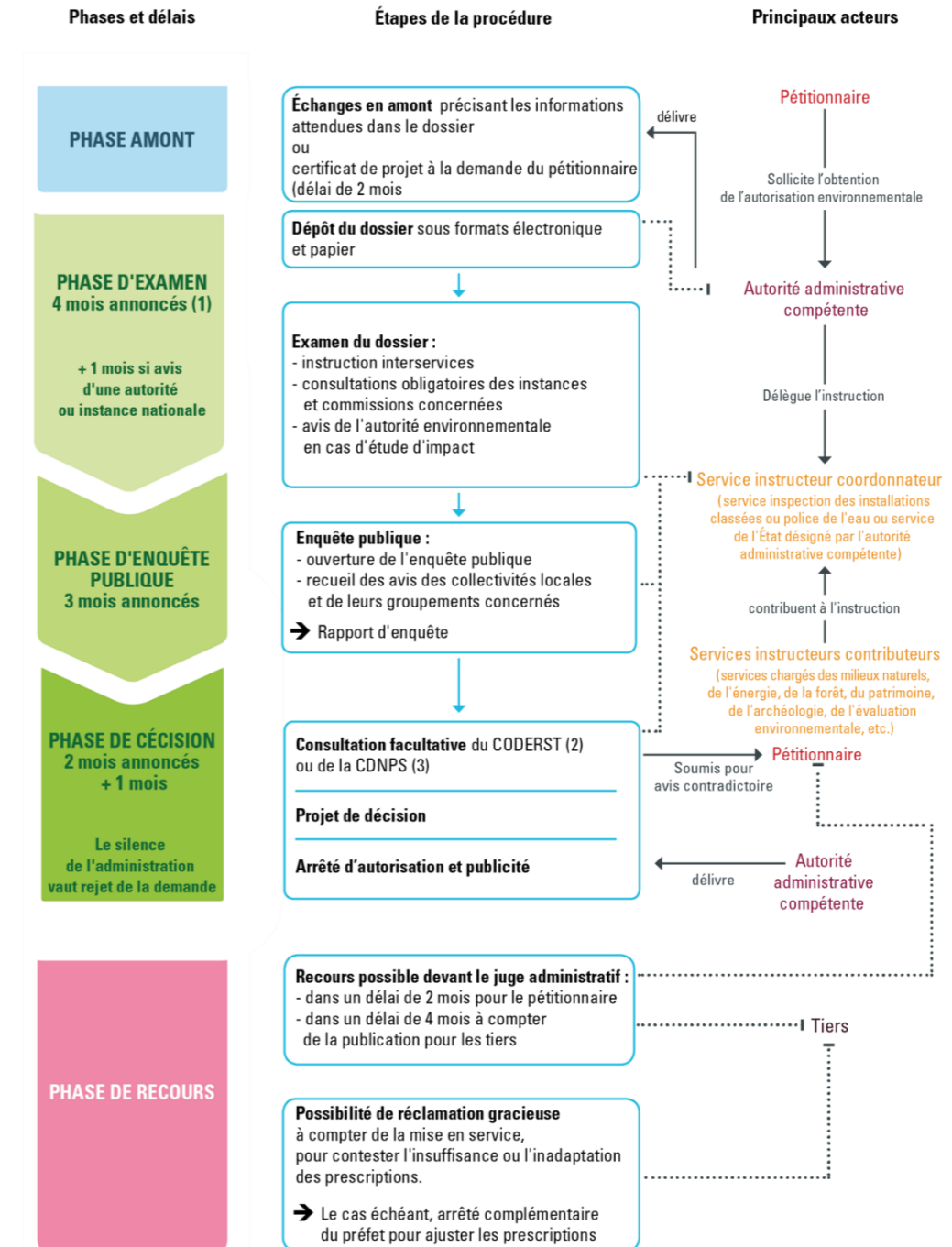
En cours de procédure, les avis suivants seront joints au dossier d'enquête publique avant le début de cette dernière :

- ➔ Avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact, ainsi que la réponse du maître d'ouvrage conformément à l'article R123-8 du Code de l'Environnement => Cet Avis a été rendu le 12/02/2024. Un mémoire en réponse à cet avis a été rédigé et est fourni dans le dossier d'Enquête Publique sous forme d'un document à part entière.
- ➔ Avis du Conseil National pour la Protection de la Nature sur le dossier de demande de dérogation espèces protégées, ainsi que la réponse du maître d'ouvrage => Cet Avis a été rendu le 01/02/2024. Un mémoire en réponse à cet avis a été rédigé et est fourni dans le dossier d'Enquête Publique sous forme d'un document à part entière.

3 INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE

L'insertion de l'enquête dans la procédure administrative est présentée ci-après :

LES ÉTAPES ET LES ACTEURS DE LA PROCÉDURE



1. Ces délais peuvent être suspendus, arrêtés ou prorogés : délai suspendu en cas de demande de compléments ; possibilité de rejet de la demande si dossier irrecevable ou incomplet ; possibilité de proroger le délai par avis motivé du préfet.
 2. CODERST : Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques.
 3. CDNPS : Commission départementale de la nature, des paysages et des sites.

Figure 1 : Insertion de l'enquête publique dans la procédure

3.1 Phase d'examen

La phase d'examen de la demande d'autorisation environnementale prévue par le 1° de l'article L. 181-9 a une durée de 4 mois à compter de la date de l'accusé de réception du dossier (article R. 181-17 du code de l'environnement).

3.2 Objectifs de l'enquête publique

Selon l'article L. 123-1 du code de l'environnement, l'objet de l'enquête publique **est d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement.**

Les observations et propositions parvenues pendant le délai de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.

3.3 Décisions adoptées au terme de l'enquête publique

Aux termes de l'enquête relative au projet d'aménagement du terminal du Naye, la décision adoptée se traduira par un **arrêté préfectoral d'autorisation** au titre des articles L. 181-1 et suivants du code de l'environnement.

3.4 Autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation

Conformément aux dispositions des articles R. 123-3 et R. 181-2 du code de l'environnement, l'autorité administrative compétente pour délivrer l'autorisation environnementale est le préfet de département dans lequel est situé le projet.

Dans le cas présent, **l'autorité administrative compétente pour délivrer l'autorisation environnementale est le préfet du département.**

3.5 Autorités compétentes pour organiser l'enquête

Au titre de l'article L. 123-3, l'enquête publique est ouverte et organisée par l'autorité compétente pour prendre la décision en vue de laquelle l'enquête est requise.

Conformément aux dispositions de l'article L. 181-10 du code de l'environnement, l'enquête publique unique est ouverte et organisée par l'autorité administrative compétente pour délivrer l'autorisation environnementale.

Dans le cas présent, **l'autorité administrative compétente pour ouvrir et organiser l'enquête est le préfet du département.**

3.6 Le déroulement de l'enquête publique

L'enquête publique s'engage lorsque l'autorité administrative juge que le dossier de demande est à la fois complet et régulier, que les autorités ont été consultées et qu'aucun motif ne fait obstacle à l'obtention de l'autorisation.

3.6.1 Désignation du commissaire enquêteur

L'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête (préfecture) saisit, en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur ou d'une commission d'enquête, le président du tribunal administratif et lui adresse une demande qui précise l'objet de l'enquête ainsi que la période d'enquête proposée, et comporte le résumé non technique.

Le président du tribunal administratif ou le magistrat délégué par lui à cette fin **désigne dans un délai de 15 jours un commissaire enquêteur** ou les membres, en nombre impair, d'une commission d'enquête parmi lesquels il choisit un président.

Avant signature de l'arrêté d'ouverture d'enquête, la préfecture adresse au commissaire enquêteur ou à chacun des commissaires enquêteurs une **copie du dossier complet soumis à enquête publique** en format papier et en copie numérique. Cette disposition conditionne l'ouverture d'enquête à la réception en préfecture de la réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact du projet, également jointe au dossier.

Il en sera de même après désignation d'un commissaire enquêteur remplaçant par le président du tribunal administratif.

En cas d'empêchement du commissaire enquêteur désigné, l'enquête est interrompue. Après qu'un commissaire enquêteur remplaçant ait été désigné par le président du tribunal administratif ou le conseiller délégué par lui et que la date de reprise de l'enquête a été fixée, l'autorité compétente pour organiser l'enquête publie un arrêté de reprise d'enquête dans les mêmes conditions que l'arrêté d'ouverture de l'enquête.

3.6.2 Durée de l'enquête

La durée de l'enquête publique est fixée par l'autorité compétente chargée de l'ouvrir et de l'organiser (cf. article L.123-9 du code de l'environnement).

Elle **ne peut être inférieure à 30 jours** pour les projets faisant l'objet d'une évaluation environnementale.

Par décision motivée, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête peut prolonger l'enquête pour une durée maximale de quinze jours, notamment lorsqu'il décide d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public durant cette période de prolongation de l'enquête. Cette décision est portée à la connaissance du public, au plus tard à la date prévue initialement pour la fin de l'enquête.

3.6.3 Ouverture et objet de l'enquête

Selon l'article R. 123-9 du code de l'environnement, l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête, la préfecture dans le cas présent, précise par arrêté d'ouverture, 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et après concertation avec le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête, les éléments suivants :

1° **L'objet de l'enquête**, les **caractéristiques principales** du projet, ainsi que l'identité des **personnes responsables du projet**, auprès de laquelle des informations peuvent être demandées ;

2° En cas de pluralité de lieux d'enquête, **le siège de l'enquête**, où toute correspondance postale relative à l'enquête peut être adressée au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête ;

3° L'adresse du site internet comportant un **registre dématérialisé** sécurisé auxquelles le public peut transmettre ses observations et propositions pendant la durée de l'enquête. En l'absence de registre dématérialisé, l'arrêté indique **l'adresse électronique à laquelle le public peut transmettre ses observations et propositions** ;

4° Les lieux, jours et heures où le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête, représentée par un ou plusieurs de ses membres, se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations ;

5° Le cas échéant, la date et le lieu des réunions d'information et d'échange envisagées ;

6° La durée, le ou les lieux, ainsi que le ou les sites internet où à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête.

L'arrêté d'ouverture et d'organisation de l'enquête doit intervenir au plus **tard 15 jours après la désignation du commissaire enquêteur** ou de la commission d'enquête (article R. 181-36, 1° du code de l'environnement).

L'arrêté d'ouverture de l'enquête précise, s'il y a lieu, les coordonnées de chaque maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable des différents éléments du ou des projets, plans ou programmes soumis à enquête.

Un dossier d'enquête publique est disponible en support papier au minimum au siège de l'enquête publique. Il comprend les avis reçus lors de la phase d'examen ainsi que l'avis de l'Autorité environnementale (Préfet de la Région Bretagne en l'occurrence) et la réponse écrite du maître d'ouvrage à cet avis.

3.6.4 Publicité de l'enquête

Outre la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique sur le site internet de l'autorité compétente, l'ouverture de l'enquête publique est portée à la connaissance du public par la publicité **d'un avis, 15 jours au moins avant le début de l'enquête.**

L'avis d'ouverture d'enquête doit mentionner les mêmes informations que l'arrêté d'ouverture : l'objet de l'enquête, les caractéristiques principales du projet, le siège de l'enquête (en cas de pluralité de lieux d'enquête), l'adresse du site internet (registre dématérialisé), les lieux, jours et heures où le commissaire enquêteur/la commission d'enquête se tient à la disposition du public, les dates et lieux de réunion d'information et d'échange envisagée, la durée, les lieux, les sites internet où le public peut consulter le rapport et les conclusions du commissaire ou de la commission, les coordonnées des maîtres d'ouvrage.

L'avis d'enquête est publié sur le site internet de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête (préfecture dans le cas présent).

L'avis d'enquête est **publié par voie d'affiches dans les communes** sur le territoire desquelles l'opération est projetée ainsi que les autres communes où l'opération paraît de nature à faire sentir ses effets.

La publicité est également assurée par un **affichage** dans les mêmes conditions et durée, **sur les lieux prévus pour la réalisation du projet**.

L'avis d'enquête est publié dans deux journaux locaux ou régionaux 15 jours avant l'enquête puis rappelés dans les 8 premiers jours de l'enquête.

3.6.5 Observations du public

Pendant la durée de l'enquête, le public peut consigner ses observations et propositions :

- ➔ Soit sur le registre d'enquête, établi sur feuillets non mobiles, coté et paraphé par le commissaire enquêteur ou un membre de la commission d'enquête, tenu à sa disposition dans chaque lieu d'enquête
- ➔ Soit sur le registre dématérialisé si celui-ci est mis en place.

En outre, les observations et propositions écrites et orales du public sont également reçues par le commissaire enquêteur ou par un membre de la commission d'enquête, aux lieux, jours et heures qui auront été fixés et annoncés.

Les observations et propositions du public peuvent également être adressées par voie postale ou par courrier électronique au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête.

Depuis le 1^{er} Mars 2018, les observations et propositions du public (celles du registre d'enquête, celles transmises par correspondance et par voie électronique, celles reçues par le commissaire enquêteur) sont consultables sur le registre dématérialisé et sur le site internet de l'autorité compétente qui organise l'enquête (préfecture).

Les observations et propositions du public sont communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

3.6.6 Complément au dossier

Lorsqu'il entend faire compléter le dossier par des documents utiles à la bonne information du public dans les conditions prévues à l'article L. 123-13, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête en fait la demande au responsable du projet, cette demande ne peut porter que sur des documents en la possession de ce dernier.

Les documents ainsi obtenus ou le refus motivé du responsable du projet, plan ou programme sont versés au dossier tenu au siège de l'enquête et sur le site internet dédié.

Lorsque de tels documents sont ajoutés en cours d'enquête, un bordereau joint au dossier d'enquête mentionne la nature des pièces et la date à laquelle celles-ci ont été ajoutées au dossier d'enquête.

3.6.7 Visite des lieux concernés par le projet et auditions

Lorsqu'il a l'intention de visiter les lieux concernés par le projet, à l'exception des lieux d'habitation, le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête en informe au moins 48h à l'avance les propriétaires et les occupants concernés, en leur précisant la date et l'heure de la visite projetée.

Dans les conditions prévues à l'article L. 123-13, le commissaire enquêteur peut auditionner toute personne ou service qu'il lui paraît utile de consulter pour compléter son information sur le projet.

3.6.8 Réunion d'information et d'échange avec le public

Lorsqu'il estime que l'importance ou la nature du projet, ou les conditions de déroulement de l'enquête publique rendent nécessaire l'organisation d'une réunion d'information et d'échange avec le public, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête en informe la préfecture ainsi que le responsable du projet, en leur indiquant les modalités qu'il propose pour l'organisation de cette réunion.

La durée de l'enquête peut être prolongée dans les conditions prévues à l'article L. 123-9 pour permettre l'organisation de la réunion publique.

Un compte-rendu est établi, par le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête, et adressé au responsable du projet ainsi qu'à l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête. Ce compte-rendu, ainsi que les

observations éventuelles du responsable du projet, sont annexés par le commissaire enquêteur au rapport d'enquête.

Il peut être procédé à l'enregistrement audio ou vidéo de la réunion d'information et d'échange avec le public. Le début et la fin de tout enregistrement doit être clairement notifié aux personnes présentes. Ces enregistrements sont transmis, exclusivement et sous sa responsabilité, par le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête avec son rapport d'enquête au préfet.

Les frais d'organisation de la réunion publique sont à la charge du responsable du projet.

3.6.9 Rapport et conclusions du commissaire enquêteur

3.6.9.1 Clôture d'enquête et examen préalable des observations du pétitionnaire

A l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et clos par lui.

Après la clôture du registre d'enquête, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans les **8 jours**, le pétitionnaire et lui communique les observations écrites et orales, celles-ci étant consignées dans un procès-verbal de synthèse.

Le responsable du projet dispose d'un délai de **15 jours** pour produire ses observations (article R. 123-18 du code de l'environnement).

3.6.9.2 Élaboration du rapport et des conclusions

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies (article R. 123-19 du code de l'environnement).

Le rapport comporte le rappel de l'objet du projet, plan ou programme, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions et contre-propositions, produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable du projet en réponse aux observations du public.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête consigne, dans une présentation séparée, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête transmet à l'autorité compétente pour organiser l'enquête l'exemplaire du dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné du ou des registres et pièces annexées, avec le rapport et les conclusions motivées. Il transmet simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au président du tribunal administratif.

Le délai pour la remise du rapport est de 30 jours à compter de la clôture de l'enquête.

Si ce délai ne peut être respecté, un délai supplémentaire peut être accordé à la demande du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête par l'autorité compétente pour organiser l'enquête, après avis du responsable du projet.

Le rapport d'enquête et les conclusions motivées sont transmis au préfet et au tribunal administratif (article R. 123-20 du code de l'environnement).

3.6.9.3 Compléments au rapport d'enquête

Selon l'article R123-20, dans un délai de 15 jours, le président du tribunal administratif peut directement ou après sollicitation de l'autorité compétente pour organiser l'enquête, demander au commissaire enquêteur de compléter ces conclusions.

Le commissaire enquêteur est tenu alors de remettre ses conclusions complétées à l'autorité compétente pour organiser l'enquête et au président du tribunal administratif dans un délai de 15 jours.

3.6.9.4 Publicité des rapports et conclusions du commissaire enquêteur

L'autorité compétente pour organiser l'enquête adresse, dès leur réception, copie du rapport et des conclusions au responsable du projet.

Copie du rapport et des conclusions seront tenus à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête :

- ➔ à la mairie de chacune des communes où s'est déroulée l'enquête,

- à la préfecture de chaque département concerné,
- sur le site internet où a été publié l'avis d'enquête.

3.6.10 La déclaration de projet

En application de l'article L. 126-1 du code de l'environnement, « *Lorsqu'un **projet public** de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages a fait l'objet d'une enquête publique environnementale, [...] l'établissement public responsable du projet se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée.* »

La déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général.

La déclaration de projet prend en considération :

- l'étude d'impact,
- les avis de l'autorité environnementale et des collectivités territoriales et leurs groupements,
- le résultat de la consultation du public.

Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique.

En outre, elle comporte les éléments mentionnés au I de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

Si la déclaration de projet n'est pas intervenue dans le délai d'un an à compter de la clôture de l'enquête, l'opération ne peut être réalisée sans une nouvelle enquête.

En l'absence de déclaration de projet, aucune autorisation de travaux ne peut être délivrée. Elle devra donc être formulée avant la publication de l'arrêté préfectoral d'autorisation du projet.

Si les travaux n'ont pas reçu de commencement d'exécution dans un délai de 5 ans à compter de la publication de la déclaration de projet, la déclaration devient caduque. Toutefois, en l'absence de changement dans les circonstances de fait ou de droit, le délai peut être prorogé une fois pour la même durée, sans nouvelle enquête, par une déclaration de projet prise dans les mêmes formes que la déclaration initiale et intervenant avant l'expiration du délai de 5 ans.

3.6.11 La phase de décision de l'autorisation environnementale

En application des dispositions des articles R. 181-39 et suivants :

Dans les 15 jours suivant la réception du rapport d'enquête publique, le préfet transmet pour information la note de présentation non technique de la demande d'autorisation environnementale et les conclusions motivées du commissaire enquêteur :

1° A la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, lorsque la demande d'autorisation environnementale porte sur une carrière et ses installations annexes ou une installation de production d'électricité utilisant l'énergie mécanique du vent ;

2° Au conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques dans les autres cas.

Le préfet peut également solliciter l'avis de la commission ou du conseil susmentionnés sur les prescriptions dont il envisage d'assortir l'autorisation ou sur le refus qu'il prévoit d'opposer à la demande. Il en informe le pétitionnaire au moins huit jours avant la réunion de la commission ou du conseil, lui en indique la date et le lieu, lui transmet le projet qui fait l'objet de la demande d'avis et l'informe de la faculté qui lui est offerte de se faire entendre ou représenter lors de cette réunion de la commission ou du conseil.

Le projet d'arrêté statuant sur la demande d'autorisation environnementale est communiqué par le préfet au pétitionnaire, qui dispose de **15 jours** pour présenter ses observations éventuelles par écrit.

Le préfet statue sur la demande d'autorisation environnementale dans les **2 mois** à compter du jour de réception par le pétitionnaire du rapport d'enquête transmis par le préfet en application de l'article R. 123-21, sous réserve des dispositions de l'article R. 214-95, ou dans le délai prévu par le calendrier du certificat de projet lorsqu'un tel certificat a été délivré et que l'administration et le pétitionnaire se sont engagés à le respecter.

Ce délai est toutefois prolongé d'un mois lorsque l'avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites ou celui du conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques est sollicité sur le fondement de l'article R. 181-39.

Ces délais peuvent être prorogés par arrêté motivé du préfet dans la limite de deux mois, ou pour une durée supérieure si le pétitionnaire donne son accord.

Ces délais sont suspendus :

1° Dans le cas prévu au dernier alinéa de l'article L. 181-9 jusqu'à l'achèvement de la procédure permettant la réalisation du projet ;

2° Si, dans ces délais, le préfet demande une tierce expertise sur le fondement de l'article L. 181-13, à compter de cette demande et jusqu'à la production de l'expertise.

Le silence gardé par le préfet à l'issue des délais prévus par l'article R. 181-41 pour statuer sur la demande d'autorisation environnementale vaut décision implicite de rejet.

L'arrêté d'autorisation environnementale fixe les prescriptions nécessaires au respect des dispositions des articles L. 181-3 et L. 181-4. Il comporte notamment les mesures d'évitement, de réduction et de compensation et leurs modalités de suivi qui, le cas échéant, sont établies en tenant compte des prescriptions spéciales dont est assorti le permis de construire, le permis d'aménager, le permis de démolir ou la décision prise sur la déclaration préalable en application de l'article R. 111-26 du code de l'urbanisme. Lorsque l'autorisation environnementale est accordée dans le cadre d'un projet, au sens de l'article L. 122-1, dont la réalisation incombe à plusieurs maîtres d'ouvrage, le préfet identifie, le cas échéant, dans l'arrêté, les obligations et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation relevant de la responsabilité de chacun des maîtres d'ouvrage.

Il comporte également :

1° S'il y a lieu, les prescriptions de nature à réduire ou à prévenir les pollutions à longue distance ainsi que les pollutions transfrontalières ;

2° Les conditions d'exploitation de l'installation de l'ouvrage, des travaux ou de l'activité en période de démarrage, de dysfonctionnement ou d'arrêt momentané ;

3° Les moyens d'analyses et de mesures nécessaires au contrôle du projet et à la surveillance de ses effets sur l'environnement, ainsi que les conditions dans lesquelles les résultats de ces analyses et mesures sont portés à la connaissance de l'inspection de l'environnement ;

4° Les conditions de remise en état après la cessation d'activité.

En vue de l'information des tiers :

1° Une copie de l'arrêté d'autorisation environnementale ou de l'arrêté de refus est déposée à la mairie de la commune d'implantation du projet et peut y être consultée ;

2° Un extrait de ces arrêtés est affiché à la mairie de la commune d'implantation du projet pendant une durée minimum d'un mois ; procès-verbal de l'accomplissement de cette formalité est dressé par les soins du maire ;

3° L'arrêté est adressé à chaque conseil municipal et aux autres autorités locales ayant été consultées en application de l'article R. 181-38 ;

4° L'arrêté est publié sur le site internet de la préfecture qui a délivré l'acte pendant une durée minimale de 4 mois.

L'information des tiers s'effectue dans le respect du secret de la défense nationale, du secret industriel et de tout secret protégé par la loi.

A noter



L'article R.122-5.IV du Code de l'Environnement indique que, pour les projets soumis à autorisation en application de l'article L.214.3 du Code de l'Environnement, **l'étude d'impact vaut étude d'incidence** si elle contient les éléments exigés pour ce document par l'article R. 181-14.

4 LE BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE

La Concertation préalable relative au projet de modernisation du terminal ferry du Naye s'est tenue **du 1er octobre au 13 novembre 2020**. Elle a été organisée sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public, avec 2 garants Danielle FAYSSE et Pierre GUINOT-DELÉRY.

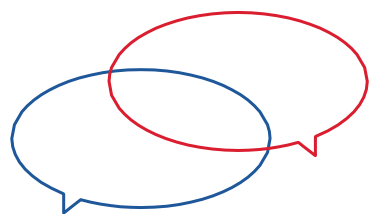
Le bilan de cette concertation est joint en Annexe 1 à la suite de la présente pièce 7.

5 RAPPORTS INTERMEDIAIRES DE LA CONCERTATION CONTINUE

A la suite de la concertation préalable sur le projet de modernisation du terminal ferry du Naye (Saint-Malo), menée du 1er octobre au 13 novembre 2021, le Conseil régional de Bretagne a décidé de poursuivre son projet. Dans ce cadre, la participation et l'information du public continue. La Commission nationale du débat public a chargé Danielle FAYSSE de suivre cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Les rapports intermédiaires de la Concertation continue couvrant la période du **3 mars 2021 au 24 mai 2022** (1^{er} rapport intermédiaire) et du 25 mai 2022 au 17 juillet 2023 (2^{ème} rapport intermédiaire) sont joints à la suite de la présente pièce (Annexes 2 et 3), Ils rendent compte en toute neutralité et transparence de la concertation et des arguments échangés durant l'année passée et il indique les préconisations du garant pour la suite de la concertation continue.

ANNEXE 1 – PIERCE 7 - BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE DU 1ER OCTOBRE AU 13 NOVEMBRE 2020



cndp Commission nationale
du **débat public**

BILAN DE LA CONCERTATION

Concertation préalable décidée au titre de l'article L. 121-8 du
code de l'environnement

Concertation préalable relative au projet de
modernisation du terminal ferry du Naye (Saint-
Malo)

Du 1^{er} octobre au 13 novembre 2020

Nom des garants :
Danielle FAYSSE
Pierre GUINOT-DELÉRY

Date de remise du rapport : 14 décembre 2020

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS	3
INTRODUCTION	4
Le projet, objet de la concertation.....	4
La saisine de la CNDP.....	6
Garantir le droit à l'information et à la participation.....	6
LE TRAVAIL PREPARATOIRE DES GARANTS	7
Travail mené avec le Conseil régional de Bretagne.....	7
Les résultats de l'étude de contexte	8
L'élaboration du dispositif de concertation	10
LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION	13
SYNTHESE DES ARGUMENTS EXPRIMES.....	14
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation.....	14
Perspectives d'évolution du projet résultant de la concertation.....	16
AVIS SUR LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION	17
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?	18
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?.....	18
DEMANDE DE PRECISIONS ET RECOMMANDATIONS AU RESPONSABLE DU PROJET	19
Précisions à apporter de la part du responsable du projet.....	20
Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique	20
LISTE DES ANNEXES	20

AVANT-PROPOS

Le présent bilan est rédigé par les garants de la concertation préalable. Il est communiqué par les garants dans sa version finale le 14 décembre 2020 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement). www.bretagne.bzh/actualites/modernisation-du-terminal-ferry-du-naye.

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté, sous deux mois, sa réponse à ce bilan, réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

INTRODUCTION

Le projet, objet de la concertation

Les informations et documents figurant dans cette première partie sont issus du dossier de concertation, disponible sur le site de la concertation.

- Responsable du projet : Le Conseil régional de Bretagne et, plus particulièrement, la mission dédiée au projet au sein de la direction des ports, aéroports et du fret (DPAF).
- Situation du projet dans l'ensemble portuaire et la Ville :



- Objectifs du projet selon le maître d'ouvrage : rénover les installations du Terminal du Naye et permettre une meilleure insertion de l'équipement dans son environnement urbain.
- Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat :

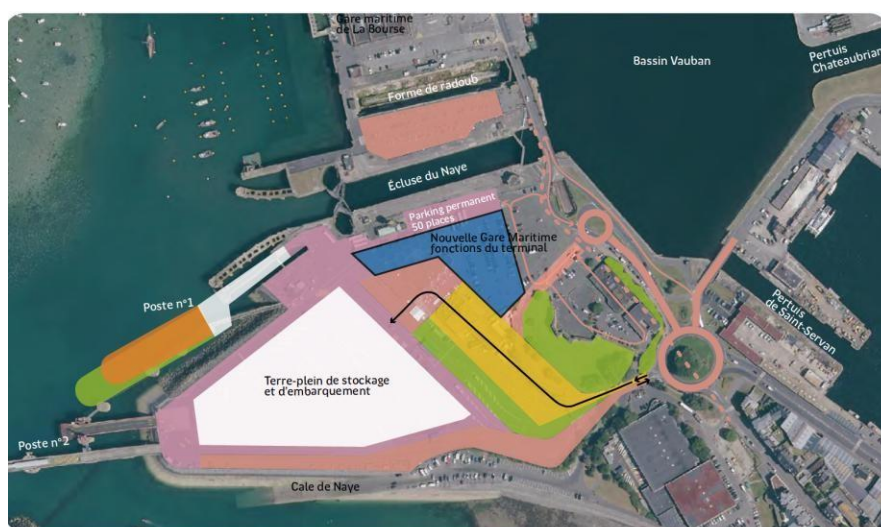
Le Terminal du Naye accueille, à Saint-Malo, le trafic (fret et passagers) des ferries assurant des liaisons avec la Grande-Bretagne et les îles Anglo-Normandes. Initialement créée en 1925, l'équipement a été détruit durant la 2nde guerre mondiale puis reconstruit en 1945. Il se caractérise aujourd'hui par une réelle vétusté de ses différentes composantes (quais d'amarrage, bâtiment d'accueil du public, parking, dispositifs de contrôle et d'embarquement, circulation aux abords). La Région Bretagne, autorité portuaire pour les 22 ports bretons, entend donc procéder à une rénovation globale en cohérence avec son souhait de conforter le développement du port de Saint-Malo dans son ensemble. Par ailleurs, une dimension importante du projet concerne la relation « ville - port » dans la mesure où le Terminal, comme le port lui-même, est étroitement imbriqué dans le tissu urbain.

Tel que soumis à la concertation préalable, le dossier comporte une option de référence et trois scénarios détaillés dans le dossier de concertation :

- *L'option dite « de référence »* est la plus proche de ce que l'on pourrait aussi nommer « option 0 ». Elle ne prend en effet en compte que des travaux obligatoires du fait de l'obsolescence des installations et donc liés à des considérations de sécurité et de sûreté. Toutefois, ce scénario inclut également l'amélioration des liaisons entre la ville et le port. A bien des égards, on peut, de fait, considérer que cet aspect doit être traité « toutes choses égales par ailleurs ».

- En plus des travaux évoqués dans l'option de référence, *le scénario 1* repose sur la déconstruction et la reconstruction du poste à quai n°1. Il s'agirait d'optimiser les conditions d'accès et les usages de cet équipement en le rendant opérationnel de manière permanente. Cela permettrait de désengorger le poste n°2 et ouvrirait la possibilité d'une escale supplémentaire l'après-midi.
- *Le scénario 2* prévoit, lui, l'approfondissement et l'élargissement du chenal d'accès. Il en découlerait une capacité d'accueil de plus grands navires et la mise en place d'horaires d'escales plus attractifs qu'à l'heure actuelle. L'activité serait concentrée sur le poste n°2 dont l'accessibilité serait améliorée. En revanche, le poste n°1 serait abandonné, ce qui rendrait impossible la gestion de deux escales simultanées.
- *Le scénario 3*, privilégié par le maître d'ouvrage au moment où s'est organisée la concertation (« l'option la plus en phase avec sa stratégie pour offrir le niveau de service le plus élevé » ainsi que l'exprime le dossier de concertation), réunit la plupart des travaux énumérés dans les trois options précédentes. Il y ajoute la construction d'une nouvelle gare maritime et la refonte complète du terre-plein.

Le schéma ci-dessous permet de visualiser le projet (scénario 3) :



	Zone 1 : accueil et contrôle véhicule
	Zone 2 : stationnement avant embarquement
	Zone 3 : support ZAR
	Zone 4 : accueil gare maritime + fonctions : Compagnies, PAF, Douanes, Pilotes, etc

	Zone 5 : personnel, usagers et secours
	Zone 6 : accueil, attente PL hors ZAR
	Zone 7 : sortie VL / PL
	VL vers la zone d'embarquement
	PL vers la zone ZAR

Enfin, le bilan financier des différents scénarios s'établit ainsi :

Montants scenarii en M€ TTC				
Scénario	référence	1	2	3
Volet maritime	20	40	30	48
Volet terrestre	10	10	10	42
Étude et frais divers	5	10	10	20
Montant total estimé	35	60	50	110

- Contexte du projet : par rapport à la décision initiale d'engager le projet, et au-delà des considérations structurelles évoquées ci-dessus, trois éléments importants peuvent modifier tant ses contours que son principe. Il s'agit des conséquences de la confirmation du Brexit, de la manière dont l'actuelle crise sanitaire pourra influencer sur les échanges touristiques et commerciaux, et éventuellement du résultat des futures élections régionales.
- Calendrier du projet (*selon scénario 3*) : le début des travaux est, pour l'instant, prévu en 2023 et la mise en service de l'installation rénovée pour fin 2025/ début 2026.
- Schéma décisionnel : il appartiendra à l'exécutif régional de faire approuver par l'assemblée délibérante les suites qui seront données au projet et, bien entendu, si la décision est prise de le poursuivre, la forme définitive qu'il revêtira.

Une fois prise cette décision politique de principe, le phasage prévoit, pour ses principales étapes, la réalisation d'un dossier d'avant-projet, une enquête publique puis le dépôt d'une autorisation de réaliser les travaux.

La saisine de la CNDP

- Contexte de la concertation : la saisine de la CNDP s'est effectuée après la décision de principe du Conseil régional de Bretagne d'entreprendre la rénovation du Terminal. A ce stade, la concertation pouvait s'engager en intégrant l'hypothèse de ne pas réaliser l'opération. D'autre part, comme indiqué par ailleurs, plusieurs scénarios ont été intégrés dans le dossier de concertation.
- Décision d'organiser une concertation préalable L 121-8

Par décision lors de la séance plénière du 3 juillet 2019 la CNPD a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L. 121-9 du code de l'environnement et a désigné Madame Danielle FAYSSE et Monsieur GUINOT-DELÉRY comme garants de la concertation.

Dans le cadre d'une concertation préalable L 121-8, les modalités de la concertation sont définies par la Commission nationale du débat public. Suite à la concertation préalable, une concertation post concertation préalable est mise en place, jusqu'à l'enquête publique, également sous l'égide d'un ou deux garants CNDP.

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garants neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du garant qui se trouve en annexe de ce bilan.

- Le rôle du garant

Un garant est une personne inscrite sur la liste nationale des garants, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un ou plusieurs garants pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les public concernés. Chaque tiers garant est lié à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui présente à tou.te.s son rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du maître d'ouvrage. A l'issue de la concertation, les garants rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, les garants avaient pour mission d'être particulièrement attentifs à ouvrir le champ du débat à trois grandes séries d'aspects : territoriaux (liaisons entre le port et la ville de Saint-Malo), socio-économiques (conséquences du Brexit, tourisme, évolution prévisible du trafic) et environnementaux (impacts des travaux sur le milieu maritime, impacts sur le milieu urbain et la population d'un accroissement du trafic).

LE TRAVAIL PREPARATOIRE DES GARANTS

Travail mené avec le Conseil régional de Bretagne

Pour mener à bien cette concertation, le Conseil régional de Bretagne s'est adjoint le concours (assistance à maîtrise d'ouvrage) de la société MD Conseil, basée à Lille.

L'une des premières préoccupations des garants a été de convenir d'une méthode et d'un programme de travail avec le porteur de projet.

La première réunion en ce sens s'est tenue à Rennes le 13 septembre 2019, en présence du Directeur Général des Services.

Dès cette première rencontre, le calendrier de la phase « active » de la concertation, initialement prévue au tout début de l'année 2020, a été décalé à la fin du printemps 2020, sur recommandation des garants auxquels il semblait peu opportun de mener cette opération durant la campagne des élections municipales de mars 2020.

La mise en place d'un comité de suivi suite à la concertation préalable été annoncée par la Région Bretagne dès les premières rencontres avec les garants.

Fin 2019 et début 2020, plusieurs réunions ont été organisées avec l'équipe projet et le service communication du Conseil régional, ainsi que le cabinet MD Conseil, afin de préparer le dossier de concertation et de définir les modalités de la concertation.

Les garants ont également rencontré, en janvier 2020, le vice-président du Conseil régional **alors** en charge du dossier. Cet entretien a permis de sensibiliser ce dernier aux principes de la concertation et aux attentes de la CNDP.

La crise sanitaire liée l'apparition de la COVID 19 sur le territoire français et la période de confinement général qui a suivi sont venues contrarier le calendrier initial. Afin d'assurer un maximum de réunions publiques et d'ateliers en « présentiel », la concertation a été décalée à l'automne 2020.

Entre les mois de mars et de septembre 2020, de nombreuses réunions de travail ont été organisées en visioconférence. Elles ont permis de finaliser le dossier de concertation, examiné par la CNDP le 2 juillet 2020, et de définir le dispositif de la concertation, validé par la CNDP à la même date.

Les résultats de l'étude de contexte

Un élément de contexte mérite, avant tout, d'être ici souligné : la fin de l'année 2019 a été marquée par un changement de concessionnaire pour l'exploitation du port de Saint-Malo. Cet événement est d'autant plus significatif que la CCI, qui n'a pas été retenue à l'issue du dernier appel d'offres, détenait la concession depuis plus de cinquante ans. Lui succède l'entreprise EDEIS, qui a repris depuis décembre 2016 les activités d'ingénierie et d'opérations/maintenance de SNC-Lavalin.

Entre septembre 2019 et février 2020 les garants se sont attachés à rencontrer les différentes institutions et structures concernées par le projet ou étant susceptibles de participer à la concertation proprement dite (Cf. tableau joint en annexe).

Les garants ont commencé par contacter les personnes identifiées par le maître d'ouvrage et ont ensuite fonctionné par « capillarité », au fur et à mesure des échanges avec les premiers interlocuteurs.

Au total 21 entretiens en vis-à-vis ont été réalisés à Saint-Malo et 35 personnes ont été rencontrées par les garants :

Institutionnels :

- M. le Maire de Saint Malo,
- M. le sous-préfet de Saint Malo,
- M. le Vice-président du Conseil régional de Bretagne en charge de l'économie, l'innovation, l'artisanat et les TPE,
- SPL destination Saint- Malo (Office de tourisme de Saint-Malo),
- Services de l'aménagement urbain et de l'espace public de la Ville de Saint-Malo.

Acteurs portuaires :

- Société EDEIS,
- Brittany Ferries,
- Condor Ferries (voyageurs),
- Morvan fils transit (logistique et fret),
- Comité local des pêches.

Associations

- Association pour le développement concerté de l'Intra Muros (ADCIM),
- Bretagne Vivante (FNE)
- Association Dinard côte d'Emeraude Environnement (ADICEE),
- Eaux et Rivières de Bretagne,
- Association OSONS,
- Association Pays d'Emeraude Mer Environnement (APEME),
- Délégation départementale de la Société pour la protection des paysages et de l'esthétique de la France Société (SPPEF),
- Association " Les Vaseux" pêcheurs plaisanciers,
- Association Droit de Cité Saint Servan - Cité d'Aleth,
- Association des commerçants de Saint Servan,
- Association des Commerçants Intra Muros.

Il convient d'abord de souligner le très bon accueil qui a été réservé aux garants lors des prises de rendez-vous. D'une façon générale, les personnes rencontrées lors des entretiens ont exprimé un intérêt réel pour la

notion de concertation préalable que beaucoup découvraient. Toutes ont accepté l'idée d'une participation active à la démarche le moment venu.

Par ailleurs, plusieurs acteurs ont demandé la mise à disposition des associations des études économiques et environnementales au fur et à mesure de leur réalisation.

Les entretiens réalisés ont permis d'avoir une idée assez précise des points de vue en présence.

Si l'on excepte l'engagement spécifique du maître d'ouvrage et des partenaires impliqués comme la commune de Saint-Malo, le concessionnaire et les compagnies de ferries, deux positionnements peuvent être distingués :

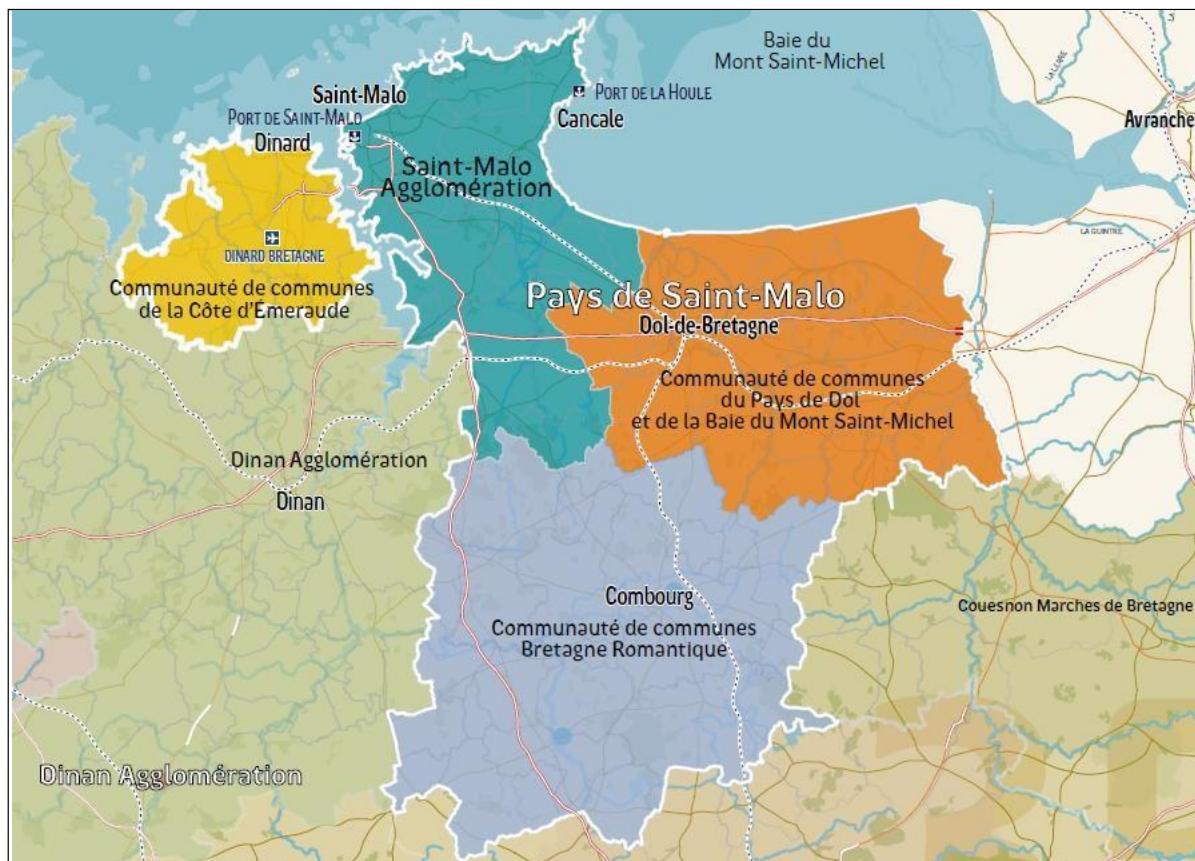
- Pour les plus nombreux, on note un a priori favorable au projet qui s'accompagne, souvent, de l'expression d'une vigilance affirmée quant à certains de ses aspects (en phase travaux ou en phase d'exploitation) et d'une demande d'informations complémentaires. Ceci vaut, par exemple, pour le Comité des pêches ou par l'association des habitants et commerçants de l'Intra-muros.
- Pour d'autres, relevant du monde associatif environnementaliste, les rendez-vous, toujours courtois, ont donné lieu à des appréciations critiques remettant en cause le principe même d'un projet visant à accroître les flux de fret et de passagers et les impacts du projet sur l'environnement, en particulier sur le milieu marin et la qualité de l'air. Même si ces réserves ont été exprimées de façon mesurée lors de entretiens, les garants ont bien senti que ces enjeux allaient faire l'objet d'interrogations, voire de prises de positions plus tranchées, au cours de la concertation.

A l'issue de cette étude de contexte les garants ont identifié les enjeux suivants :

- Opportunité du projet ;
- Dimensionnement du projet ;
- Insertion du projet dans la ville de Saint Malo (aménagement urbain, liaison ville-port, circulations) ;
- Impact environnementaux des travaux sur le milieu marin (opérations de déroctage et extraction de sédiments pollués) ;
- Impacts sur l'environnement urbain en phase travaux et aussi en phase de fonctionnement (nuisances sonores, pollution de l'air, insertion paysagère dans un site emblématique ;
- Aspects économiques (évolution de la fréquentation du terminal dans le contexte du Brexit, incidences sur les autres activités portuaires, le tourisme, les activités commerciales et de service).

S'agissant du périmètre géographique de la concertation, les garants ont jugé que le territoire proposé par le maître d'ouvrage, à savoir l'ensemble du Pays de Saint-Malo, qui représente 170 265 habitants et 73 communes regroupées en quatre intercommunalités, était bien adapté eu égard aux enjeux socio économiques du projet et à ses incidences sur la circulation routière. Les garants ont également insisté sur la nécessité de porter une attention particulière à la commune de Dinard, impactée, en phase travaux, par les opérations de déroctage-extraction de sédiments et, en phase exploitation, par les nuisances sonores engendrées par le stationnement nocturne des ferries.

Périmètre de la concertation : le Pays de Saint-Malo



L'élaboration du dispositif de concertation

Comme déjà indiqué et afin de ne pas interférer avec la campagne des élections municipales, le calendrier de la concertation, a été une première fois décalé, à la demande des garants, sur les mois de juin-juillet 2020

En mars 2020, à deux semaines du passage prévu en assemblée plénière de la CNDP afin de valider les modalités de concertation ainsi que le dossier de concertation, deux points nouveaux sont venus télescoper ce nouveau calendrier :

- 1 - La crise sanitaire liée à la pandémie de COVID 19 et la période de confinement

Le contexte sanitaire inédit a amené le maître d'ouvrage à décaler à nouveau la période de concertation et à revoir son dispositif.

Après échanges avec les garants et afin d'essayer de garantir un maximum de réunions publiques et de rencontres avec le public en présentiel, la décision a été prise de repousser la phase active de la concertation à l'automne 2020, soit du 1^{er} octobre au 13 novembre 2020.

Dans l'idée de maintenir la dynamique créée autour de la mise en place de cette concertation, tous les acteurs rencontrés ont été tenus informés du report de la concertation à la rentrée 2020.

- 2 – L'introduction, dans le dossier de concertation, de scénarios supplémentaires pour la réalisation du projet

Les garants avaient, dès les premières discussions avec le maître d'ouvrage, fortement insisté pour la présentation d'une « hypothèse zéro », c'est-à-dire l'exposé aussi objectif que possible des conséquences

d'un abandon du projet. En dépit de certaines réticences de l'échelon politique de la collectivité régionale, ce point était acquis dans la version qui devait être soumise à validation début avril.

Suite à un contact avec la CNDP en mars 2020, au moment où, déjà, se profilait la perspective d'un report de la phase active de concertation prévue en juin et juillet 2020, il a été demandé aux garants de transmettre au Conseil régional le souhait d'ajouter des scénarios alternatifs, en plus de « l'option zéro » et du projet tel que conçu par le porteur de projet.

Malgré les contraintes liées à période de confinement les garants ont veillé, autant qu'il était possible, à la « sincérité » et à la clarté de ces compléments apportés au dossier de concertation. Ces éléments figurent bien dans le document présenté le 1^{er} juillet en séance plénière de la CNDP.

Les tableaux comparatifs inclus dans le dossier synthétisent le travail effectué sur les différents scénarios.

Le dossier, le calendrier et le dispositif de la concertation ont été présentés à la CNDP lors de sa séance plénière du 1^{er} juillet 2020 qui s'est déroulée en visioconférence.

La Commission nationale a considéré que le dossier de concertation proposé par le maître d'ouvrage était suffisamment complet pour informer le public, sous réserve que le corps du document soit complété sur les impacts environnementaux et l'analyse socio-économique du projet, notamment à partir des éléments contenus dans les fiches annexées au dossier.

Le Conseil régional a mis à profit la période estivale pour apporter les compléments demandés.

- La mise en place d'un dispositif adapté et adaptable aux contraintes sanitaires

Le dispositif a été élaboré par le Conseil régional et le cabinet MD Conseil, en étroite collaboration avec les garants.

Les relations entretenues avec le maître d'ouvrage lors de cette phase de préparation ont toujours été fluides et constructives malgré les difficultés liées à la mise en place de réunions de travail dématérialisées pendant la période de confinement et au-delà.

Les demandes des garants telles que :

- la mise en place d'expositions extérieures en plusieurs points stratégiques de la ville (à l'entrée de l'intra-muros (devant l'office de tourisme), devant le terminal du Naye, à l'intérieur de la gare maritime et sur la place du marché de Saint Servan,
- l'organisation d'une visite du terminal Ferry avant chaque atelier thématique,
- le dépôt d'un registre d'expression et l'organisation d'une permanence d'accueil du public en mairie de Dinard,
- La mise à disposition du public, sur le site internet dédié à la concertation, de toutes les études déjà réalisées et au fur et à mesure de leur réception,

ont été accueillies positivement par les représentants du maître d'ouvrage.

Dans les circonstances rappelées ci-dessus, les garants estiment que tout ceci témoigne du souci de la collectivité de suivre au plus près leurs préconisations.

- Le dispositif de concertation

Information du public

- Affichage réglementaire et insertion dans la presse
- Diffusion d'affiches sur l'ensemble du territoire

- Distribution de flyers
- Articles dans la presse

Pendant la concertation

Dossier de concertation et son résumé, consultables :

- En version papier en mairie de Saint-Malo et dans chacune des 73 communes du pays de Saint- Malo ;
- En version numérique, sur le site internet de la Région.

2 réunions publiques aménagées :

- Réunion de lancement le 01 octobre 2020 (en présentiel avec retransmission en ligne) ;
- Réunion de restitution le 05 novembre 2020 (en distanciel).

6 ateliers participatifs portant sur trois thématiques : l'économie (emploi, tourisme, pêche, ...), l'interface ville-port et l'environnement.

Programmation de 2 séries d'ateliers sur chaque thématique pour approfondir les débats.

Organisation d'une visite du terminal du Naye avant chaque atelier pour faciliter la compréhension du projet.

Un site internet du projet servant de ressource documentaire et de plateforme citoyenne présentant :

- Le dossier de concertation et sa synthèse ;
- Un film pédagogique présentant le site et le projet ;
- Les études réalisées dans le cadre de l'élaboration de l'étude d'impact ;
- La synthèse des études réalisées dans le cadre de la conception du volet nautique ;
- La synthèse des études réalisées dans le cadre de la conception du volet terrestre.

Des expositions extérieures en plusieurs endroits de la ville ;

Des rencontres avec le public : sur le marché de Saint Servan, dans les mairies de Saint Malo et de Dinard et en gare maritime du Naye.

Des registres d'expression : déposés dans les mairies de Saint Malo et de Dinard et dans la gare maritime du terminal.

Une adresse postale.

Une adresse électronique : concertation-cndp-terminaldunaye@bretagne.bzh

Le dispositif de concertation :

85 affiches réglementaires,
 422 affiches publicitaires
 5000 flyers
 390 dossiers de concertation et 186 résumés non techniques diffusés
 7 encarts presse, présence en digital durant une semaine sur différents supports (Ouest-France, Le Télégramme, le Pays Malouin)
 2 semaines de campagne sur Facebook
 Actualités sur le site bretagne.bzh relayées sur Twitter, Facebook, LinkedIn. 2 « évènements Facebook » créés
 1 réunion d'ouverture, 1 réunion de restitution du travail en ateliers,
 6 ateliers thématiques
 12 permanences du porteur de projet

LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

Le dispositif élaboré lors de la préparation de la concertation a été adapté en fonction de l'évolution des contraintes sanitaires liées à l'épidémie de COVID 19.

La première réunion publique s'est déroulée le jeudi 1^{er} octobre 2020, de 20 h à 22h15, à l'espace Bouvet situé à Saint-Servan. Elle a rassemblé environ 120 personnes dans le strict respect des mesures sanitaires et elle a été retransmise en ligne sur le site du Conseil régional ainsi que via Twitter et Facebook.

935 spectateurs se sont connectés sur le compte Twitter (651 en direct/284 en rediffusion).

1 851 vues de vidéos de 3 secondes ont été comptabilisées sur Facebook.

Après l'ouverture de la séance par M. le Maire de Saint Malo et une présentation, par les garants, de la démarche de concertation placée sous l'égide de la CNDP, les représentants du maître d'ouvrage (élu, techniciens, bureau d'études) ont exposé le projet de modernisation du terminal ferry du Naye et les trois scénarios envisagés.

La deuxième partie de la soirée a été consacrée aux échanges avec le public. Elle a donné lieu à 13 interventions de personnes présentes dans la salle et une intervention via Facebook., relayée par la personne en charge de l'animation de la réunion publique.

Les 6 ateliers thématiques

Le dispositif initial prévoyait l'organisation de 2 ateliers pour chaque thématique avec les mêmes participants ; la première séance étant consacrée à l'appropriation du sujet, la seconde à l'approfondissement.

Compte-tenu du nombre de personnes inscrites à ces ateliers, de la capacité des salles destinées à les accueillir (20 personnes) et des contraintes sanitaires, ce dispositif n'a pu être mis en place. C'est pourquoi deux séries d'ateliers identiques ont été programmées. Toutes les personnes inscrites ont donc pu participer à un ou plusieurs ateliers.

Les trois thématiques soumises au débat :

- Le développement économique (5 et 12 octobre) : Le terminal Ferry : un vecteur de développement économique du port de Saint -Malo et plus largement du pays de Saint-Malo?
- Environnement (6 et 13 octobre) : Quels impacts à terre et en mer?
- Interface ville –port (8 et 15 octobre) : Comment améliorer les liaisons entre la ville et le port de Saint-Malo?

Les 6 séances se sont déroulées de façon identique sur le modèle suivant :

Accueil des participants

Visite du terminal ferry adaptée à chaque thématique avec présentation des scénarios envisagés

Atelier

- Présentation de la thématique et des enjeux
- Répartition en 3 groupes (World Café)
- Mise en commun des travaux

Ces ateliers ont réuni un total de 89 participants. Certaines personnes se sont inscrites à plusieurs ateliers.

La typologie des 59 personnes ayant participé aux ateliers est la suivante :

- 35 riverains – citoyens
- 14 représentants d'associations
- 5 acteurs portuaires (EDEIS, pilotes, Pêcheurs...)
- 5 institutionnels (mairie de Saint-Malo, CCI...)

Les garants étaient présents lors des six ateliers. Ils sont intervenus pour présenter ou rappeler les principes de la concertation ou les spécificités de la procédure organisée sous l'égide de la CNDP, en application de l'article L.121-8 du Code de l'environnement.

Ils ont aussi été amenés à répondre aux critiques relatives à la remise en cause, par certains, du principe même de la concertation, la réalisation du projet étant, selon ces personnes, déjà décidée par le Conseil régional de Bretagne.

D'autres critiques ont porté sur l'absence de réponses suffisamment précises apportées aux interrogations relatives aux impacts de chacun des différents scénarios, en particulier sur le milieu marin, la circulation routière et l'économie locale.

Enfin, suite à l'atelier « Interface ville –port » du 8 octobre 2020, le maître d'ouvrage, à la demande des garants, a mis à disposition du public, sur le site internet de la concertation, le plan masse du projet de gare maritime.

Les permanences du porteur de projet

Les représentants du maître d'ouvrage ou du cabinet MD Conseil sont allés à la rencontre du public lors des 12 permanences assurées sur le marché de Saint-Servan, (à Saint-Malo), en mairies de Dinard et de Saint-Malo, sur l'esplanade Saint Vincent et dans la gare maritime du Naye.

Ils y ont rencontré environ 90 personnes, la plupart sur le marché de Saint-Servan.

Les cahiers d'expression du public ont été déposés dans les mairies de Saint Malo et de Dinard et dans la gare maritime du terminal du Naye. Aucune contribution n'a été inscrite dans ces registres.

La réunion de restitution des ateliers

Suite à la mise en place du confinement, à compter du 29 octobre 2020 et pour une durée minimum d'un mois, cette réunion, initialement prévue en public le 5 novembre 2020, à l'espace Bouvet situé à Saint Servan, a été reportée au 13 novembre.

Ce report a permis de mettre en place un nouveau dispositif de réunion publique interactive.

Les intervenants, ont été filmés à l'espace Bouvet et leurs présentations ont été retransmises en direct sur le site de la Région Bretagne et sur les comptes Twitter et Facebook. Le public a pu s'exprimer soit par écrit, soit en demandant à prendre la parole.

Après une ouverture de séance par M. le Maire de Saint-Malo et M. le Conseiller régional en charge du projet, 3 personnes ayant participé aux ateliers ont restitué l'essentiel des questions et propositions exprimées lors de ces ateliers. Les garants ont ensuite présenté une synthèse des contributions enregistrées sur la plateforme numérique.

La deuxième partie de la soirée a été consacrée aux échanges avec le public. Elle a donné lieu à 5 interventions en direct et à 26 questions écrites.

- 60 personnes se sont connectées au site internet.
- 796 spectateurs (429 en direct/367 en rediffusion) se sont connectés sur le compte Twitter et
- 1 410 vues de vidéos de 3 secondes ont été comptabilisées sur le compte Facebook.

SYNTHESE DES ARGUMENTS EXPRIMES

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

La synthèse ici présentée reprend ce qui a été recueilli sur le site de la concertation mais également à l'occasion des réunions publiques, des ateliers participatifs, des différents entretiens que nous avons menés lors de la phase de préparation de la concertation et des permanences du porteur de projet.

Pour plus de détails il convient de se rapporter à l'annexe 3 : Restitution des ateliers et Réponses du maître d'ouvrage aux questions posées lors de la concertation.

- L'opportunité du projet

Des interrogations, voire, fussent-elles demeurées très minoritaires, de franches oppositions, ont émergé quant au principe ou à l'ampleur du projet. Les arguments avancés pour justifier ces prises de position ont été essentiellement de trois ordres, certains intervenants pouvant, d'ailleurs, s'appuyer sur plusieurs d'entre eux :

- La contradiction ressentie entre les objectifs affichés (développement des trafics passagers et fret, augmentation de la taille des bateaux accueillis) et la « sobriété » mise à l'ordre du jour dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique.
- La crainte que les conséquences du Brexit ne viennent contrarier la stratégie prônée par le maître d'ouvrage pour l'avenir du port de Saint-Malo en général et pour le Terminal du Naye en particulier.
- Le rejet de la perspective d'un accroissement du trafic routier, notamment s'agissant des poids lourds, et donc des nuisances pour la population locale.

- La reconfiguration du lien Ville – Port

Comme il a été indiqué plus haut dans la présentation du projet, cette dimension a été prise en compte dès l'origine par le Conseil régional. Le grand intérêt manifesté pour cette thématique durant la concertation a confirmé la pertinence de ce choix.

Pour beaucoup de contributeurs, l'opération de rénovation offre l'occasion, d'une part de remédier à différents dysfonctionnements urbains liés à l'activité du Terminal, d'autre part de doter la zone portuaire de modes de déplacements « doux » en cohérence avec les impératifs de la période et des années à venir. De nombreuses propositions ont donc été enregistrées concernant la limitation de la circulation automobile aux abords du Terminal (développement des solutions de transports collectifs, éloignement du stationnement, création d'aménagements cyclo-piétonniers). (Annexe 3 – Ateliers interface ville-port et questions, 39, 42, 43,46 et 50)

Ces logiques ont été en outre appliquées à la recherche, jugée indispensable, de meilleures liaisons entre l'Intra-muros, le port et le quartier Saint-Servan. (Annexe 3 – Ateliers interface ville-port et questions 37 et 38)

La nécessité d'une étroite coopération entre les collectivités régionales et municipales pour la réussite de ces orientations a été maintes fois soulignée.

- Les préoccupations environnementales et les nuisances

L'activité courante du port de Saint-Malo a généré, ces dernières années et récemment encore, des inquiétudes sans lien avec le trafic ferries. D'ailleurs, durant la concertation, les événements dramatiques survenus à Beyrouth le 4 août 2020 n'ont pas manqué d'être évoqués, sans doute en raison de la possibilité ainsi offerte d'interpeller les différentes autorités en charge de la sécurité portuaire. Quoiqu'il en soit, cette sensibilité s'est retrouvée autour du projet mis en débat à travers plusieurs approches :

-> L'impact des travaux sur le milieu maritime : les scénarios 2 et 3 (Cf. ci-dessus, « le projet, objet de la concertation) supposent le recours à des techniques (déroctage/dragage) inquiétant particulièrement les professionnels de la pêche qui ont manifesté le souhait d'obtenir des garanties, voire des compensations, liées à la perturbation de leurs activités. Des questions ont été aussi posées quant à l'effet sur les mammifères marins et, globalement, les milieux naturels. (Annexe 3 - Ateliers environnement et nuisances et questions 11, 12,19, 22, 23, 24, 25, 26, 27et 28).

-> L'impact des travaux sur les riverains : une précédente campagne de travaux similaires à ceux venant d'être évoqués a laissé des traces dans la population en raison des dommages causés alors à un certain

nombre d'habitations. Des assurances ont donc été réclamées à ce titre également.

-> Nuisances sonores des bateaux à quai : un nombre significatif de contributeurs ont évoqué le bruit nocturne provoqué par certains navires en raison des générateurs électriques en période de recharge. Le souhait a été manifesté que le projet de rénovation conduise à la disparition du phénomène. (Annexe 3 – Ateliers environnement et nuisances et question 29)

-> Nuisances liées au trafic routier : ce sujet recoupe naturellement ceux des aménagements urbains ou même de l'opportunité du projet mentionnés plus haut. Toutefois, les inconvénients de tous ordres (embouteillages, sécurité, bruit, pollution de l'air) résultant du trafic engendré par le Terminal ont été fréquemment abordés en tant que tels, y compris par des intervenants ne manifestant pas de réelles réserves à l'égard du principe de la rénovation. (Annexe 3 - Ateliers environnement et nuisances et questions 30 et 56)

- La nouvelle configuration du Terminal

Ce thème est tout particulièrement apparu à l'occasion des ateliers participatifs. Des propositions très concrètes ont été formulées autour de l'attractivité du lieu et de son insertion dans la ville. Si la dimension des activités purement commerciales n'a pas suscité une totale unanimité (concurrence éventuelle avec le commerce local), l'intention s'est manifestée de ne pas le limiter à un endroit « de passage » mais d'y offrir, y compris pour les non-voyageurs, des opportunités de fréquentations pour des motifs divers (découverte visuelle du port via une terrasse, activités culturelles, etc...). (Annexe 3 – Ateliers développement économique et questions 41, 47, 48, 49 et 50)

Perspectives d'évolution du projet résultant de la concertation

Dès la fin de la concertation, le Conseil régional a souhaité présenter les premiers enseignements qu'il retirait de cette phase d'échanges et les points sur lesquels il entendait faire porter sa réflexion en vue d'une évolution des contenus du projet :

- Comité de suivi.

Dans le cadre de la concertation post, la Région Bretagne souhaite poursuivre la dynamique de la concertation préalable en faisant perdurer ce lien avec la population, conformément à ses engagements envers la CNDP. Le comité pourrait être constitué des collèges représentatifs suivants :

- Institutions
- Associations
- Acteurs Portuaires
- Citoyens, hors société civile organisée.

- Nuisances sonores dues à la présence des navires à quai, surtout la nuit

La Région s'engage à essayer de trouver une solution temporaire avant l'achèvement des travaux du terminal, le plus tôt possible, sous réserve de pouvoir lever des contraintes techniques (bruit émis et compatibilité avec les installations des bateaux).

Le comité de suivi permettra d'informer la population sur les suites données.

- Vigilance vis-à-vis des impacts de l'augmentation du trafic sur la ville (congestion éventuelle de la circulation, bruit, qualité de l'air)

La collectivité régionale considère que travailler sur des solutions logistiques de gestion des flux amont de la

ville, dont l'activité du terminal apporte une part non négligeable, est nécessaire. Il faut éviter la congestion des routes et des rues à proximité du terminal et sur l'agglomération.

C'est l'agglomération qui est compétente sur les mobilités sur son territoire. La Région propose de contribuer à la réflexion visant à trouver des solutions compatibles avec le calendrier de la réalisation du terminal.

- Réappropriation des espaces portuaires par les malouins, en particulier l'interface Ville-port

Le programme du projet répond, à ce stade, aux besoins spécifiques de l'activité du terminal ainsi qu'aux besoins des mobilités urbaines sur l'interface Ville-port, le tout dans un espace contraint. Ainsi, des aspects fonctionnels et techniques pluriels et complexes sont à intégrer à cet aménagement.

Toutefois, l'élargissement des usages externes à l'activité de transport (déambulation, exposition, concerts, food trucks) sera étudié avec EDEIS et la Ville de St Malo.

Par ailleurs, la demande récurrente des vues à offrir depuis les toitures de la gare du terminal vers les activités du port, notamment vers l'écluse, a été entendue. La Région demandera au maître d'œuvre en charge de la conception de la gare maritime du Naye d'étudier un accès public en toiture permettant de restituer des vues sur le port. Le comité de suivi permettra de communiquer sur les suites données.

- Collaboration/partenariat entre la Ville de St Malo et la Région Bretagne sur le Terminal du Naye et les autres sujets partagés entre les collectivités à l'échelle du territoire (hors terminal).

Le maître d'ouvrage reconnaît que le terminal du Naye constitue un espace contraint, entouré de sujets qu'il faudra traiter, et qu'il n'ignore pas (pont de l'écluse, liaison douce Bas-Sablons, liaison douce Intra-muros, gare de la bourse, cale du Naye, piscine du Naye). La Région estime qu'elle n'a pas à s'exprimer à la place de la Ville de St Malo sur son domaine de compétence, mais précise l'existence de coopération et de partenariat (groupement de commande d'études) qui devront être poursuivis pour assurer la compatibilité entre les projets.

- La pertinence du scénario qui sera retenu.

Le Conseil régional confirme porter à ce jour un scénario préférentiel (n°3). Cependant il admet que des questions restent en suspens (reprise du trafic notamment) avant une prise de décision définitive qui devra également prendre en compte les retombées diverses de l'activité sur le territoire.

AVIS SUR LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour tous les citoyens, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programme qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le déroulement de la concertation a fait l'objet d'un chapitre spécifique supra. Les paragraphes qui suivent expriment l'avis des garants sur l'atteinte des objectifs de la concertation.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Le dossier de concertation, les études mises à disposition du public sur le site internet de la Région, les réunions publiques et les ateliers ont permis au public disposer d'informations claires et complètes sur le projet porté par le Conseil régional de Bretagne.

La présentation de l'option de référence et des trois scénarios envisagés dans le dossier, mais aussi lors des visites du site du terminal du Naye et des réunions publiques, a favorisé l'émergence d'éléments de débat, même si certains ont regretté que le maître d'ouvrage affiche d'emblée dans le dossier sa préférence pour le scénario n° 3.

Les garants tiennent cependant à souligner que, lors de ses prises de paroles en réunion publique, l'élu en charge du dossier s'est à chaque fois exprimé sur le fait qu'aucun des trois scénarios n'était arrêté, que toutes les options restaient ouvertes et que la Région Bretagne ne prendrait sa décision sur la suite à donner au projet qu'en 2021. Ce positionnement a été encore plus affirmé lors de la réunion publique de restitution des ateliers, à l'aune des avis argumentés développés dans les contributions, mais aussi, et sans doute surtout, eu égard aux incertitudes liées au Brexit, à la crise sanitaire et aux échéances électorales.

Les garants ont entendu des critiques concernant l'insuffisance des informations relatives aux impacts comparés des différents scénarios, en particulier sur l'environnement, la circulation dans Saint-Malo et les aspects socio-économiques. A ce stade de l'élaboration du projet, les états des lieux, qui ont subi des retards compte tenu de la période de confinement du printemps 2020, sont en cours de finalisation. Si les grands enjeux de sensibilité environnementale sont déjà connus, l'étude d'impact ne sera réalisée que lorsque le choix du scénario sera effectif. Cette critique, à mettre en perspective avec la précédente, pose la question récurrente de l'insertion de la procédure de concertation dans le calendrier du processus de décision : suffisamment tôt pour que toutes les options restent ouvertes mais avec suffisamment d'éléments de compréhension des enjeux comparés des différentes options.

Ainsi, malgré les retards et les reports imputables à l'adaptation du calendrier et du dispositif de la concertation au calendrier électoral et à la crise sanitaire, le public a pu disposer d'informations claires sur la nature du projet compte tenu de son état d'avancement.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Le maître d'ouvrage, a mis en place d'importants moyens de communication pour mobiliser le public : campagnes d'affichage réglementaire et publicitaire, multiplication des expositions extérieures, distribution de flyers, campagnes sur les réseaux sociaux, encarts dans la presse. Il est également allé à la rencontre du public lors de permanences annoncées dans la presse.

Tout a été mis en œuvre pour accueillir, dans le respect des règles sanitaires en vigueur, le maximum de personnes lors de la réunion publique de lancement et lors des ateliers.

Le maître d'ouvrage a, en chaque occasion, démontré sa capacité à évoluer et à s'adapter aux demandes des garants et à la réglementation sanitaire.

Lors des réunions publiques et des ateliers, le Conseil régional et les représentants de la Ville de Saint-Malo ont sincèrement et clairement répondu aux questions et aux observations.

Des réponses aux questions posées par le public ont été apportées oralement lors des réunions publiques et des ateliers. Les réponses aux questions techniques ont été mises en ligne le 13 novembre 2020.

L'ensemble des réponses aux contributions recueillies avant le 10 novembre est présenté dans le tableau annexé au bilan (annexe 2). Ce document comporte aussi des engagements du maître d'ouvrage, repris dans le chapitre précédent.

Quelques chiffres clefs de la concertation :

120 participants à la réunion publique du 1^{er} octobre

89 participants aux ateliers thématiques

90 personnes rencontrées lors des permanences des porteurs de projet

1890 connexions au site internet de la Région entre le 17 septembre 2020 et le 13 novembre 2020

60 connections au site internet lors de la réunion publique du 13 novembre 2020

56 questions posées

25 contributions...

Malgré toutes ces actions, le nombre de personnes qui ont participé à cette concertation (environ 300) reste modeste comparé à la population de la ville de Saint Malo (46 000 habitants) ou de l'agglomération (80 000 habitants).

Plusieurs explications peuvent être avancées :

- La concertation s'est déroulée dans une période inédite à bien des égards. Dans un contexte anxiogène de crise sanitaire, avec de lourdes conséquences économiques et sociales, les habitants de Saint-Malo, comme les bretons, ont sans doute prêté moins d'attention aux actualités locales, forcément moins médiatisées ;
- Le terminal Ferry du Naye, bien que situé au cœur de la ville de Saint-Malo, entre les hauts lieux de fréquentation que sont l'intramuros et Saint- Servan, est peu connu, voire invisible et ne fait manifestement pas partie des préoccupations des malouins, à l'exception des riverains, de quelques citoyens, et des associations d'habitants et de protection de l'environnement ;
- Le report de la réunion publique de restitution des ateliers et son organisation sous forme de visioconférence ont eu pour conséquence de réduire significativement le nombre de participants à cette seconde réunion.

Malgré cette participation modeste mais qui a donné lieu à des échanges argumentés, la concertation a permis d'avancer sur un certain nombre de sujets tels que la mise en place d'un comité de suivi, la solution à apporter au problème des nuisances sonores engendrées par les navires à quai, la réappropriation de l'espace portuaire par les malouins et la nécessité de travailler en partenariat avec la Ville de Saint-Malo.

DEMANDE DE PRECISIONS ET RECOMMANDATIONS AU RESPONSABLE DU PROJET

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE). Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garants, le maître d'ouvrage du projet décide du principe et des conditions de la poursuite du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le maître d'ouvrage doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie du dossier d'enquête publique.

Précisions à apporter de la part du responsable du projet

Comme il a déjà été indiqué plus haut dans ce bilan, le maître d'ouvrage s'est attaché à fournir des éléments de réponses aux questions posées tout au long du processus de concertation. Cette volonté s'est manifestée particulièrement lors de la réunion publique d'ouverture du 1^{er} octobre 2020 et pendant le déroulement des différents ateliers thématiques. Enfin, le tableau joint en annexe présente les informations plus techniques apportées à différents intervenants en contrepoint à leurs interrogations.

Ce qui vient d'être rappelé indique bien le souci du Conseil régional de communiquer les informations en sa possession au moment où se déroulait la concertation. Les garants ont déjà mentionné dans la partie consacrée à l'effectivité du droit à l'information le fait qu'un certain nombre d'études sont certes encore à compléter ou affiner sans que cette situation soit imputable au porteur de projet. Compte tenu de l'état d'esprit positif de ce dernier, ces indications, bien identifiées, seront sans nul doute fournies quand aura été arrêté le scénario retenu.

Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

En cohérence avec ce qui précède, les garants souhaitent avant tout conforter le Conseil régional dans son engagement à mettre en place un comité de suivi. Ce comité deviendrait de fait une des composantes du processus de concertation post, c'est-à-dire du continuum de la concertation, entre la concertation préalable et l'enquête publique. Dans l'attente du choix définitif du scénario par le maître d'ouvrage, cet outil de dialogue aurait vocation à prendre connaissance et à discuter des nouvelles études produites.

La composition envisagée correspond aux exigences d'une interaction authentique entre les parties concernées. L'ouverture prévue à des citoyens « non organisés » est particulièrement intéressante et devra être traduite dans les faits.

Dans son bilan, le maître d'ouvrage précisera la composition du comité de suivi et les sujets sur lesquels il travaillera.

La thématique du lien « Ville – Port » constitue un aspect majeur des échanges à mener dans la suite du calendrier. Ceci suppose donc une articulation serrée entre les deux entre les deux collectivités concernées.

LISTE DES ANNEXES

- ANNEXE 1 : Lettre de mission des garants
- ANNEXE 2 : Tableau des rencontres avec les acteurs.
- ANNEXE 3 : Synthèse des ateliers participatifs (annexe 3a) et Réponses du maître d'ouvrage aux questions posées lors de la concertation (annexe 3b)



Commission nationale
du **débat public**

244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr

LA PRESIDENTE

Paris, le 5 juillet 2019

Madame,

lors de sa séance plénière du 3 juillet 2019, la Commission nationale du débat public vous a désignée garante du processus de concertation préalable pour le projet de réaménagement du terminal ferry du Naye à St-Malo, relevant de la catégorie 3 « Création ou extension d'infrastructures portuaires » de l'article R. 121-2 du Code l'environnement.

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général sur ce projet aux forts enjeux environnementaux et socio-économiques et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

La concertation préalable pour ce projet a été décidée en application de l'article L.121-8 du Code de l'environnement. Comme le précise l'article suivant L.121-9, « *lorsque la CNDP estime qu'un débat public n'est pas nécessaire, elle peut décider de l'organisation d'une concertation préalable. Elle en définit les modalités, en confie l'organisation au maître d'ouvrage et désigne un garant* ».

Rappel des objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large. Il est important que l'ensemble des parties prenantes ait connaissance des dispositions légales. L'article L121-15-1 du Code de l'environnement précise bien que la concertation préalable permet de débattre :

- De l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- Des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- Des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- Des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

.../...

Madame Danielle FAYSSE
Garante de la concertation préalable
Projet de réaménagement du terminal ferry du Naye à St-Malo (35)

En effet, la concertation du grand public sur le projet de réaménagement du terminal ferry du Naye doit permettre de répondre aux questions suivantes :

- Pour un projet dont l'un des enjeux principaux réside dans l'attractivité territoriale et le développement économique d'une région, qu'il serait à même d'accompagner en affirmant St-Malo dans la concurrence entre places portuaires, l'ouverture du champ thématique de la concertation semble indispensable. Cela peut passer par exemple par la discussion autour des fondements économiques qui justifient le projet, du partage ou non des objectifs et des prévisions de croissance du trafic maritime, des bénéfices locaux en matière d'emploi ou de cadre de vie d'une telle croissance, ou encore d'une comparaison avec d'autres exemples de modernisation portuaire. Dans tous les cas, cette concertation préalable qui s'engage doit permettre de discuter de l'opportunité de la modernisation du terminal du Naye et le maître d'ouvrage (« MO ») doit être en mesure d'apporter et d'entendre de la part du public de réelles alternatives à son projet, qui dépassent le principe des mesures d'évitement ou de compensation d'une option technique qui serait figée.
- Comment débattre des conséquences du réaménagement du terminal ferry sur l'interface avec la ville ? En ce sens, le projet de concours architectural concernant la gare maritime doit être pleinement intégré à la concertation pour permettre aux citoyens de participer à sa définition.
- Face à la technicité de certains aspects de ce projet, notamment en lien avec le domaine maritime et commercial, une attention particulière doit être portée sur la qualité de la mobilisation du public et de l'intelligibilité des informations données. La transparence la plus totale quant aux études d'impacts, leurs avancées et leurs résultats doit être garantie pour permettre au public de s'approprier pleinement les enjeux socio-économiques et environnementaux associés à ce projet.
- Le MO est accompagné par une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (« AMO ») en concertation. Les premiers éléments de stratégie de l'AMO ne semblent à ce jour pas pleinement définis. Dans tous les cas, aux termes de l'article L.121-9 du code de l'environnement, il appartient à la CNDP d'adopter les modalités de cette concertation sur la base de vos préconisations. Quelle serait donc la méthodologie de concertation la plus appropriée pour recueillir le point de vue du public sur les différents enjeux du projet, et notamment sur l'interface ville-port ? Au vu de la variété des acteurs potentiellement impliqués dans ce projet, la constitution d'un comité de suivi multi-parties et équitable peut sembler une option pertinente. Ainsi, la qualité de l'information et de la participation du public en phase de travaux en serait par exemple facilitée.

Au regard de ces questions et des autres qui pourraient se poser, cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions, dans la préparation et la définition des modalités de concertation, dans son organisation et sa conduite confiées au MO sous votre garantie, dans vos relations avec la CNDP. Naturellement, il vous appartient de déterminer en collaboration avec le MO les modalités d'association du public.

Périmètre de la concertation préalable

Le cadrage préalable du champ et du périmètre de la concertation est une condition indispensable à la qualité du processus.

Il est important que vous puissiez inscrire cette démarche de concertation préalable sur un projet portuaire dans une vision cohérente de participation du public au processus décisionnel de procédures

complexes.

Pour ce faire, l'un des enjeux sera manifestement de définir avec précision l'articulation entre :

- une approche territoriale :

- Les espaces terrestres vécus et communément identifiables par le grand public d'une part, tels que le port et la ville de St-Malo ;
- Les espaces moins communément identifiables par le public d'autre part, tels que les espaces marins concernés par le dragage/ déroctage, l'hinterland socio-économique du port.

- et une approche thématique, intégrant par exemple :

- Les questions socio-économiques et d'accessibilité, par le tourisme, l'accroissement de trafic ou le Brexit et ses conséquences ;
- Les questions environnementales, par les pollutions diverses engendrées par le projet, et les mesures compensatoires envisagées.

Comme vous le savez, pour ce faire, vous avez toute latitude pour aller à la rencontre des acteurs concernés (notamment les dockers et salariés du port, le délégataire du contrat de concession, les associations environnementales, les touristes et les riverains, les acteurs des filières économiques potentiellement touchées – positivement ou négativement – par le développement du port (transport maritime, tourisme, agro-alimentaire, réparation navale, pêche, etc.), les services douaniers, les collectivités territoriales, les services de l'Etat, etc. afin d'identifier avec précision les thématiques, les enjeux qu'il apparaît souhaitable de soumettre à la concertation.

Élaboration du dossier de concertation

À compter de votre nomination et jusqu'au démarrage du processus de concertation, il vous appartient d'accompagner et de guider le MO dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de clarté et de lisibilité des informations mises à disposition du public.

Définition des modalités de concertation

L'une de vos missions principales est de définir les modalités de la concertation, son cadre et son périmètre pour qu'ils répondent bien aux objectifs fixés par le Code de l'environnement. Ces propositions seront ensuite soumises à l'approbation de la CNDP, lors de sa plénière mensuelle.

À partir de l'analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques, vous définirez les modalités de concertation, naturellement en collaboration avec la CNDP et le MO.

Il est important que vous puissiez amener le MO à réunir les moyens budgétaires et les ressources humaines nécessaires au bon déroulement de cette concertation, tout en tenant compte de ses contraintes. En votre qualité de garante, il vous appartiendra ensuite de veiller tout au long du dispositif à la bonne mise en œuvre organisationnelle de la concertation déléguée au MO.

Vous serez invitée à réaliser une synthèse de l'ensemble des échanges pour expliciter votre démarche, la méthodologie de la concertation et de son organisation, qui sera confiée au maître d'ouvrage. Cette synthèse sera présentée au bureau de la CNDP, avant que les modalités de la concertation ne soient soumises à l'approbation du collège de la CNDP.

Selon les dispositions de l'article L.121-16 du Code de l'environnement, le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concerné(s) par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication, à leurs éventuelles démultiplication et publication locale, afin que le public le plus large soit clairement informé de la démarche de concertation.

La responsabilité de garant de la concertation relative au projet de modernisation du terminal du Naye est majeure. La CNDP vous confie une mission de prescripteur à l'égard du maître d'ouvrage et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation :

- le respect des principes du droit à l'information et à la participation du public reconnu par la réglementation française (Convention d'Aarhus, Charte de l'environnement, Code de l'environnement) ;
- tout en liaison avec le MO, l'exigence d'une totale indépendance et neutralité,
- le respect des principes et des valeurs de la CNDP : indépendance, neutralité, transparence, égalité de traitement et argumentation ;
- l'élaboration d'un bilan définitif, à l'issue de la phase de concertation préalable dans le mois suivant, présentant la façon dont elle s'est déroulée. Ce bilan comporte une synthèse des observations et propositions présentées, la méthodologie retenue pour mener la concertation préalable et, le cas échéant, mentionne les évolutions du projet qui résultent de ce processus.

Relations avec la CNDP :

Comme prévu par l'article L.121-14 du Code de l'environnement, vous remettrez à la CNDP à l'issue de votre mission un bilan de la concertation préalable, qui sera rendu public et joint au dossier de enquête publique.

De plus et compte-tenu de l'importance du projet de modernisation du terminal du Naye, il est nécessaire que nous puissions conserver un contact régulier afin que vous nous teniez informés régulièrement du déroulement de la concertation (qualité du dossier, définition des modalités de concertation, qualité des réponses apportées, sujets principaux et points de conflit potentiel). Le bureau se tient à votre disposition, notamment en cas de difficulté particulière liée à la concertation.

Enfin, de manière à vous permettre la meilleure prise en main de votre mission, nous vous invitons à une journée de formation dans les locaux de la CNDP, le 12 juillet 2019. Cette journée sera l'occasion d'aborder dans le détail les différentes étapes de la concertation que vous allez garantir, et bien sûr, de nous poser toutes vos questions. Je vous invite, si cela n'est pas déjà fait, à nous confirmer votre présence dès maintenant en écrivant à l'adresse garant@debatpublic.fr. Par ailleurs, vous pouvez dès à présent entrer en contact avec votre binôme, Monsieur Pierre GUINOT-DELERY : pierre.guinot-delery@garant-cndp.fr.

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Madame, à l'assurance de ma considération distinguée.

Pour la Présidente de la Commission Nationale du
Débat Public, la Vice-Présidente,



Ilaria CASILLO

ANNEXE 2

LISTE DES PERSONNES RENCONTREES LORS DES ENTRETIENS PREALABLES A LA MISE EN PLACE DE LA CONCERTATION

NOM Prénom	Organisme	Date de l'entretien
Ville de Saint-Malo	Maire de Saint-Malo	07/10/2019
Brittany Ferries	Responsable de l'armement Responsable du service des études économiques	18/11/2019
Comité des Pêches Saint Malo	Président Chargée de mission	25/11/2019
ADCIM Association pour le développement concerté de l'Intra Muros	Présidente	25/11/2019
Bretagne Vivante (FNE)	Président de l'antenne locale Animateur du groupe mer-littoral	27/11/2019
Association ADICEE Association Dinard côte d'Emeraude Environnement	Présidente Membre	27/11/2019
Eaux et Rivières de Bretagne	Présidente du groupe local Membre du groupe local	27/11/2019
Association OSONS	Porte parole Trésorier	25/11/2019
Condor Ferries (voyageurs) Morvan fils transit (logistique et fret)	Directeur général Directeur général	12/12/2019
Ville de Saint-Malo	Directeur aménagement urbain Directeur espace public	08/01/2020
Conseil régional de Bretagne	Vice- président	08/01/2020
EDEIS	Directeur d'exploitation du Port de Saint- Malo	09/01/2020

NOM Prénom	Organisme	Date de l'entretien
APEME: Association Pays d'Emeraude Mer Environnement ERB : Eau et Rivières de Bretagne SPPEF Société pour la protection des paysages et l'esthétique de la France	Présidente Secrétaire générale adjointe de la délégation des marches de Bretagne Déléguée départementale	09/01/2020
Association " LES VASEUX" pêcheurs plaisanciers	Président Secrétaire Trésorier	09/01/2020
Sous préfecture de Saint Malo-	Sous-préfet de Saint Malo	06/02/2020
SPL destination Saint- Malo Office de tourisme de Saint Malo	Directrice	06/02/2020
Association Droit de Cité Saint Servan - Cité d'Aleth	Président Trésorière	07/02/2020
Société EDEIS	Directeur ports de Cancale et Saint- Malo Chargé de l'activité portuaire	07/02/2020
Association des commerçants de Saint Servan	Présidente	07/02/2020
Association des Commerçants intra Muros	Président Vice- président Membre du bureau	28/02/2020
EDEIS	Relai de proximité pour EDEIS	28/02/2020

ANNEXE 3

Restitution des ateliers : ANNEXE 3 a

Ateliers : Développement économique

Rechercher un développement coordonné des activités commerciales entre le terminal et la ville

- Favoriser la complémentarité des commerces vis-à-vis de St Servan et d'intra-muros plutôt que la concurrence
- Utiliser le projet comme un levier de développement ou de réhabilitation des quartiers limitrophes en déclin : redynamiser l'avenue G Clémenceau, découvrir St Servan par la Rive
- Accueillir de nouvelles activités pas encore présentes

Le terminal, source de développement pour le territoire

- Dimensionner l'outil de manière à ne pas gêner le développement des autres activités, ne pas créer ou augmenter les conflits d'usage
- Créer une liaison maritime avec Dinard pour réduire les conflits d'usage et l'utilisation de la route
- Améliorer la gestion dynamique des flux en ville, en développant un outil de gestion logistique à l'entrée de la ville, une jonction avec le ferroutage
- Pourquoi vouloir une croissance à tout prix?

Dans l'enceinte du terminal

- Une envie générale: faire du terminal un centre de vie pour les malouins et les touristes
- Ouvrir le terminal à d'autres activités (accueil d'évènements culturels ponctuels)

Les commerces dans le terminal à destination des passagers

- Boutique détaxée, boutique de spécialités régionales, une supérette, des boutiques temporaires pour s'adapter à la saisonnalité des activités, un commerce en « drive » pour les passagers véhiculés
- un kiosque à journaux (français/anglais), une petite pharmacie (distributeur ?)

Les commerces dans le terminal à destination également du grand public

- restaurant/brasserie avec terrasse, un « Food truck » sur l'esplanade, un bar/kiosque en extérieur (devant la gare maritime), un hôtel
- location de vélos et voitures électriques,

Les services dans le terminal: améliorer l'accueil et renforcer le lien avec le territoire malouin

- un point info tourisme, un guichet culture, information (cartes, conseils) pour les cyclotouristes
- bagagerie, garage à vélo, des bornes de recharge électrique, un espace bien-être, un espace de travail partagé avec outils numériques connectés, un espace enfants, wifi, des toilettes en

nombre suffisant avec service famille, halte pour chauffeurs routiers (sanitaires, restauration..),

- un distributeur bancaire, un bureau de change
- développer l'offre énergétique sur le port.

Ateliers : Environnement-nuisances

Préserver la faune et la flore

- Porter attention aux mammifères marins et à la faune en maîtrisant l'impact acoustique lié au mode de déroctage, en choisissant la période de travaux la plus adéquate
- Risque d'impacts cumulés avec d'autres projets (parc éolien offshore de la baie de Saint-Brieuc)
- Intégrer dans la conception du projet des lieux d'accueil favorables à la biodiversité
- Réduire la pollution lumineuse du site qui peut avoir un impact sur la faune

Les sédiments, le dragage, le déroctage: une sensibilité forte exprimée

- Préoccupation sur la méthode de déroctage (si pyrotechnique) qui peut impacter la faune, et provoquer des dégâts sur les bâtiments.
- Quelle prévention face aux risques sur la qualité des sédiments et la turbidité qui peuvent dégrader la qualité de l'eau et impacter la faune et la flore ?
- Opposition au « clapage » des sédiments en mer.
- La mise en suspension des sédiments risque d'avoir un impact sur les zones de stockage des crustacés (pêcheurs).
- Envisager la possibilité de valoriser les sédiments;
- Préoccupation sur la bio accumulation (micro plastiques par exemple) et ses conséquences sur la qualité de la faune marine en particulier
- Appliquer la démarche ERC Eviter Réduire Compenser
- Si un impact environnemental est significatif, peut-il remettre en cause le projet ?

Mettre en place un comité de suivi, pendant la phase de finalisation du projet (ERC)

Diminuer les nuisances sonores

- Trouver une solution provisoire pour électrifier le quai du Condor, avant de la pérenniser quel que soit le scénario retenu
- Envisager également l'électrification du quai destiné aux grands ferries
- Maîtriser le niveau des messages sonores dans la gare et sur le terre-plein
- L'augmentation du trafic maritime aura des conséquences pour les riverains en matière de nuisances sonores et de trafic routier (embouteillages, qualité de l'air), y a-t-on réfléchi?

Améliorer la qualité de l'air et la gestion de l'énergie

- L'augmentation du trafic maritime aura des conséquences pour les riverains en matière de nuisances sonores et de trafic routier (embouteillages, qualité de l'air), y a-t-on réfléchi?
- Assurer un suivi de la qualité de l'air: mettre en place des capteurs
- Donner la priorité aux infrastructures préparant la transition énergétique
- Envisager de récupérer l'énergie de la mer
- Prévoir de nouveaux bâtiments autonomes en énergie

Impact sur le paysage

- Porter une attention particulière à l'insertion paysagère du projet dans le site patrimonial (Intra muros, Cité d'Aleth).

Ateliers : Interface ville- port

Pour une vision élargie de l'aménagement urbain

- Construire le schéma global d'aménagement de l'interface ville-port avec les autorités compétentes: élargir le périmètre de réflexion avec les porteurs d'autres projets ou infrastructures en proximité (port des Bas-sablons, cale de la Bourse,...)
- Calibrer les espaces verts afin de préserver l'espace de circulation du public, mais aussi des demandes portant sur des coulées vertes, la plantation d'arbres, le maintien des espaces verts du fort du Naye...
- Le projet présenté est celui d'un vaste parking, quel intérêt ?

Un projet ambitieux pour le bâtiment

- Aménager une terrasse accessible au public: voir les passages d'écluse, avoir de nouvelles vues sur Saint Malo
- Rester modeste vis-à-vis du contexte paysager et historique
- Garder une cohérence de matériaux avec les sites à proximité
- Conserver la géométrie du fort du Naye

Les usages et matériaux: optimiser l'utilisation des sédiments et développer les énergies renouvelables

- Valoriser les sédiments sur place ou à proximité
- Installer du photovoltaïque sur le bâtiment, les circulations, voire utiliser l'énergie marine

La circulation

- Améliorer la signalétique de l'entrée du terminal pour fluidifier la circulation à l'entrée et éviter les demi-tours
- Eviter que le futur parking VL amène tous les flux vers le rond-point du Naye

- Opposition à ce projet qui va augmenter la circulation routière

Les parkings: un sujet qui s'intègre dans le schéma global de gestion des flux et de la circulation

- Installer des parkings à l'extérieur de la ville et créer des navettes pour éloigner les voitures d'intramuros, mais aussi créer un parking public dans le radoub, ou sur le parking de la bourse.
- Faire en sorte que les places de parkings ne créent pas des points de fixation: créer une dépose-minute fluide, éviter les créneaux sur la voie de circulation.

Les modes doux: une opportunité pour renforcer les liens entre quartiers

- Créer une « coulée verte » vers Saint Servan, et une liaison douce vers les Bas Sablons
- Sécuriser la traversée par les modes doux de la voie d'accès VL/PL au terminal grâce à une passerelle/tunnel/feu tricolore.
- Prévoir une desserte de la gare SNCF par navette, et une navette maritime Terminal/Saint Servan
- Prévoir une liaison vélo sécurisée avec la gare SNCF et l'intra muros

Le pont de l'écluse: un point noir pour la circulation et la sécurité

- Séparer les flux des véhicules et des modes doux, en particulier piéton (passerelle)
- Réserver le pont aux modes doux, temporairement ou de manière permanente
- Installer un feu tricolore en amont (Rond-point de la Bourdonnais) pour faciliter la sortie des véhicules à l'arrivée des ferries

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée
3	<p>Les suites de la concertation : en page 8 du dossier de concertation est évoquée "<i>l'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique du projet</i>".</p> <p>De quelle enquête publique s'agira-t-il là ?</p> <p>La Région s'engage-t-elle formellement aujourd'hui à ne pas déroger à une <i>véritable enquête publique</i>, digne de ce nom, avec <i>commissaire enquêteur indépendant</i> ? En admettant de ne pas se limiter à une <i>consultation du public</i>, nettement moins contraignante mais peut-être envisageable (?) après une phase de concertation préalable avec garant (ref. décret du 26 décembre 2018 visant à remplacer l'enquête publique par une simple consultation du public par voie électronique, à titre expérimental dans les deux régions Bretagne et Hauts-de-France).</p>	Atelier Breton	Le CRB a connaissance de cette expérimentation. En revanche, la Région Bretagne ne souhaite pas expérimenter ce dispositif. La collectivité veut poursuivre la procédure complète comme inscrite dans le certificat de projet déposé auprès des services de l'Etat et notifié en 2017. Tout comme la Région instaure un comité de suivi de concertation, la Région souhaite qu'il y ait une enquête publique dont les modalités ne sont pas uniquement dématérialisées mais aussi accompagnée de réunions publiques.
4	Calcul de TRI pour l'ensemble des scénarios	Réunion de lancement du 01/10/2020	La Région Bretagne complètera en ce sens l'étude socio-économique qui sera fournie à l'enquête publique. Par ailleurs, il faut se projeter sur le long terme car nous traversons une période de transition et viser une baisse des coûts des externalités qui peuvent représenter des impacts significatifs (énergie, circulation routière...) de l'activité. L'attractivité du site, comme porte d'entrée du territoire, est un autre facteur qui doit être pris en compte, d'autant plus que le financement est assuré presque exclusivement par la Région Bretagne. En conséquence, le TRI ne peut pas constituer le seul critère d'évaluation du projet. Ces éléments seront transmis dans le bilan de la concertation au plus tôt, au plus tard lors de l'évaluation des impacts du projet et seront diffusés à l'occasion du comité de suivi.
5	Eléments de sensibilité dans les calculs socio-économiques	Réunion de lancement du 01/10/2020	L'évolution de la parité Euro/Livre est le premier élément retenu. Le Brexit, avec ses risques et ses opportunités, participe à la fluctuation des résultats en fonction des orientations retenues. A ce stade, la Région Bretagne envisage une évolution raisonnable des trafics à la hausse. Le montant de l'investissement du scénario retenu est aussi un facteur influençant les résultats, telle que le montre la VAN-SE du scénario 3

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée										
7	Souhait d'avoir un budget plus détaillé du volet maritime.	Atelier 2	<p>Les postes de dépenses détaillés ci-dessous sont prévisionnels et basés sur les estimations du programme de l'opération. Ils doivent être consolidés au cours des études de maîtrise d'œuvre qui vont se poursuivre jusqu' à la passation des marchés de travaux.</p> <p>Tableau de postes de dépenses du volet nautique</p> <table border="1"> <tr> <td>Poste 1 dont Outillages (passerelles piétonne et roulière)</td> <td>20 M€ HT</td> </tr> <tr> <td>Embectages</td> <td>8 M€ HT</td> </tr> <tr> <td>Approfondissement des accès nautiques</td> <td>7M€ HT</td> </tr> <tr> <td>Valorisation des sédiments</td> <td>5 M€ HT</td> </tr> <tr> <td></td> <td>40 M€ HT</td> </tr> </table>	Poste 1 dont Outillages (passerelles piétonne et roulière)	20 M€ HT	Embectages	8 M€ HT	Approfondissement des accès nautiques	7M€ HT	Valorisation des sédiments	5 M€ HT		40 M€ HT
Poste 1 dont Outillages (passerelles piétonne et roulière)	20 M€ HT												
Embectages	8 M€ HT												
Approfondissement des accès nautiques	7M€ HT												
Valorisation des sédiments	5 M€ HT												
	40 M€ HT												
2	Maintien de l'activité pendant les travaux	Réunion de lancement du 01/10/2020	C'est effectivement un des enjeux opérationnels du projet. La problématique est identifiée et est incluse dans le programme des travaux. L'avancement du projet ne nous permet pas à ce jour de maîtriser le phasage des travaux garantissant une continuité de service certes dégradée, mais acceptable pour les usagers. Il est nécessaire de faire dialoguer les volets terrestre et maritime du projet pour répondre à cet enjeu, ce qui sera fait dans les prochaines étapes des études de conception.										
6	Faut-il développer le fret ?	Atelier 2	Le projet, tel que conçu à ce stade, prévoit de consolider le trafic fret qui apporte un complément indispensable à l'activité ferry sur St Malo (scenarii 1 à 3), qui repose sur le transport de passagers. Les éléments complémentaires attendus de l'étude socio-économique apporteront des éléments supplémentaires au dossier, soit à l'occasion du bilan de la concertation, soit au plus tard lors de la réalisation de l'évaluation des impacts du projet. Le comité de suivi permettra de partager ces données.										
8	Quelles sont les raisons de l'érosion du trafic ?	Réunion de lancement du 01/10/2020	Le trafic maritime passager et fret baisse sur toute la façade Manche, y compris à St Malo. Les raisons principales identifiées sont les suivantes : la captation d'une partie du trafic par le Tunnel sous la Manche, la variation de la livre par rapport à l'euro influençant le pouvoir d'achat des britanniques, la concurrence entre les ports, l'âge des navires opérant sur St Malo et les services proposés (à terre ou en mer), et enfin l'avènement du trafic aérien low coast.										
9	L'ambition est certes de stopper l'érosion mais de positionner le port en quelle position ? (serait 22 au classement des ports français, l'ambition par alternative serait ???)	Atelier Breton	La Région Bretagne ne vise pas un rang dans le classement des ports français, mais un développement compatible avec les besoins de son territoire, les capacités du site et les impacts de son activité.										

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée
	<p>Par alternative le nombre d'emplois cibles pouvant être créés ? Par alternative les avantages et les inconvénients ?</p> <p>Etude de sensibilité ? (les facteurs clefs seraient : Brexit et currency effect (livre versus euros), l'investissement ne serait pas clef ! donc forte orientation pour solution 3</p> <p>Analyse de risques projets (investissement, planning, environnement, autre(s),.....)</p> <p>Outre cet investissement, plan pluriannuel pour maintenir voire autres étapes de développement ?</p> <p>Les grandes ambitions sur l'aspect RSE ? Entreprises soumissionnaires "Chantier" et priorité à l'embauche locale/ volet apprentissage ? Entreprises soumissionnaires "Chantier" et priorité à l'embauche locale/ volet apprentissage ? Sélection des entreprises, critères mieux disant certes avec base territoire/Bretagne/France ?</p>		<p>Les éléments seront fournis une fois que l'évaluation des impacts du scénario retenu aura été effectuée, et diffusé lors du comité de suivi.</p> <p>Confère question 5.</p> <p>Les éléments seront fournis une fois que l'évaluation des impacts du scénario retenu aura été effectuée, et diffusé lors du comité de suivi. L'étude socio-économique du scénario de référence intègre les coûts d'entretien/maintenance de l'outil si aucun investissement n'était réalisé. A ce stade, il n'y pas d'autre étape de développement du terminal envisagée en dehors des scénarii proposés.</p> <p>Le déploiement de stratégies d'achat en matière sociale, environnementale et en terme d'économie circulaire est une exigence législative. La Breizh Cop est la politique globale dans laquelle la Région Bretagne entend déployer son Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). L'ambition de la Breizh Cop est de maîtriser et d'accélérer la mise en œuvre de toutes les transitions en Bretagne : transition écologique, transition climatique, transition économique, transition sociétale mais aussi transition méthodologique.</p> <p>Le schéma des achats économiquement responsables adopté préalablement à la Breizh Cop, par le conseil régional en juin 2018 s'inscrit dans cette démarche : c'est un de ses pendants opérationnels.</p> <p>Le Chantier III vise à « Mettre en œuvre une responsabilité sociale et sociétale » : il s'agit de faire de la commande publique un vecteur de politiques sociales en faveur du secteur du handicap, de l'Economie Sociale et Solidaire mais aussi de la valorisation des entreprises vertueuses de la RSE au sens large. Quelques moyens de mise en œuvre :</p>

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée
	<p>L'investissement et les énergies renouvelables ;(Bâtiments BBC, voire +, certifications HQE , breams ,autre(s) ,...) ,(éolien, hydrolien,....) ? Superbe pour hydrogène</p>		<p>développer des critères RSE partagés avec les entreprises, prendre en compte les labels RSE ou référentiels professionnels lors de l'appréciation des offres, dont la politique de l'entreprise relative à l'apprentissage, lutter contre les discriminations en général et l'égalité Femme-Homme en particulier. Par ailleurs, un des objectifs consiste, pour les marchés de travaux, en la systématisation de l'intégration d'une clause sociale d'exécution dès lors qu'ils excèdent 400 K euros HT. La clause sociale permet de construire un parcours de formation sur le long terme avec les entreprises attributaires de nos contrats et de contribuer au retour à l'emploi de publics en difficulté ainsi qu'au développement économique des entreprises territoriales.</p> <p>Le Chantier IV vise à « Contribuer à la transition écologique, énergétique et numérique » : il s'agit de redéfinir le rapport à l'achat de la collectivité pour faire de la Région la cheffe de file vers l'économie circulaire : en privilégiant notamment, la location à l'achat, le réemploi et la réutilisation au neuf, l'utilisation d'éco matériaux, le réemploi des matériaux issus de la déconstruction, ainsi que la performance et l'innovation au service de l'environnement.</p> <p>Les consultations relatives à la dévolution des marchés de travaux intégreront les clauses et critères spécifiques en adéquation avec cette politique d'achat régionale. Ces clauses seront déclinées une fois la nature et l'ampleur de opérations connues. Un travail amont à la rédaction des pièces du dossier de consultation des entreprises sera réalisé pour sourcer les entreprises, ainsi que pour définir le besoin en intégrant les objectifs économiques, sociaux et environnementaux, tout en prenant en compte les besoins des utilisateurs. Ces éléments seront diffusés à l'occasion du comité de suivi.</p> <p>Pour plus d'informations sur la politique d'achat de la Région Bretagne : https://www.bretagne.bzh/achat-public/</p> <p>L'objectif d'exemplarité du patrimoine régional sur ce projet sera mesurable à travers des outils et non des certifications, afin d'élargir le champ des possibles. Concernant la qualité environnementale des investissements immobiliers, la cible attendue est un niveau E3C1 (label E+C-) complété par une production d'énergie renouvelable de 20kWh/m².SU.an. Concernant les investissements sur l'aménagement, les gardes-fou seront établis</p>

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée
	<p>Etudes des nuisances pendant le projet et mesures de maîtrise du risque ?</p> <p>Chantier "estimation année homme" ?</p>		<p>conformément à la « Loi sur l'eau », et intégrés au dossier de demande d'autorisation environnementale.</p> <p>Les outils utilisés seront notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Simulation thermique dynamique - Facteur lumière jour - Calcul de compacité - Bilan carbone - Etude d'opportunité photovoltaïque <p>L'étude des nuisances est l'objet principal de l'étude d'impact. Le contenu d'une étude d'impact porte sur les effets sur la population et la santé humaine. A minima, elle comporte les thématiques suivantes : bruit, vibrations, air, trafic, perspectives paysagères, santé.</p> <p>Le dossier est actuellement à la phase Etat initial. L'évaluation des impacts directs et indirects sera détaillée dans une seconde phase.</p> <p>Les grands enjeux de sensibilité environnementale sont déjà connus (cf. Etat initial). Par exemple, un suivi acoustique sera forcément proposé afin de vérifier le respect des engagements de l'étude d'impact et l'efficacité des mesures proposées.</p> <p>Ces éléments sont conditionnés par les techniques de réalisation des travaux, l'ordonnancement des tâches décidé et le planning général, qui ne sont pas encore connus. Toutefois, la Région Bretagne estime à ce stade que le projet générera une activité supérieure à 10000 homme*jours. La coordination pour la sécurité et la santé des travailleurs sera de niveau 1, avec la création d'un CISSCT.</p>
11 bis	Interrogation sur l'opportunité du projet à 110 M€ dans un contexte où le BREXIT et la CoVid 19 plombent le trafic à St Malo ?	Atelier 2 et 5	<p>L'existence de plusieurs scénarii permet l'étude d'alternatives aux ambitions différentes du scénario 3. Les études socio-économiques finalisées permettront d'éclairer le choix sur la pertinence au moment du bilan de la concertation si possible, au plus tard lors de l'évaluation des impacts.</p> <p>Mais la volonté du CRB est bien de développer un projet sur 50 ans, qui doit dépasser cette difficulté contextuelle, pour conserver l'ambition d'avoir une Région et un territoire attractif. Si cette baisse importante d'activité devait se poursuivre sur plusieurs années, le CRB réinterrogerait inévitablement son approche. Pour rappel, environ 4 600 emplois sont issus du port. Ce doit être un critère important dans l'appréciation de l'opportunité à agir.</p>

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée
11	La référence du livret sur l'impact des bruits sur les mammifères marins (paru en juin 2020) ; pouvez-vous déposer ici cette référence ?	Atelier Breton	Etudes – Mammifères Document à télécharger en cliquant sur ce lien hypertexte.
12	Quelles sont les espèces en voie d'extinction ?	Atelier 5	Rappel des Etudes et des catégories d'inventaires menées dans le cadre du projet :
13	Est-ce que le projet inclut un inventaire des espèces en voie d'extinction pour mesurer les impacts sur ces espèces ?	Atelier 5	Inventaire faune flore terrestre, inventaire et bibliographie avifaune/mammifères marins, inventaire des herbiers à zostère, des macroalgues subtidales, benthos (endofaune benthique). <u>NB</u> : les espèces protégées ne sont pas forcément en voie d'extinction. Elles peuvent être protégées au titre de directives européenne, nationale ou à une échelle plus locale. Les espèces en voie d'extinction sont prises en compte au même titre que les espèces protégées. Les études préliminaires permettent d'identifier les espèces présentes sur le site (quel que soit leur statut de protection ou d'état des populations) pour pouvoir les prendre en compte lors du projet (phase travaux + exploitation) et ainsi mettre en place des mesures de protection.
14	Comment les habitats naturels vont-ils être impactés ?	Atelier 5	L'étude d'impact comprend un volet dédié aux habitats naturels. On cherchera avant tout à éviter les impacts sur ces habitats notamment à l'aide de modélisations (ex : niveaux de bruit aérien dans l'aire de reproduction avifaune / ex : bruit sous-marin sur les mammifères marins / ex : modélisation des dispersions de matières en suspension sur les habitats d'intérêt communautaire)
15	Qui fait les études ? Exigence de transparence et d'impartialité.	Atelier 2	Les études sont intégrées à une démarche qui respecte le cadre légal imposé au porteur de projet, rappelé dans le certificat de projet délivré par la Préfecture d'Ille et Vilaine. Elles sont communiquées tout au long de la vie du projet, notamment lors de la concertation préalable en cours, et leur synthèse est intégrée au dossier de demande d'autorisation environnementale. L'enquête publique offre une nouvelle opportunité de diffuser ces éléments avant la prise d'arrêté autorisant ou non à faire les travaux par l'autorité compétente. Le comité de suivi, qui sera installé à la suite de la concertation préalable, assurera la continuité des échanges avec la population, en particulier la diffusion d'informations. Liste des bureaux d'études techniques spécialisés indépendants retenus par la Région Bretagne pour la réalisation des études nécessaires à la complétude du dossier.

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée																												
			<table border="1"> <thead> <tr> <th>Etudes</th> <th>BET</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Etude de la qualité des eaux littorales, des sédiments et de la matière vivante</td> <td>CREOCEAN</td> </tr> <tr> <td>Etude endofaune benthique, macroalgues subtidales, herbiers</td> <td>TBM Environnement</td> </tr> <tr> <td>Etude faune, flore et milieux naturels terrestres sur le site portuaire</td> <td>TBM Environnement</td> </tr> <tr> <td>Etude avifaune, mammifères marins</td> <td>TBM Environnement</td> </tr> <tr> <td>Etude acoustique sous-marine</td> <td>SINAY</td> </tr> <tr> <td>Etude acoustique terrestre</td> <td>SCE</td> </tr> <tr> <td>Etude qualité de l'air</td> <td>En cours</td> </tr> <tr> <td>Etude géotechnique</td> <td>GINGER</td> </tr> <tr> <td>Etude pyrotechnique</td> <td>NAVARRA TS</td> </tr> <tr> <td>Etude de modélisation hydrodynamique</td> <td>Créocéan</td> </tr> <tr> <td>Etude trafic</td> <td>SINAY</td> </tr> <tr> <td>Etude socio-éco</td> <td>Katalyse</td> </tr> <tr> <td>Etude paysagère (contraintes architecturales, urbaines...)</td> <td>Agence MAP</td> </tr> </tbody> </table>	Etudes	BET	Etude de la qualité des eaux littorales, des sédiments et de la matière vivante	CREOCEAN	Etude endofaune benthique, macroalgues subtidales, herbiers	TBM Environnement	Etude faune, flore et milieux naturels terrestres sur le site portuaire	TBM Environnement	Etude avifaune, mammifères marins	TBM Environnement	Etude acoustique sous-marine	SINAY	Etude acoustique terrestre	SCE	Etude qualité de l'air	En cours	Etude géotechnique	GINGER	Etude pyrotechnique	NAVARRA TS	Etude de modélisation hydrodynamique	Créocéan	Etude trafic	SINAY	Etude socio-éco	Katalyse	Etude paysagère (contraintes architecturales, urbaines...)	Agence MAP
Etudes	BET																														
Etude de la qualité des eaux littorales, des sédiments et de la matière vivante	CREOCEAN																														
Etude endofaune benthique, macroalgues subtidales, herbiers	TBM Environnement																														
Etude faune, flore et milieux naturels terrestres sur le site portuaire	TBM Environnement																														
Etude avifaune, mammifères marins	TBM Environnement																														
Etude acoustique sous-marine	SINAY																														
Etude acoustique terrestre	SCE																														
Etude qualité de l'air	En cours																														
Etude géotechnique	GINGER																														
Etude pyrotechnique	NAVARRA TS																														
Etude de modélisation hydrodynamique	Créocéan																														
Etude trafic	SINAY																														
Etude socio-éco	Katalyse																														
Etude paysagère (contraintes architecturales, urbaines...)	Agence MAP																														
16	Le projet intègre-t-il des habitats et des dispositifs d'accueil de la biodiversité dès sa conception ?	Atelier 5	Conception – Espèce																												
17	Réintroduction d'espèces : opportunité ?	Atelier 2	<p>Réponse globale ; Le projet s'inscrit dans le Schéma Régional de Cohérence Ecologique, de par la Vallée de la Rance et de la frange littorale. Il n'y aura pas d'atteinte à ces habitats et aux corridors concernés.</p> <p>Réponse à l'échelle du projet du Terminal : l'état actuel est déjà très artificialisé. A ce jour, le projet est en phase d'identification des enjeux. Dans un second temps, en phase de conception, des aménagements pour l'accueil de la faune (habitats propices aux espèces) pourraient être proposés sous réserve d'une compatibilité avec une exploitation.</p> <p>Recréer une trame verte à l'échelle du terminal du Naye ne peut pas être envisagée sans une vision plus globale à l'échelle du territoire.</p>																												
18	Espaces verts envisagés ?	Atelier 2																													
19	Les travaux prennent-ils en compte le cycle de vie des animaux présents dans les sédiments et dans l'eau ?	Atelier 5	<p>Travaux – Espèces</p> <p>Les travaux doivent être autorisés selon l'arrêté préfectoral fixant un certain nombre de prescriptions pour le maître d'ouvrage dans le but de limiter au maximum les incidences sur l'environnement. La temporalité et le type de travaux seront regardés par les</p>																												

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée
			<p>services de l'Etat et les travaux devront éviter les périodes sensibles pour les espèces présentes à la fois dans l'eau, les sédiments mais aussi dans l'air au sein de l'aire d'effets du projet.</p> <p>Ces mesures rentrent dans la démarche Eviter Réduire Compenser, qui sera appliquée tout au long de l'évaluation environnementale, dès la phase de conception.</p> <p>Ainsi, parmi les grands types de mesures, il existe des mesures d'évitement et de réduction temporelles, qui sont donc basées sur les calendriers de sensibilité.</p> <p>Notons par ailleurs que les retours d'expérience sur les effets sur la faune benthique sont peu nombreux.</p>
20	Flore terrestre : gestion/mesures ?	Atelier 2	<p>Exploitation – Terrestre</p> <p>La flore terrestre sur le site du projet est très faible en termes de diversité, les espèces observées pouvant être règlementées se trouvent en dehors du périmètre d'impact du projet (Statice de salmon, Criste marine...). Néanmoins, l'implantation d'espèces si tel est le cas, nécessitera d'exposer au sein du dossier réglementaire, une gestion particulière.</p> <p>En complément, confère réponses 16 et 17</p>
21	Quel poids de l'environnement par rapport à l'économie ?	Atelier 2	Confère réponses 35 et 36.
22	Dans les scénarios 2 et 3, les travaux sous-marins sont le déroctage et le battage de pieux ?	Atelier Breton	<p>En fonction des zones sous-marines à approfondir, des travaux de déroctage ou de dragage sont prévus. Toutefois, les techniques d'intervention ne sont pas encore arrêtées, la Région Bretagne privilégiant à ce stade les solutions mécaniques. S'agissant des dispositions constructives, plusieurs solutions sont encore à l'étude, notamment le battage de pieux. Les impacts du scénario retenu feront l'objet d'une évaluation environnementale, en particulier les opérations de déconstruction et de construction. Ces éléments seront présentés en comité de suivi.</p>
23	Pourrait-on avoir un minimum de chiffres physiques, tout particulièrement concernant les dragages et déroctages visant à faciliter la navigation "tous temps toutes marées" dans l'avant-port, le chenal proche, voire aussi le	Atelier Breton	<p>A ce stade, le volume global de matériaux à draguer est estimé à environ 140 000 m³ pour le scénario 3 qui comprend l'ensemble des aménagements envisagés par la Région Bretagne. Concrètement ce volume comprend le dragage de 100 000 m³ de sédiments meubles et le déroctage de 40 000 m³ de roches superficielles. Les opérations de déroctage concernent principalement le chenal extérieur d'accès à l'avant-port de</p>

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée																									
	<p>chenal plus lointain ? Il faudrait aussi en donner la répartition dur / mou (déroctage / dragage), par grandes zones (avant-port, chenal proche, et chenal lointain), et pour les différents scénarios. En indiquant pour chacune de ces différentes composantes son poids dans le budget total (càd la ligne "volet maritime" du coût global du projet).</p>		<p>Saint-Malo. Les volumes à extraire par zones et pour chacun des scénarios sont les suivants :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Secteur à draguer / dérocter</th> <th>Scénario de référence</th> <th>Scénario 1</th> <th>Scénario 2</th> <th>Scénario 3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>chenal extérieur</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>65 000 m³</td> <td>65 000 m³</td> </tr> <tr> <td>souille et chenal d'accès au poste P1</td> <td>-</td> <td>40 000 m³</td> <td>5 000 m³</td> <td>45 000 m³</td> </tr> <tr> <td>dragages d'entretien de l'avant-port</td> <td>30 000 m³</td> <td>30 000 m³</td> <td>30 000 m³</td> <td>30 000 m³</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>30 000 m³</td> <td>70 000 m³</td> <td>100 000 m³</td> <td>140 000 m³</td> </tr> </tbody> </table> <p>Le coût global de ces travaux de dragage n'est pas stabilisé à ce stade dans la mesure où les filières de destination ne sont pas encore définies et qu'elles sont directement dépendantes du scénario d'aménagement qui sera retenu à l'issue de la concertation.</p>	Secteur à draguer / dérocter	Scénario de référence	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	chenal extérieur	-	-	65 000 m ³	65 000 m ³	souille et chenal d'accès au poste P1	-	40 000 m ³	5 000 m ³	45 000 m ³	dragages d'entretien de l'avant-port	30 000 m ³	30 000 m ³	30 000 m ³	30 000 m ³	Total	30 000 m ³	70 000 m ³	100 000 m ³	140 000 m ³
Secteur à draguer / dérocter	Scénario de référence	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3																								
chenal extérieur	-	-	65 000 m ³	65 000 m ³																								
souille et chenal d'accès au poste P1	-	40 000 m ³	5 000 m ³	45 000 m ³																								
dragages d'entretien de l'avant-port	30 000 m ³	30 000 m ³	30 000 m ³	30 000 m ³																								
Total	30 000 m ³	70 000 m ³	100 000 m ³	140 000 m ³																								
24	Dragage : résidus : où vont-ils ?	Atelier 1	Confère question 25																									
25	Les boues de dragage seront-elles intégralement recyclées à terre	Atelier Breton	<p>A ce jour aucune technique de valorisation n'a été choisie, seules des pistes de réflexion sont étudiées. Le projet n'étant qu'au stade Avant-Projet, les dispositifs constructifs ne sont pas arrêtés. Pour les sédiments meubles, le clapage semble difficile. La Région se laisse la possibilité de réfléchir sur les différentes filières de gestion des sédiments. Pour les matériaux rocheux, la Région se laisse également la possibilité de rejeter en mer dans le but d'apporter une diversité d'habitats.</p> <p>Un listing de filières de valorisation des matériaux de dragage déroctage a été établi, tel que : l'utilisation en remblai, en terreplein portuaire (encapsulage si besoin), en remblai terrestre ou aménagement paysager, utilisation en technique routière, utilisation lors de la construction des infrastructures du terminal (encapsulage) dans du béton armé étanche pour la reconstruction des embectages, rechargement de plages (dunes), immersion ou rejet hydrodynamique, en valorisation agricole ou en centre de stockage de déchets selon les critères d'admission. Les pistes de valorisations seront précisées au fur et à mesure de l'avancement des études lors des comités de suivi.</p>																									

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée								
26	Quel traitement prévu pour les sédiments pollués ? Demande de précision sur la réutilisation de ces sédiments évoquée en introduction	Atelier 2	Confère question 25								
27	Le déroctage peut-il avoir un impact sur le port des Bas-Sablons ?	Atelier 3	<p>La démarche ERC permettra d'étudier les effets directs et indirects détaillés à la question 40, notamment les questions d'agitation du plan d'eau.</p> <p>S'agissant des éventuels dommages causés par le chantier et causés aux tiers en phase chantier et en exploitation, quels qu'ils soient, voici la liste prévisionnelle des couvertures assurancielles que la Région ou les entreprises de travaux endosseront :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pendant les travaux : <ul style="list-style-type: none"> - Garantie tous risques chantier pendant la période de travaux et perte financière anticipée, - Responsabilité civile générale, - Responsabilité civile atteinte accidentelle à l'environnement, - Garantie des dommages en répercussion ▪ Après réception : <ul style="list-style-type: none"> - Décennale sur ouvrage soumis et non soumis, ▪ Pour couvrir les risques liés à l'exploitation : <ul style="list-style-type: none"> - Responsabilité civile exploitation, dommage aux biens et perte d'exploitation. 								
28	Problématique de la turbidité, de la qualité des sédiments : quelle prévention face aux risques ?	Atelier 2	<p>Des mesures devront être prises pour maintenir une bonne qualité des eaux lors de la phase travaux (rejet maîtrisé, barrière anti-matière en suspension, sonde de suivi automatique, travail à la marée...) respectant les normes de qualité environnementale. Ces mesures suivent aussi la démarche ERC. Elles sont de différents niveaux : techniques, organisationnelles, etc...</p> <p>Les choix techniques n'ayant pas été faits, les solutions retenues seront présentées lors de l'étude d'impact puis en comité de suivi.</p>								
1	Taille des futurs navires (aussi, mais la question venait des préoccupations liées à la vue)	Réunion de lancement du 01/10/2020, permanences, atelier 1	<p>La taille (longueur, largeur, hauteur, tirant d'eau) n'est pas encore connue car les compagnies n'ont pas arrêté les caractéristiques techniques des navires. Nous sommes en mesure à ce jour de fournir la capacité d'emport des navires projet pris en compte dans le dimensionnement du projet, en comparaison aux navires existants.</p> <p>Ligne St Malo Portsmouth :</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">Navires existants</th> <th rowspan="2">Navire référence du projet</th> </tr> <tr> <th>Bretagne</th> <th>Pont-Aven</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="height: 20px;"></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Navires existants		Navire référence du projet	Bretagne	Pont-Aven			
Navires existants		Navire référence du projet									
Bretagne	Pont-Aven										

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée			
			Pax	2056	2400	1800
			Cabines	376	650	500
			Lits	1168	2000	1300
			Véhicules de tourisme	580	650	600
			Fret	40	80	70
			Ligne ST Malo Iles Anglo Normandes :			
				Navires existants		Navire référence du projet
				Rapide	Libération	Type « Libération »
			Pax	740	900	900 à 1000
			Véhicules de tourisme	175	200 à 240	200 à 240
			Fret	-	-	
29	<p>Pourquoi attendre les travaux de 2023, et la mise à disposition du courant à quai, au lieu d'imposer à court délai à la Cie CONDOR l'utilisation sur quai de groupes électrogènes adaptés à leur besoin, et parfaitement insonorisés ?</p> <p>A quelques jours de la clôture et à l'issue des trois réunions suivies, nous souhaitons en résumé vous faire part de la profonde et intime conviction des riverains de la Porte de Dinan, Saint-Malo Intra muros.</p> <p>Le thème fédérateur en est le raccordement du Condor ferries au réseau électrique à quai, quel que soit le scénario retenu 1,2, ou 3.</p>	Atelier Breton	<p>Nous comprenons dans cette question qu'il y a des attentes fortes avec des temporalités différentes :</p> <ul style="list-style-type: none"> Avant la réalisation du projet Souhait qu'une solution transitoire soit trouvée pour réduire les nuisances sonores dues aux conditions actuelles d'exploitation. Après la réalisation du projet Souhait d'intégration systématique du courant de quai au projet, quel que soit le scénario retenu. <p>La Région Bretagne a entendu les expressions nombreuses sur ce sujet. Elle va mener une réflexion avec les usagers du port pour apporter des réponses aux riverains exposés à ces nuisances.</p> <p>La Région s'engage à essayer de trouver une solution temporaire avant l'achèvement des travaux du terminal, le plus tôt possible, sous réserves de pouvoir lever des contraintes techniques (bruit émis et compatibilité avec les installations des bateaux).</p>			

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée
	<p>En effet cette procédure ouvre aujourd'hui de façon exemplaire sur :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La réduction des émissions sonores comme alternative majeure à l'utilisation diurne et surtout nocturne des générateurs diesel à quai. (ce qui aujourd'hui est un vrai désagrément et sanctionne la qualité de vie). 2. La réduction de la pollution atmosphérique locale (Oxydes de soufre, oxydes nitriques, matières à particules). 3. La réduction des gaz à effets de serre. 		Le comité de suivi permettra d'informer la population sur les suites données.
30	Comment garantir que la qualité de l'air ne se dégrade pas ?	Atelier 5	<p>Evaluation des impacts. Les nuisances terrestres comme l'impact sur la qualité d'air, le bruit généré par le projet devront être limitées en phase de travaux mais aussi en phase d'exploitation. Des mesures seront prises en phase travaux (ex : horaires, gestion des flux, etc ...).</p> <p>En phase d'exploitation, la Région n'est pas en capacité d'imposer le type de propulsion des bateaux. Néanmoins, la solution du courant de quai ne peut qu'aller dans le sens de l'amélioration de la qualité de l'air. Ces éléments seront quantifiés dans l'étude d'impact et diffusés en comité de suivi.</p>
31	Eaux pluviales : comment les rejeter sur la plateforme ?	Atelier 2	<p>Les eaux pluviales seront gérées conformément aux prescriptions de la loi sur l'Eau. Le débit de fuite requis par le règlement de la collectivité est de 2l/s.</p> <p>Les eaux de pluies captées sur le terre-plein transiteront par un séparateur d'hydrocarbure. Le rejet en mer et les bassins tampon seront notamment étudiés afin d'éviter l'engorgement du réseau communal.</p>
32	Photovoltaïque : est-ce vraiment novateur en apport en énergie ? Quid des énergies marines ?	Atelier 3	Le programme du projet a dû intégrer différentes contraintes : surface disponible limitée, monuments historiques classés ou inscrits présents à proximité, réflexion de développement des ENR à l'échelle du port. Ainsi, à ce stade, c'est le photovoltaïque qui apparaît le plus adapté au projet, avec comme levier la mutualisation des consommations et de la production (Auto-consommation recherchée).

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée
			Le développement des autres ENR (énergies marines notamment) devra être envisagé à l'échelle du port, périmètre qui dépasse largement celui du projet du terminal, et portés notamment par EDEIS, titulaire de la concession.
33	Comment la Région maître d'ouvrage voit-elle l'avenir du site de Saint-Malo, devant la perspective de montée du niveau de la mer ? Est-il licite de miser sur un développement économique toujours en croissance, devant la nécessaire transition écologique ?	Atelier Breton	Un volet contribution et vulnérabilité au changement climatique est imposé dans une étude d'impact. Un bilan carbone sera effectué. Le terreplein du Naye recevant du public doit intégrer les mesures précisées dans les documents du PPRSM (risque de submersion marine sur la commune de St Malo). Afin de lutter contre la montée des eaux, le projet prévoit, à ce stade, de surélever le terreplein d'environ 80 cm de hauteur par rapport au TN initial.
34	Augmentation régulière du nombre de coffres : pollution ?	Atelier 2	Nous comprenons que cette question porte sur la croisière, au travers des coffres situés en Rance pour l'amarrage des navires. A ce stade du projet, il n'est pas prévu que le terminal accueille cette activité.
35	Si un impact environnemental est significatif, peut-il remettre en question la décision ou les travaux du projet ?	Atelier 5	En application de la démarche ERC, un maître d'ouvrage ne peut s'engager dans un projet qui a des impacts résiduels inacceptables, et qu'il a dû appréhender lors de l'évaluation environnementale. Les services de l'Etat se basent sur cette évaluation des impacts pour instruire le projet et émettre les prescriptions qui figureront dans l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale et qui s'imposent au maître d'ouvrage, dans le cas où le projet est accepté.
36	Les impacts infléchissent ils la décision du projet ? Notamment sur la notion de temporalité des impacts	Atelier 5	
41	Fort du Naye : dans quelle mesure l'architecte des Bâtiments de France peut/doit intervenir dans le projet ?	Atelier 3	Cet ouvrage n'est ni classé ni inscrit à l'inventaire des monuments historiques (MH). Néanmoins, le terminal est soit dans le périmètre de protection des MH, soit en covisibilité au sens du PLU en vigueur sur St Malo. Ainsi, le permis de construire sera soumis à l'avis de l'ABF, qui a souhaité préserver la partie historique du fort, lors des échanges liminaires à l'établissement du programme.
37	Peut-on rendre cet espace plus accessible au public ?	Atelier 3	Le programme du projet répond, à ce stade, aux besoins spécifiques de l'activité du terminal ainsi qu'aux besoins des mobilités urbaines sur l'interface Ville-port, le tout dans un espace contraint. Ainsi, des aspects fonctionnels et techniques pluriels et complexes sont à intégrer à cet aménagement.
50	N'est-ce pas l'occasion d'ouvrir, de nouveau, au public un espace portuaire ?	Atelier Breton	Toutefois, l'élargissement des usages externes à l'activité de transport (exposition, concerts, trucks food) sera étudié avec EDEIS et la Ville de St Malo. Par ailleurs, la demande récurrente des vues à offrir depuis les toitures de la gare du

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée
			terminal vers les activités du port, notamment vers l'écluse, a été entendue. La Région demandera au maître d'œuvre en charge de la conception de la gare maritime du Naye, d'étudier un accès public en toiture permettant de restituer des vues sur le port. Le comité de suivi permettra de communiquer sur les suites données.
38	Cheminement piéton au niveau de l'écluse très difficile : quel avenir pour ce passage ?	Atelier 3	Ces problématiques dépassent le périmètre du terminal et doivent être menées à l'échelle du port, de la Ville et plus largement du territoire.
39	Quid du pôle d'échanges multimodal ? A repenser pour les piétons plus que pour les voitures	Atelier 3	Le constat suivant est partagé par l'ensemble des acteurs du territoire : encombrement des voies de circulation, manque d'un parking de délestage pour les PL, nécessité de gérer les parkings VL à l'échelle de la Ville.
43	Le réaménagement du terminal ne gagnerait-il pas à pouvoir <i>s'insérer dans un projet plus vaste</i> , visant à réduire les parcs de stationnements de voitures qui défigurent les abords d'intra-muros ?	Atelier Breton	Il y a bien une nécessité de mener une réflexion sur la gestion des déplacements et des flux en général, qu'ils soient issus de l'activité du TdN ou anthropiques à la Ville de St Malo. C'est l'agglomération qui est compétente sur les mobilités sur son territoire. La Région propose de contribuer à la réflexion visant à trouver des solutions compatibles avec le calendrier de la réalisation du terminal.
42	Quid de la cale de la Bourse ?	Atelier 3	Le programme du projet respecte les dispositions du PLU en vigueur.
10	Comment le projet s'insère dans le PLU ? Quel travail est fait avec la collectivité ?	Réunion de lancement du 01/10/2020, ateliers	Les services des deux collectivités dialoguent notamment par le biais d'un groupement de commande permettant de croiser les études préalables communes aux projets d'aménagement du port des Bas-Sablons et de modernisation du terminal ferry. L'évaluation des impacts comprendra une phase d'évaluation des effets cumulés, notamment avec le projet des Bas Sablons de la Ville de St Malo. Les mesures intégrées aux travaux sont prises en fonction de cette évaluation.
44	Comment allez-vous travailler avec les autres porteurs de projet (Bas-Sablons notamment) ?	Atelier 2	
45	je ne vois personne de la ville. La région parle-t-elle avec la ville ?	Atelier 4	Le terminal du Naye est un espace contraint entourés de sujets qu'il faudra traiter, et que nous n'ignorons pas (pont de l'écluse, liaison douce Bas-Sablons, liaison douce Intra-muros, gare de la bourse, cale du Naye, piscine du Naye). La Région n'a pas à s'exprimer à la place de la Ville de St Malo sur son domaine de compétence, mais précise l'existence de coopération et de partenariat qui devront être poursuivies pour assurer la compatibilité entre les projets (réunions bi-mestrielles entre les 2 collectivités associant EDEIS sur les questions portuaires).
46	Effet domino du développement du projet sur la ville n'est pas forcément pensé. Quels seront les effets indirects ?	Atelier 3	
55	Quelle compatibilité avec l'extension prévue des bas-Sablons (cale du Naye) ?	Atelier 6	

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée
			<p>Illustration de la posture de la Région Bretagne : le port des Bas-Sablons. La Région Bretagne doit être prudente dans ses actions en tant qu'autorité portuaire d'une infrastructure intégrée à une concession attribuée à la Ville de St Malo. Celle-ci arrive à échéance prochainement et fera l'objet d'une procédure très encadrée juridiquement, qu'il ne faudrait pas compromettre par une expression prématurée de la Région.</p> <p>Toutefois, l'aménagement de la liaison douce au droit du terminal est une opportunité à saisir afin d'améliorer les circulations à cet endroit.</p> <p>Le bilan de la concertation précisera les modalités de coopération entre la Ville de St Malo et la Région Bretagne sur l'ensemble des sujets croisés et en particulier sur le projet de modernisation du terminal du Naye.</p> <p>Le comité de suivi de la concertation est un des liens pour poursuivre les échanges entre les acteurs et faire vivre la concertation. L'évaluation des impacts et des effets du scénario retenu seront présentés dans cette instance.</p>
47	Brièvement évoqué à l'oral hier soir, quelques grandes marques rouges sur un plan étant attribuées au projet résultant de ce concours. Où donc en est le dossier ? Comment est-il possible d'en exploiter les acquis, sans le mettre à la disposition du public au stade actuel ?	Atelier Breton	Les plans de masse présentés à partir du 01/10/2020 ne sont pas définitifs. Ils représentent les hypothèses de réponse à ce stade du projet et continueront à évoluer au cours des études de conception. Le projet pourra donc intégrer des propositions faites lors des ateliers et le comité de suivi de la concertation permettra d'informer sur les suites données.
48	Quelle hauteur de bâtiments ? Quels matériaux et couleurs utilisés pour les façades des bâtiments ? La toiture ? Quelle largeur ? Quelle augmentation de la surface par rapport à l'existant ?	Atelier 3	<p>Le niveau C1 attendu sur le bilan carbone exige l'emploi de matériaux naturels ou la réutilisation de matériaux issus de la démolition (notamment les moellons présents sur les bâtiments démolis).</p> <p>A ce stade, une construction mixte bois/béton (forte dominante du bois dans les éléments structurels) est privilégiée.</p> <p>La proximité de monuments historiques (Intramuros, St Servan, cité d'Aleth) participe à la réponse architecturale du projet, qui prend en compte l'aspect minéral de son environnement.</p> <p>La hauteur des constructions respectera les règles d'urbanisme et avis de l'ABF (actuellement 8 m, sur 2 niveaux).</p> <p>Le scénario 3 prévoit le regroupement de l'ensemble des besoins de locaux en gare (à ce jour diffus sur le site). Le programme a établi le besoin de surface utile d'une nouvelle</p>

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée
			gare à 5 500 m ² environ, contre 4 400 m ² environ actuellement). Le choix d'une toiture terrasse facilite la réponse à cette somme de contraintes.
49	Le parking de la gare sera-t-il toujours là ?	Atelier 3	Oui, à court et moyen terme pour répondre à l'organisation projetée, qui repose sur la nécessité d'accueillir des véhicules.
40	Est-ce que le projet aura un impact sur le port des Bas-Sablons, quelle protection ? Quid du port des Bas-Sablons ?	Atelier 3	Les effets directs et indirects du projet du terminal du Naye sur l'exploitation du port des Bas Sablons seront étudiés (agitation, trafic de véhicules). Par ailleurs, si les travaux des deux ports étaient concomitants l'appréciation des effets cumulés des deux projets serait à détailler dans les deux études d'impacts. Une coordination des études est prévue dans cette optique.
51	Nous avons eu, en tant que plaisancier, une présentation de M.RENOUX sur les aménagements futurs du port des Sablons avec un projet d'extension et de développement. J'avais retenu de cette présentation que le premier chantier, devant être engagé pour les futurs aménagements, était réalisation d'un dispositif (<i>Le sujet était resté très flou...</i>) permettant de protéger le port de Sablons de la houle de Nord-Ouest. Cet aménagement permettant alors, a minima, le prolongement des pontons A (qui devait être doublé) à C. De fait, ne serait-il pas possible d'ériger des "murs" entre les ducs d'Albe existant ?	Atelier Breton	Confère question 40
52	En réflexion purement personnelle (<i>car je ne suis pas spécialiste ...</i>), je me demandais également si le fait d'ériger deux murs sur chaque tangente des ducs d'Albe ne permettrait pas de définir un espace pouvant être comblé par des déblais issus des dragages soient liés aux nouveaux aménagements, soit aux dragages nécessaires dans le port des Sablons ?	Atelier Breton	Confère question 40
53	Les projets autres comme celui des éoliennes seront-ils pris en compte dans l'évaluation des impacts ?	Atelier 5	Cela sera étudié dans le cadre des impacts cumulés avec ceux d'autres projets. Un cadrage des projets sensibles à prendre en compte sera mené avec les services de l'Etat.

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée
56	Les routes vont-elles supporter l'augmentation du trafic ?	Atelier 6	Actuellement au stade des études d'état initial, le bilan des trafics actuels sur le port a été effectué. Compte tenu des hypothèses d'exploitation future, une modélisation des futurs trafics sera établie afin d'évaluer les impacts du scénario retenu. L'évaluation des impacts et des effets du scénario retenu seront présentés lors du comité de suivi.

ANNEXE 2 – PIERCE 7 - LE RAPPORT INTERMEDIAIRE DE LA CONCERTATION CONTINUE COUVRANT LA PERIODE DU 3 MARS 2021 AU 24 MAI 2022

1^{er} Rapport intermédiaire de la concertation continue

Concertation continue
relative au projet de
modernisation du terminal
ferry du Naye (Saint-Malo)

Du 3 mars 2021 au 31 mai 2022

Danielle FAYSSE, garante

Date de remise du rapport, le 31 mai 2022



Sommaire

Sommaire	
Préambule	
Les dates clés de la concertation sous l'égide de la CNDP	3
La mission de la garante	3
Fiche d'identité du projet.....	
Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite de la concertation préalable	
Rappel des recommandations inscrites dans le bilan de la concertation préalable.....	7
Précisions à apporter de la part du responsable du projet.....	7
Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.....	7
Engagements du responsable de projet.....	8
Actualités liées au projet et évolutions.....	
Décision du maître d'ouvrage.....	10
Que s'est-il passé cette année en matière de participation ?	
Le suivi des engagements du porteur de projet	10
Le site internet du projet	10
Mise à disposition des études au fur et à mesure de leur publication.....	11
Mise en place et fonctionnement du comité de suivi.....	11
Avis de la garante sur le déroulement de la concertation	17
Les arguments exprimés par les membres du comité de suivi	17
La suite de la concertation continue	
Préconisations de la garante sur la suite de la concertation continue et demande de précisions au responsable de projet.....	
Liste des annexes.....	

Préambule

A la suite de la concertation préalable sur le projet de modernisation du terminal ferry du Naye (Saint-Malo), menée du 1^{er} octobre au 13 novembre 2021, le Conseil régional de Bretagne a décidé de poursuivre son projet. Dans ce cadre, la participation et l'information du public continue. La Commission nationale du débat public a chargé Danielle FAYSSE de suivre cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Le présent document est le rapport intermédiaire n° 1 de la garante, couvrant la période du 3 mars 2021 au 24 mai 2022. Il rend compte en toute neutralité et transparence de la concertation et des arguments échangés durant l'année passée et il indique les préconisations du garant pour la suite de la concertation continue.

Les dates clés de la concertation sous l'égide de la CNDP

- 25 juin 2019 : La CNDP est saisie par le Conseil régional de Bretagne
- 1^{er} octobre 2020 – 13 novembre 2020 : Concertation préalable sous l'égide de Danielle FAYSSE et Pierre GUINOT-DELERY
- 14 décembre 2020 : Publication du bilan des garants
- 12 février 2021 : Publication du rapport des enseignements de la concertation du porteur de projet
- 03 mars 2021: début de la concertation post concertation préalable (concertation continue), sous l'égide de Danielle FAYSSE
- **31 mai 2022 : Publication du 1^{er} rapport intermédiaire**

La mission de la garante

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une institution indépendante du gouvernement, chargée de défendre le droit individuel de participer et d'être informé sur des projets ayant des impacts sur l'environnement. Afin de veiller au bon respect de ce droit, elle désigne une personne neutre au projet et indépendante à l'égard de toute personne (maître d'ouvrage, parties prenantes, etc.) dont le rôle est de garantir la qualité des démarches de concertation mises en place par le porteur de projet.

Tout au long de sa mission, la garante fait attention à la transparence, la sincérité et l'intelligibilité des informations transmises, à traiter de manière équivalente chaque argument quel que soit son origine (expert, responsable du projet, citoyen, élu, etc.) et à inclure tous les publics, en particulier les plus éloignés de la décision.

Dans le cadre de la concertation continue, la garante s'assure que :

- les recommandations des garants et les engagements du maître d'ouvrage issus de la concertation préalable sont bien prises en compte ;
- les conditions d'un dialogue entre tous les publics sont réunies et que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public ;
- les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises sont transmises de manière intelligible et complète au public, puis font l'objet d'échanges.

La garante reçoit une lettre de mission qui spécifie les attentes de la Commission nationale du débat public concernant la démarche participative et informative dans le cadre du projet.

Fiche d'identité du projet

Maitre d'ouvrage :

Le Conseil régional de Bretagne et, plus particulièrement, la mission dédiée au projet au sein de la direction des ports, aéroports et du fret (DPAF).

Contexte du projet :

Le Terminal du Naye accueille, à Saint-Malo, le trafic (fret et passagers) des ferries assurant des liaisons avec la Grande-Bretagne et les îles Anglo-Normandes. Initialement créé en 1925, l'équipement a été détruit durant la seconde guerre mondiale puis reconstruit en 1945. Il se caractérise aujourd'hui par une réelle vétusté de ses différentes composantes (quais d'amarrage, bâtiment d'accueil du public, parking, dispositifs de contrôle et d'embarquement, circulation aux abords).

La Région Bretagne, autorité portuaire pour les 22 ports bretons, entend donc procéder à une rénovation globale en cohérence avec son souhait de conforter le développement du port de Saint-Malo dans son ensemble. Par ailleurs, une dimension importante du projet concerne la relation « ville - port » dans la mesure où le Terminal, comme le port lui-même, est étroitement imbriqué dans le tissu urbain.

Localisation du projet :



Objectifs du projet selon le MO :

Rénover les installations du Terminal du Naye et permettre une meilleure insertion de l'équipement dans son environnement urbain.

Caractéristiques principales :

Le projet porté au débat lors de la concertation préalable comportait une option de référence et trois scénarios détaillés dans le dossier de concertation :

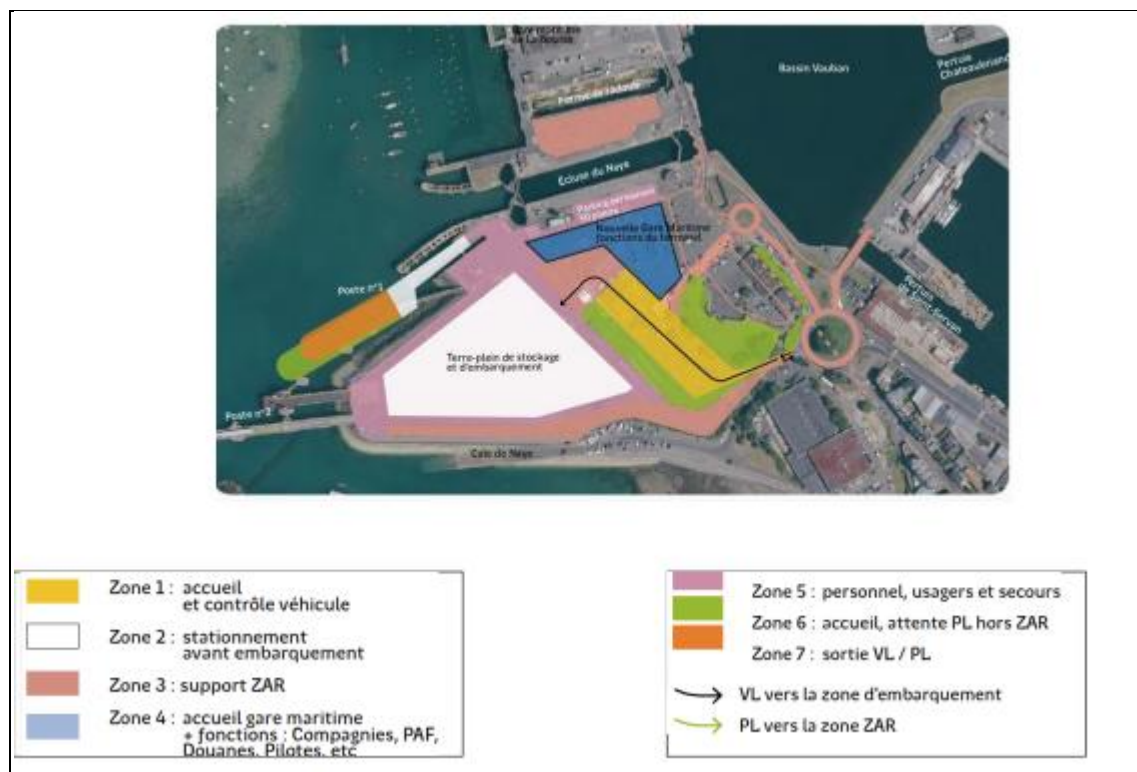
- L'option dite « de référence » est la plus proche de ce que l'on pourrait aussi nommer « option 0 ». Elle ne prend en effet en compte que des travaux obligatoires du fait de l'obsolescence des installations et donc liés à des considérations de sécurité et de sûreté. Toutefois, ce scénario inclut également l'amélioration des liaisons entre la ville et le port.

- En plus des travaux évoqués dans l'option de référence, le scénario 1 repose sur la déconstruction et la reconstruction du poste à quai n°1. Il s'agirait d'optimiser les conditions d'accès et les usages de cet équipement en le rendant opérationnel de manière permanente. Cela permettrait de désengorger le poste n°2 et ouvrirait la possibilité d'une escale supplémentaire l'après-midi.

- Le scénario 2 prévoit, lui, l'approfondissement et l'élargissement du chenal d'accès. Il en découlerait une capacité d'accueil de plus grands navires et la mise en place d'horaires d'escales plus attractifs qu'à l'heure actuelle. L'activité serait concentrée sur le poste n°2 dont l'accessibilité serait améliorée. En revanche, le poste n°1 serait abandonné, ce qui rendrait impossible la gestion de deux escales simultanées.

- Le scénario 3, privilégié par le maître d'ouvrage au moment où s'est organisée la concertation, réunit la plupart des travaux énumérés dans les trois options précédentes. Il y ajoute la construction d'une nouvelle gare maritime et la refonte complète du terre-plein.

Le schéma ci-dessous permet de visualiser le projet (scénario 3) :



Synthèse des scénarii

	Scénario de référence	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Travaux envisagés				
Reconstruction des emplacements nord et sud	*	*	*	*
Adaptation des installations au Brexit	*	*	*	*
Refonte de l'outillage poste 2	*	*	*	*
Travaux et équipements de sûreté	*	*	*	*
Remaniement interface ville-port	*	*	*	*
Amélioration de l'accueil des passagers dans la gare existante	*	*	*	
Reconstruction poste 1		*		*
Approfondissement et élargissement du chenal d'accès			*	*
Requalification du terre-plein				*
Construction d'une nouvelle gare maritime				*
Coût estimé (en M€ TTC)	35	60	50	110
Environnement	Point fort ; peu d'impact sur l'environnement naturel	Point fort ; peu d'impact sur l'environnement naturel Point de vigilance : Possibilité de nuisances acoustiques pendant les travaux	Point de vigilance ; impact potentiel du déroctage. Celui-ci nécessite une surveillance attentive, et des mesures de protection pendant la phase travaux	Point fort ; la nouvelle gare maritime s'intégrerait au paysage, et serait aux dernières normes environnementales. Point de vigilance : impact potentiel du déroctage. Celui-ci nécessite une surveillance attentive, et des mesures de protection pendant la phase travaux. Possibilité de nuisances acoustiques pendant la reconstruction du poste numéro 1
Interface Ville-port	Point fort ; circulation améliorée dans la ville.	Point fort ; circulation améliorée dans la ville.	Point fort ; circulation améliorée dans la ville. Point de vigilance ; la circulation sur le terre-plein peut être difficile à certains horaires.	Point fort ; circulation améliorée dans la ville, facilitée par la fluidité sur le terre-plein. Meilleure intégration du port dans la ville Point de vigilance ; maîtriser l'impact de l'augmentation du trafic sur la circulation
Économie		Point fort ; faible investissement relatif Point de vigilance ; diminution de l'attractivité du terminal et conséquences sur l'économie	Point fort ; maintien du niveau de fréquentation Point de vigilance ; investissement très important pour le poste 1	Point fort ; effet de levier d'un investissement important. Point de vigilance ; maîtriser les impacts sur les activités économiques pendant la phase travaux

Coût :

Montants scénarii en M€ TTC				
Scénario	référence	1	2	3
Volet maritime	20	40	30	48
Volet terrestre	10	10	10	42
Étude et frais divers	5	10	10	20
Montant total estimé	35	60	50	110

Calendrier :

Le phasage prévoyait, pour ses principales étapes, la réalisation d'un dossier d'avant-projet, une enquête publique puis le dépôt d'une autorisation de réaliser les travaux.

Le début des travaux était initialement prévu en 2023 et la mise en service de l'installation rénovée pour fin 2025/ début 2026.

Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite de la concertation préalable

Rappel des recommandations inscrites dans le bilan de la concertation préalable

Précisions à apporter de la part du responsable du projet

Le maître d'ouvrage s'est attaché à fournir des éléments de réponses aux questions posées tout au long du processus de concertation. Cette volonté s'est manifestée particulièrement lors de la réunion publique d'ouverture de la concertation préalable du 1er octobre 2020 et pendant le déroulement des différents ateliers thématiques. Des informations plus techniques ont été apportées à différents intervenants en contrepoint à leurs interrogations.

Tout au long de la concertation préalable, le Conseil régional a eu le souci de communiquer les informations en sa possession.

Cependant un certain nombre d'études sont encore à compléter ou affiner sans que cette situation soit imputable au porteur de projet. Compte tenu de l'état d'esprit positif de ce dernier, ces indications, bien identifiées, seront fournies quand aura été arrêté le scénario retenu.

Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

Les garants souhaitent avant tout conforter le Conseil régional dans son engagement à mettre en place un comité de suivi. Ce comité deviendrait de fait une des composantes du processus de concertation post, c'est-à-dire du continuum de la concertation, entre la concertation préalable et l'enquête publique.

Dans l'attente du choix définitif du scénario par le maître d'ouvrage, cet outil de dialogue aurait vocation à prendre connaissance et à discuter des nouvelles études produites. La composition envisagée correspond aux exigences d'une interaction authentique entre les parties concernées. L'ouverture prévue à des citoyens « non organisés » est particulièrement intéressante et devra être traduite dans les faits.

Dans son bilan, le maître d'ouvrage précisera la composition du comité de suivi et les sujets sur lesquels il travaillera. La thématique du lien « Ville – Port » constitue un aspect majeur des échanges à mener dans la suite du calendrier. Ceci suppose donc une articulation serrée entre les deux collectivités concernées ; à savoir la Ville de Saint Malo et le Conseil régional de Bretagne.

Engagements du responsable de projet

Pour le maître d'ouvrage, le processus de concertation préalable, qui a pu se dérouler dans de bonnes conditions malgré le contexte de crise sanitaire, a permis de montrer que :

- la nécessité d'une modernisation du terminal, dans le cadre des différents scénarios proposés, ne suscite pas d'opposition de la part de la majorité de la population et des acteurs locaux ;
- celui-ci constitue l'opportunité d'une nouvelle dynamique pour l'activité portuaire et le développement économique du territoire.

Il a aussi noté des inquiétudes ou des interrogations qui ont porté sur :

- les nuisances sonores engendrées par les navires à quai et la qualité de l'air ;
- l'intégration du projet dans le paysage urbain ;
- le lien "ville-port" ;
- les impacts de l'augmentation du trafic routier sur la ville (congestion éventuelle de la circulation, qualité de l'air, bruit) ;
- la cohérence de la modernisation du terminal avec d'autres projets locaux (port de plaisance des Bas-Sablons...).

La Région Bretagne s'est engagée à mettre en œuvre les actions suivantes :

Le comité de suivi

Installation d'un comité de suivi de la concertation, afin de maintenir la dynamique engagée. Cette instance permettra de continuer à informer la population tout au long du projet, y compris pendant la phase de travaux. Il sera constitué de collègues représentatifs des parties intéressées au projet : les institutions, les acteurs portuaires et économiques, les associations et les citoyens, dont des personnes issues de la population et ayant participé aux débats.

Les compléments d'études

Au cours de la concertation préalable, plusieurs personnes ont demandé que l'étude socio-économique puisse approfondir les scénarios 1 et 2 pour que tous les scénarios disposent du même niveau d'expertise. Le porteur de projet s'est engagé à produire ces études complémentaires, avec comme objectif qu'elles soient idéalement disponibles lors de la publication du bilan du porteur de projet. L'étude est en cours et n'a pu être finalisée à temps pour être intégrée à ce bilan. Elle a été publiée avant la première réunion du comité de suivi.

Par ailleurs, le Conseil régional s'est engagé à ce que les sujets n'ayant pu être étudiés pour la concertation préalable, comme la qualité de l'air et l'expérience clients, fassent l'objet de publications sur le site de la Région Bretagne lorsqu'elles seront disponibles.

Les nuisances sonores occasionnées par les navires amarrés la nuit

La Région Bretagne a chargé l'exploitant d'identifier les solutions envisageables pour les mettre en œuvre quelle que soit l'issue du projet.

Solution provisoire

Plusieurs options existent : installation d'un générateur d'électricité, installation d'un courant de quai, insonorisation des navires. Ces solutions doivent être appréciées au regard des impacts potentiels qu'elles induisent : le bruit, la qualité de l'air, le coût...

EDEIS, titulaire de la Délégation de Service Public intégrant le terminal du Naye, est en charge de leur réalisation. Il prévoit de mener les études de faisabilité et de proposer une solution technique d'ici la fin 2021 sous réserve que celle-ci réduise significativement les nuisances sonores et assure aux navires une source de courant stable. Le porteur de projet assurera la continuité d'information et de dialogue grâce au comité de suivi qui sera mis en place.

Solution définitive

La Région a entendu la demande des riverains relative à la mise en œuvre systématique d'une solution de courant à quai pour les navires restant amarrés la nuit sur le poste n°1, quel que soit le scénario retenu. L'opportunité d'intégrer au projet l'équipement en courant de quai du poste 2, non prévu initialement, a fait l'objet d'interrogation. Ces dispositions seront étudiées dans le cadre des études techniques en cours. Le porteur de projet assurera la continuité d'information et de dialogue grâce au comité de suivi qui sera mis en place.

La réappropriation des espaces par les habitants pour valoriser les activités et le patrimoine du port

Ce besoin a été exprimé à de nombreuses reprises et a nourri une part importante des débats. Concrètement, la restauration ou l'aménagement de points de vue sur les activités maritimes et nautiques du port sont souhaités. L'écluse, avec ses sassées et les activités afférentes, est particulièrement prisée des malouins. Toutefois, depuis la restriction progressive des accès à cet ouvrage pour des raisons de sûreté et de sécurité, l'observation de cette activité ne se fait pas dans de bonnes conditions.

Aussi, il est apparu intéressant à la population de bénéficier de la proximité de la future gare maritime avec l'écluse du Naye pour aménager un espace propice à ce loisir, depuis le toit de la gare.

La Région Bretagne a engagé des études complémentaires avec le maître d'œuvre du projet pour contribuer à atteindre cet objectif. Sollicités sur la base de ces études complémentaires, les services de l'Etat, compétents en matière de sûreté, ont indiqué, par avis officiel en date du 17 janvier 2021, que ces aménagements en toiture étaient contraires aux principes de sûreté portuaire. Le toit de la gare maritime du Naye ne sera donc pas accessible au public.

Toutefois, la gare maritime proposera au 1er étage du bâtiment un bar/restaurant avec une vue panoramique sur le port des bas Sablons et Saint Servan.

La Région Bretagne poursuivra cette réflexion avec EDEIS, afin d'aménager à terme des points de vue valorisant à la fois le patrimoine et les activités du port.

La collaboration avec la Ville et l'agglomération de Saint-Malo

Le travail avec la Ville et l'agglomération de Saint-Malo, engagé de longue date au niveau technique et politique, sera encore renforcé, en particulier pour aborder les questions de circulation routière, de solutions logistiques, et plus généralement d'interface ville-port. Les effets de l'augmentation éventuelle de l'activité du terminal sur la circulation routière, et plus généralement sur les conditions de vie des malouins, devront être pris en compte dans les schémas de déplacement de l'agglomération. La Région Bretagne y apportera son concours.

Tout au long des étapes à venir, la page dédiée au projet sur le site de la Région Bretagne servira de point d'information pour le public : www.bretagne.bzh/actualites/modernisation-du-terminal-ferry-du-naye

Actualités liées au projet et évolutions

Depuis mars 2021 :

- Les dossiers techniques d'avant-projet ont été réceptionnés et ont été analysés par la Région Bretagne ;
- Les études environnementales se poursuivent ;
- Une étude de faisabilité est engagée par EDEIS sur la question du courant de quai provisoire.

Conformément à ses engagements, la Région Bretagne a :

- Installé le 18 mai 2021 un comité de suivi de la concertation. Cette instance permettra de continuer à informer la population tout au long du projet, y compris pendant la phase de travaux ;
- Mis à disposition les études au fur et à mesure de leur publication (Etats initiaux).

Décision du maître d'ouvrage

Réuni en session plénière le 7 avril 2022, le Conseil régional de Bretagne a décidé de retenir le scénario n°3. Le coût total du chantier a été actualisé, il s'élèvera à 150 millions d'euros.

Le calendrier a également été revu :

Les études de maîtrise d'œuvre se poursuivront jusqu'à la fin de l'année 2022. En 2023, les appels d'offres seront lancés auprès des entreprises afin que le chantier puisse se dérouler entre 2024 et 2026. Les activités seront maintenues pendant les travaux.



AREP

Que s'est-il passé cette année en matière de participation ?

Le suivi des engagements du porteur de projet

Le site internet du projet

Depuis mars 2021, tous les éléments relatifs à la concertation préalable sont restés à la disposition du public : dossier de concertation, études environnementales et socioéconomiques, réunions publiques, ateliers, contributions, bilan des garants, bilan du porteur de projet.

Le public peut ainsi continuer à s'informer et s'exprimer sur le projet en consultant le site <https://ports.bretagne.bzh/grands-projets/terminal-ferry-du-naye>. et en adressant un message à l'adresse : terminaldunaye@bretagne.bzh.

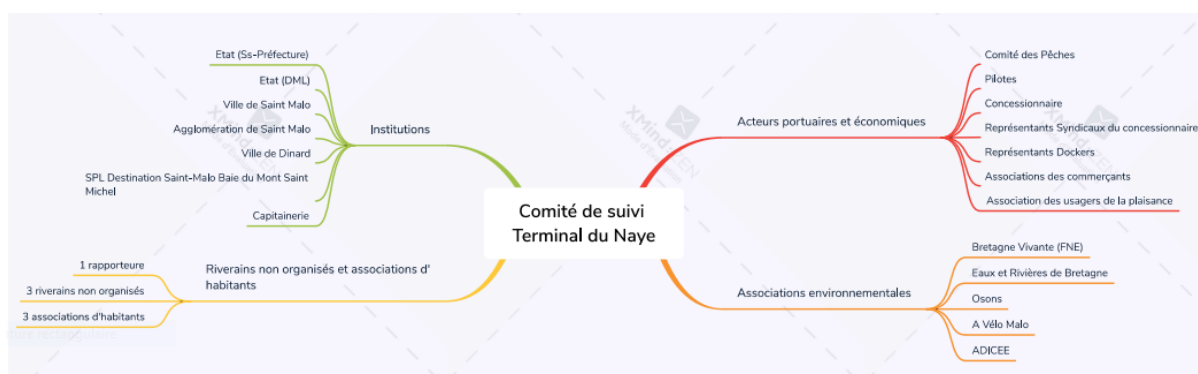
Mise à disposition des études au fur et à mesure de leur publication

Outre les études déjà disponibles Trois études complémentaires ont été publiées sur le site :

- Étude de l'avifaune et des mammifères marins (août 2021)
- Analyse socioéconomique complémentaire. Mise à jour du contexte, analyse qualitative et quantitative des variantes (juin 2021).
- Suivi de turbidité et de la qualité des eaux Campagnes 2019-2020-2021 (janvier 2022).

Mise en place et fonctionnement du comité de suivi

La Région Bretagne a installé le 18 mai 2021 un comité de suivi de la concertation composé selon le schéma suivant :



Ce comité de suivi, présidé par M. Pérrin, Vice président du Conseil régional s'est réuni à trois reprises les 18 mai, 8 octobre et 8 décembre 2021.

Réunion d'installation du comité de suivi du 18 mai 2021

Compte-tenu des conditions sanitaires cette réunion s'est déroulée sous forme de visioconférence.

Elle s'est déroulée de la façon suivante :

- Présentation des 4 collèges représentatifs constituant le comité de suivi ;
- Présentation des 26 personnes présentes;
- Description du rôle du comité de suivi et de ses règles de fonctionnement ;
- Rappel du bilan des garants, de l'avis de la CNDP sur la concertation et du bilan du porteur de projet et de la décision de la Commission Nationale de Débat Public ;
- Présentation du complément à l'étude socio-économique (scénarios 1 et 2), (l'étude montre, que même si les scénarii 1 et 2 apportent des effets positifs pour le port et le territoire, ces effets restent inférieurs à ceux du scénario 3).

Sujets et questions abordées :

- Possibilité d'intégrer le sujet du ferroutage au projet

Réponse du CRB (Conseil Régional de Bretagne) : Les emprises ferroviaires sont maintenues, ce qui implique une possibilité théorique de réaliser du ferroutage, mais le modèle économique issu du contexte de St Malo ne permet pas aujourd'hui d'envisager la réinstallation de ce modèle logistique.

Le sujet doit être intégré à la réflexion globale de développement du port et d'aménagement urbain, dans les limites de la faisabilité de cette solution logistique.

- Etude de l'accessibilité en toiture de la gare afin de restaurer des points de vue sur les activités du port.

Intervention de M. le Sous-préfet de Saint- Malo : une réponse négative a été apportée à cette demande.

- Impact du projet sur l'activité du port de plaisance des Bas-Sablons.

Réponse CRB : l'activité de la plaisance n'est pas impactée par le projet du TdN

- Avenir de la piscine du Naye et difficultés de circulation dans ce secteur.

Réponse CRB : aucune décision n'est prise à ce sujet. Les études en cours, menées avec la Ville de St Malo, visent à améliorer les difficultés de mobilités constatées dans ce secteur.

- Devenir des vestiges du fort du Naye.

Réponse CRB : le projet, en lien avec l'Architecte des Bâtiments de France, prévoit la conservation des vestiges et leur mise en valeur.

- Participation des entreprises utilisatrices du port au projet d'aménagement, notamment les usagers.

Réponse CRB : les consultations des usagers sont en cours et les dockers seront associés prochainement.

- Interrogation sur les filières de destination des sédiments en fonction de leurs caractéristiques physico-chimique ?

Réponse CRB : La recherche des filières de valorisation ou de destination est en cours, sur la base des études réalisées et présentées lors de la concertation.

- Etude des solutions provisoires permettant de réduire les émissions sonores nocturnes des bateaux.

Une première piste de solution consiste à étudier l'électrification provisoire du poste 1; les conclusions ne sont pas encore connues.

La deuxième action a consisté à mesurer les effets des travaux d'insonorisation menés par la Compagnie Condor sur une rangée des générateurs. Le gain acoustique constaté après les travaux est de l'ordre de 10 à 15 dB à proximité du navire, soit des baisses de bruit sensibles.

Réaffirmation de la nécessité de traiter le sujet de manière définitive dans le projet en installant l'électrification à quai sur le terminal pour les navires.

Réunion du comité de suivi du 8 octobre 2021

Cette seconde réunion s'est déroulée à Saint Malo au Carré, ancien bâtiment de la CCI sous la présidence de M. Stéphane Périn. Elle a rassemblé 20 personnes.

Après un bref rappel des objectifs des 4 scénarios, les participants se sont répartis en 3 sous-groupes auxquels chacun des 4 scénarios a été présenté.

La présentation du scénario de référence a permis aux participants d'évoquer les questions :

- de dragage et de traitement des sédiments,
- de l'interface ville-port ainsi que celui de la sécurité des piétons et cyclistes,

- de l'accueil et du transport des passagers à partir du terminal,
- des liens possibles avec le rail,
- des conséquences économiques d'une absence de travaux.

L'évocation du scénario 1 a permis d'engager des discussions sur :

- le coût du projet,
- la capacité d'accueil des navires et la fréquentation induite,
- les impacts du Brexit sur les prévisions de fréquentation et le fonctionnement du SIVEP (service d'inspection vétérinaire et phytosanitaire).

L'atelier sur le scénario 2 a entraîné de nombreux échanges sur les questions :

- de dragage et de déroctage (utilité, techniques, impacts, analyses préalables).
- du trafic de marchandises et des poids lourds et le bilan socio-économique,
- d'accessibilité du terminal à de plus grands bateaux.

Plusieurs participants ont estimé que ce scénario leur semble dégradé.

Lors de la présentation du scénario 3, les participants ont évoqué principalement l'interface ville/port et les conséquences sur la coordination nécessaire entre la région Bretagne et la ville de Saint Malo, ainsi que la révision du PLU. Les estimations financières du coût des scénarios ont également été discutées.

Réunis ensuite en séance plénière les membres du comité de suivi ont abordé les thématiques suivantes :

- Calendrier d'actualisation des coûts et recherche de financement.

Réponse CRB : à l'issue de la phase avant-projet, une première actualisation pourra être faite début 2022. La phase projet permettra d'estimer les coûts lot par lot. Enfin, les appels d'offres seront lancés et il n'est pas possible de préjuger de leur résultat.

Les vecteurs de financement externes semblent peu importants. Il s'agit d'un projet porté par la Région.

- Réalisation d'études sur la circulation des poids lourd conjointement avec la ville et inscription du projet dans les documents d'urbanisme.

Réponses Ville de Saint Malo, Région Bretagne et Sous-préfecture :

La nécessité d'un espace de stockage PL hors de la ville a été identifiée et les réflexions sur ce sujet sont entamées (identification des zones possibles) Les questions de couture urbaine et de déplacements doux ont été anticipées et peuvent être prises en compte dans le cadre des « actions cœur de ville ». Concernant le Brexit, le terminal a été conçu à une époque de libre circulation. Les nouvelles contraintes douanières et sanitaires impliquent d'identifier de nouvelles zones de circulation. Ainsi, à partir de 300 véhicules débarqués, le risque de thrombose est réel. Il faut d'abord identifier le foncier, puis étudier le fonctionnement des flux. La région participe au financement des études. La problématique de la gestion des flux inclut l'ensemble des activités portuaires et les déplacements non liés au port.

- Impact du projet sur le port des Bas Sablons et gestion des sédiments.

Réponse CRB : l'impact du projet sur le port des Bas Sablons se situe exclusivement sur les déplacements terrestres, en raison de la proximité du port des Bas Sablons avec le rond-point du Naye.

Une convention entre la ville et la région existe pour mener des études en commun dans le cadre de la gestion des effets cumulés des projets.

L'utilisation des sédiments dépend de leurs caractéristiques physico-chimiques. Des contacts ont été pris avec des industriels pour identifier le potentiel de valorisation. Plus on se rapproche des

infrastructures, notamment de la zone de la Bourse, plus les sédiments sont chargés en métaux lourds et autres polluants. Par contre, dans l'avant-port, ils comprennent du sable, ce qui est intéressant pour une valorisation agricole.

En conclusion, il est rappelé que les participants vont disposer de temps pour continuer à poser leurs questions, et qu'une réunion du comité de suivi permettra d'apporter des réponses à ces interrogations. La seconde partie de cette réunion sera consacrée à l'expression par chacun de son avis sur les scénarios, afin que soient dégagées les expressions du comité de suivi. Les membres qui ne peuvent se faire représenter pourront transmettre leur avis qui sera lu en séance.

Réunion du comité de suivi du 8 décembre 2021

Cette troisième réunion s'est déroulée à Saint Malo au Carré, ancien bâtiment de la CCI sous la présidence de M. Stéphane Pérrin. Elle a rassemblé 18 personnes.

Réponses aux questions posées par les membres du comité de suivi

- Mise à disposition de l'étude environnementale sur le site.

Réponse CRB : le rapport est en cours de production. Une fois validé scientifiquement, soit début 2022, il sera disponible sur le site du projet.

- Demande de révision, préalable à tous travaux d'infrastructure portuaire non urgents et non critiques, du PPRSM avec plus un mètre de montée des eaux à l'horizon 2100.

Réponse Agglomération de Saint Malo et CRB : le PRRSM date de juillet 2018. La cote de 7,94 mètres prend en compte le niveau de marée, la tempête, la houle, le changement climatique plus 20 cm d'incertitude, conformément aux règles nationales de calcul. Le terminal du Naye est en aléas faible et moyen sur les parkings, et en aléas très faible sur l'ERP (la gare maritime). Le programme du terminal prend en compte la continuité d'exploitation en cas de cote centennale.

- Différence de coût entre les scénarios 2 et 3

Réponse CRB: la différence correspond au volet terrestre, soit la gare maritime et le terre-plein. Les outils à terre doivent être au niveau d'attente des usagers, qui utilisent d'autres infrastructures (aéroports, gares maritimes).

Les avis des membres du comité de suivi sur les différents scénarios

Une association (par mail) :

Le scénario 3 est visiblement privilégié par la Région ;

Bien qu'extrêmement coûteux tel qu'évalué actuellement, il devrait pourtant s'avérer encore beaucoup plus coûteux in fine pour trois raisons :

- 1) la sous-évaluation systématique du coût des grands projets publics,
- 2) la très forte incertitude liée au Brexit et au Covid,
- 3) la très forte hausse des prix de l'énergie, qui rend très difficile toute prévision sur les recettes et les coûts.

L'association interroge sur les possibilités de retour au scénario 2 une fois le choix arrêté (début 2022).

Le représentant d'une association pose la question du retour au scénario 1, plutôt qu'au scénario 2.

Une représentante du collège « riverains » (par mail) :

Le scénario 3 semble le plus attractif et profitable même si son budget est important.

Il permet de :

- traiter de manière cohérente la zone du terminal du Naye dans son ensemble,
- redynamiser cette zone,
- repenser « les déplacements – liaisons » Intra-Muros / St Servan,
- présenter des retombées significatives pour les acteurs du port, les acteurs économiques de la ville de St Malo, la ville de St Malo et la Région Bretagne.

M. le Sous-préfet, apporte un éclairage sur le Brexit, qui nécessite de gérer une frontière. Cela implique des procédures douanières et documentaires, des contrôles sanitaires. Les effets des nouvelles procédures ont été gommés par la crise sanitaire (on est à 60% du trafic fret normal). Lorsque l'on reviendra au trafic normal, les infrastructures actuelles vont peser. Le fait d'avoir un nouveau projet, y compris sur la gare maritime sera un facteur d'attractivité. Par ailleurs, les normes de sécurité, avec un nouveau système de contrôle, nécessiteront des infrastructures et moyens supplémentaires.

Un représentant d'un collectif interroge sur les hypothèses économiques post brexit et sur les perspectives à court, moyen et long terme du trafic transmanche, ce qui pourrait remettre en question le financement et la viabilité du projet.

Réponse CRB : l'étude socio-économique date de 2019 et compare principalement le scénario 3 au scénario de référence. Au cours de la concertation, elle a été nourrie avec les autres scénarios. Il est prématuré de refaire une étude car on ne saurait pas quels critères prendre.

La principale difficulté actuelle est le COVID qui a fait baisser brutalement le nombre de passagers. Il est donc difficile de se projeter. Les compagnies, soumises à des contraintes financières fortes, concentrent leurs forces sur les segments les plus efficaces, soit la Normandie actuellement. L'objectif essentiel est de trouver des nouveaux trafics, de nouveaux opérateurs, de nouvelles destinations. On refait un équipement pour 50 ans, qui correspond à un horizon de l'étude socio- économique.

Un riverain : indique qu'il était très intéressé par la situation de la pollution sonore liée au Condor et a constaté qu'il y était remédié.

Favorable au scénario 3 mais avec une vision globale, concernant tous les flux de circulation entre les bassins (habitants, tourisme, portuaire), y compris piétonne.

Réponse CRB : le terminal du Naye est un maillon, la réflexion a porté sur le périmètre du projet mais un travail sur les coutures est mené avec la ville, à la fois sur l'infrastructure et sur l'organisation.

Dans le scénario 3, tous les aménagements sont modifiés, avec des circulations piétonnes dédiées, et des circulations routières améliorées. L'étude de trafic déposée sur le site prend en compte l'augmentation du trafic. Le Conseil régional réfléchit avec l'agglomération et la ville à une zone rétro portuaire pour adapter les flux à la capacité du port.

Une représentante d'association se déclare favorable au scénario 3 car il permet d'accueillir au mieux les clients.

UN responsable de la Ville de Saint Malo se déclare favorable au scénario 3 car on a besoin d'avoir un outil attractif qui corresponde aux attentes des professionnels pour faire évoluer l'activité maritime. Il remercie la Région pour la concertation mise en place qui permet à tous de se mettre autour de la table et d'élargir le débat en travaillant sur des thématiques qui gravitent autour (mobilité, énergie, ...).

Un représentant professionnel se déclare favorable au scénario 3 qui a pour ambition de doter le port d'un véritable outil économique afin de répondre aux exigences actuelles et futures des compagnies et de développer l'avant-port.

Un délégué syndical se déclare favorable au scénario 3. Les autres scénarios ne permettent pas de maintenir le niveau d'activité. Il améliorera toutes les infrastructures (douanes, police aux frontières) et permettra d'augmenter l'activité.

Un représentant d'association se déclare assez favorable au scénario 3 car il contribue à l'attractivité et semble raisonnablement optimiste. L'association a identifié que le projet est l'occasion d'améliorer les circulations pour cyclistes et les piétons entre l'intramuros et St Servan. Elle se réjouit également que l'agglomération réfléchisse à la question du dernier kilomètre et du fret non accompagné.

Un représentant d'association interroge sur la gestion des sédiments.

Réponse CRB : les caractéristiques des sédiments sont connues. On essaie de les valoriser dans le cadre du projet. Cela prend du temps. C'est un élément de levier très important au titre de l'économie circulaire, au même titre que la valorisation des éléments de déconstruction. La région travaille sur la performance environnementale du chantier.

Sinon, la valorisation par les prestataires permet de réinjecter les matériaux dans l'économie. Pour les sédiments que l'on ne peut pas dépolluer, on stocke car cela n'est pas valorisable.

Une représentante d'association se déclare favorable sans hésitation au scénario 3 car c'est un projet équilibré qui améliore l'ensemble. St Malo est une ville historique connue, dont le rôle principal est d'accueillir. Ce projet ne pourra que faire du bien à la ville.

Un représentant des professionnels se déclare favorable au scénario 3 qui permet le développement de l'activité et de l'accueil. Actuellement, il est très compliqué de se prononcer sur ce que seront les navires dans 10 ans. Il y a des prototypes à propulsion vélique de 140 mètres. Il faut voir comment cela s'inscrit dans la chaîne logistique. L'intensité du service devra être augmentée pour compenser la fiabilité du diesel.

Un représentante d'association estime que ce n'est pas le rôle de l'association de se positionner sur les scénarios. Il entend qu'il faut faire quelque chose et comprend le caractère séduisant du scénario 3, si le financement se met en place.

Il apprécie l'objectif du Conseil régional de minimiser les transports, et de recycler les matériaux. L'association sera en position de vigilance. Elle fait valoir que cette expansion du terminal se produit dans une période où l'on observe que nous allons vers le pic de pétrole, vers une réduction des hydrocarbures disponibles. Un projet de développement d'infrastructure de transport pose donc question à Bretagne Vivante. C'est une question de fond qui dépasse l'inquiétude Brexit et Covid.

Un élu de Dinard indique que sa commune est moins impactée que celle de Saint Malo, mais qu'il est évident que le bassin rive gauche bénéficiera des retombées économiques. La solution 3 correspond au mieux à un projet totalement abouti. La question de l'évolution des coûts du chantier, est inhérente à ce type de chantier. Il fallait poser l'équation de base.

Un habitant émet un avis personnel : il apprécie que la Région investisse sur le port de Saint Malo, et espère que cela ne sera pas le seul investissement sur le secteur. N'a pas d'avis tranché sur un scénario. Remercie pour la démarche de concertation initiée.

Un professionnel se déclare favorable au scénario 3 qui donne l'opportunité d'avoir des équipements neufs, en particulier pour la sûreté. Dans ce scénario 3, le dragage est important, ce qui est sécurisant.

Avis de la garante sur le déroulement de la concertation

Le dispositif de concertation continue mis en place par le Conseil régional a consisté à maintenir et actualiser le site internet du projet: <https://ports.bretagne.bzh/grands-projets/terminal-ferry-du-naye>.

Le maître d'ouvrage s'est attaché à mettre à disposition sur ce site les études socioéconomiques et environnementales au fur et à mesure de leur publication (états initiaux).

Au-delà de ces états initiaux, la garante relève une forte attente des associations de protection de l'environnement et des riverains concernant la publication de l'étude d'impact du projet sur l'environnement et de la démarche ERC (Eviter Réduire Compenser) applicable à ce chantier.

La Région a mis en place un comité de suivi rassemblant 28 membres et a organisé trois réunions de ce comité de suivi.

Elles ont permis de maintenir tout au long de l'année 2021 le dynamisme et la qualité des relations établies avec tous les acteurs lors de la concertation préalable. Ce continuum a été apprécié par tous.

Les institutionnels, les acteurs portuaires, les associations d'habitants et de protection de l'environnement et les riverains non organisés se sont investis dans la démarche et ont participé à sa réussite. Les éléments d'information et réponses apportés par le Conseil régional, et la Ville de Saint Malo ont permis d'enrichir les connaissances des uns et des autres. De ce fait, les échanges ont été de qualité et les arguments apportés dans les positionnements étaient étayés.

Cette instance a bien été un lieu d'acquisition de l'information mais aussi de débat sur les différents scénarios et même, au-delà, sur les perspectives d'aménagement du secteur au regard des évolutions futures. Elle permettra de contribuer à informer la population tout au long du projet, y compris pendant la phase de travaux. Le dynamisme de la démarche devra être maintenu.

Malgré cette satisfaction, il convient de souligner la difficulté constatée d'inclure tous les publics dans cette démarche de concertation, en particulier les habitants de Saint-Malo, puisqu'en dehors de celles des membres du comité de suivi aucune contribution n'a été déposée.

Afin de faire participer un public plus large, le maître d'ouvrage organise, le 31 mai 2022, une réunion publique de présentation et d'échange sur le scénario n° 3 retenu par le Conseil régional de Bretagne lors de sa séance du 7 avril 2022.

Cette manifestation fait actuellement l'objet d'une importante campagne de communication : affiches, distribution de flyers sur les marchés, diffusion sur les réseaux sociaux, communiqués de presse.

Cette publicité, la période choisie et l'absence de restrictions sanitaires devraient permettre à un plus large public de venir s'informer et s'exprimer sur le projet. Rappelons que la réunion du 1^{er} octobre 2020 avait rassemblé 120 personnes.

Les arguments exprimés par les membres du comité de suivi

Ils ont largement été exposés dans la présentation du déroulement des réunions du comité de suivi.

En synthèse, les interventions sont majoritairement favorables au scénario 3, jugé indispensable au maintien de l'activité. Au-delà de ce maintien, il permettra le développement du trafic portuaire et la restructuration d'une gare maritime qui date de plus de 50 ans. Ce qui aura pour effet d'augmenter l'attractivité du terminal ferry du Naye.

Quelques acteurs sont plus circonspects et interrogent sur l'opportunité d'augmenter le trafic dans un horizon de diminution des hydrocarbures disponibles et de nécessaire réduction des gaz à effet de serre.

Plusieurs incertitudes et points de vigilance ont été mis en exergue par les membres du comité de suivi :

Il est actuellement difficile d'anticiper le développement du trafic sur la Manche dans un contexte économique difficilement prévisible et dans la perspective d'évolution des techniques de propulsion des navires. Cette incertitude est également fortement liée à la crise sanitaire et aux contraintes engendrées par la mise en place du Brexit dont les effets ne se sont pas encore totalement ressentis.

D'où la nécessité de conserver une possibilité d'adaptation du projet.

Vu le contexte économique et l'inflation, le coût du scénario retenu, 110 M€, est également appelé à évoluer. Il conviendrait donc de rechercher des financements extérieurs ou peut-être d'envisager de revenir à un scénario moins ambitieux. (Lors de la présentation du projet en séance plénière du Conseil régional le coût de l'opération a été réévalué à un montant de 150 M€.)

Le sujet du ferroutage doit être intégré à la réflexion globale de développement du port et d'aménagement urbain.

Les effets de l'augmentation éventuelle de l'activité du terminal sur la circulation routière, et plus généralement sur les conditions de vie des malouins, devront être pris en compte. La problématique de la gestion des flux inclut l'ensemble des activités portuaires et les déplacements non liés au port.

Le travail engagé par la Région Bretagne avec la Ville et l'agglomération de Saint-Malo doit être poursuivi et renforcé, en particulier pour aborder les questions de circulation routière, de solutions logistiques, et plus généralement d'interface ville-port. (Intra-Muros et Saint-Servan). Tous les types de flux et tous les modes de déplacement (poids lourds, automobiles, cyclistes, piétons) sont à intégrer dans la réflexion. La nécessité d'un espace de stockage PL hors de la ville a été identifiée.

Les perturbations sur le milieu marin, les impacts des travaux sur les riverains, les nuisances sonores des bateaux à quai et les nuisances sonores engendrées par l'augmentation du trafic routier restent des points de vigilance tant des riverains que des associations de protection de l'environnement. Les modalités d'extraction des sédiments et leur devenir sont un sujet de préoccupation.

La publication de l'étude d'impact du projet sur l'environnement est très attendue.

La suite de la concertation continue

Une réunion de présentation et d'échanges sur le scénario 3, retenu par le Conseil régional, est organisée le 31 mai 2022. Ouverte à tous les publics, elle fait l'objet d'une large publicité.

L'étude d'impact environnementale devrait être disponible en octobre 2022. Une étude de modélisation acoustique est aussi en cours de réalisation. Ces études seront mises à la disposition du public sur le site Internet du projet dès leur publication.

Les études de maîtrise d'œuvre se poursuivront jusqu'à la fin de l'année 2022.

Le dépôt du dossier de demande d'autorisation est prévu pour le début 2023 et l'enquête publique devrait se dérouler mi 2023.

En 2023, les appels d'offres seront lancés auprès des entreprises et le chantier devrait se dérouler entre 2024 et 2026.

Préconisations de la garante sur la suite de la concertation continue et demande de précisions au responsable de projet

Mettre à disposition du public sur le site Internet du projet et dès leur publication l'étude d'impact environnementale, l'étude de modélisation acoustique et toutes les nouvelles études afférentes au projet;

Maintenir le dynamisme créé lors de la phase de concertation préalable en organisant des réunions du comité de suivi régulièrement avant le dépôt du dossier de demande d'autorisation.

Ces réunions auront notamment pour objet :

- D'informer sur l'avancée du projet et son calendrier ;
- De présenter l'étude d'impact environnementale et les mesures ERC (Eviter Réduire Compenser) applicables à ce chantier et de débattre sur les enjeux identifiés ;
- D'échanger et de concerter sur la manière dont les travaux se dérouleront ;
- De débattre de l'avancée des études réalisées et des travaux envisagés par la Ville de Saint Malo et l'agglomération en matière d'interface Ville Port, de circulations, de stationnements....

Organiser, avant le lancement de l'enquête publique, une réunion publique de présentation du projet et de ses impacts, ouverte à tous les publics. Elle permettra de faciliter l'accès à l'information sur l'évolution du dossier, les étapes du chantier, les nouveaux éléments techniques et scientifiques disponibles et de présenter l'articulation de la concertation avec l'enquête publique préalable à l'obtention des autorisations.

Liste des annexes

- Annexe 1 : Décision de la CNDP du 3 mars 2021
- Annexe 2 : Lettre de mission du 8 mars 2021
- Annexe 3 : Compte rendu de la réunion d'installation du comité de suivi du 18 mai 2021
- Annexe 4 : Compte rendu de la réunion du comité de suivi du 8 octobre 2021
- Annexe 5 : Compte rendu de la réunion du comité de suivi du 8 décembre 2021

Ces trois derniers documents sont consultables sur le site de la concertation : <https://ports.bretagne.bzh/grands-projets/terminal-ferry-du-naye>

COMMUNIQUÉ DES DÉCISIONS

Séance plénière de la Commission nationale du débat public
3 mars 2021

NOUVELLES SOLLICITATIONS

I. SAISINE – ARTICLE L.121-8-I

- **Projet PISCINE D'ENTREPOSAGE DE COMBUSTIBLE USÉ - LA HAGUE (50)** : la CNDP décide d'organiser une concertation préalable. Pascal BRERAT et Jean-Daniel VAZELLE sont désignés garants de cette concertation sur le projet de construction d'une piscine d'entreposage de combustible usé sur le site de LA HAGUE.
[Consulter la décision](#)

II. SAISINE – ARTICLE L.121-8-II

- **Projet STADE LOUIS-NICOLLIN MONTPELLIER (34)** : la CNDP décide d'organiser une concertation préalable. Anne-Marie CHARVET et Sophie GIRAUD sont désignées garantes de cette concertation sur le projet de construction du nouveau stade Louis-NICOLLIN de MONTPELLIER à PEROLS.
[Consulter la décision](#)

III. DEMANDE DE DESIGNATION – ARTICLE L.121-8-II

- **Projet TRAM T9 LYON (69)** : Jean-Luc CAMPAGNE et Valérie DEJOUR sont désignés garants de la concertation préalable sur le projet de réalisation de la ligne de tramway T9.
[Consulter la décision](#)
- **Projet TRAM T10 LYON (69)** : Jean-Luc CAMPAGNE et Valérie DEJOUR sont désignés garants de la concertation préalable sur le projet de réalisation de la ligne de tramway T10.
[Consulter la décision](#)

IV. DEMANDE DE DESIGNATION - ARTICLE L.121-16-2

- **Projet AEROPORT DE LILLE-LESQUIN (59)** : Laurent DEMOLINS est désigné garant chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique sur le projet de modernisation de l'aéroport de LILLE-LESQUIN.
[Consulter la décision](#)

V. DEMANDE DE DESIGNATION - ARTICLE L.121-17

- **Projet CHAMP CAPTANT LANDES DU MEDOC (33)** : Esméralda TONICELLO est désignée garante de la concertation préalable sur le projet de champ captant des Landes du Médoc.
[Consulter la décision](#)
- **Projet DATA-CENTERS CORBEIL-ESSONNES ET COUDRAY-MONTCEAUX (91)** : la société LCP indiquant qu'elle ne souhaite plus engager de concertation volontaire avec des garants désignés par la CNDP en application de l'article L. 121-17, la décision n°2021 / 7 / DATA CENTERS CORBEIL-ESSONNES COUDRAY-MONTCEAUX du 27 janvier 2021 décidant d'une concertation préalable est rapportée.
[Consulter la décision](#)

PROCEDURES EN COURS


I. DEBATS PUBLICS

- **Projet EOLIEN OLERON ATLANTIQUE-SUD (17)** : Denis CUVILLIER, Julie DUMONT, Anaïs LEFRANC-MORIN et Arnaud PASSALACQUA sont nommés membres de la commission particulière en charge de l'animation du débat public sur le projet de parc éolien en mer Oléron Atlantique-Sud.
[Consulter la décision](#)
- **Projet EOLIEN SUD BRETAGNE** : Le plafond du montant global de l'indemnité allouée au président et aux membres de la commission particulière du débat public sur le projet de parc éolien flottant au sud de la Bretagne est majoré de 25%.
[Consulter la décision](#)

II. CONCERTATIONS PRÉALABLES

- **Projet PRODUCTION MULTI-COMBUSTIBLE - RICANTO (2A)** : Le dossier de concertation proposé par le maître d'ouvrage doit être complété par des informations portant sur l'approvisionnement en gaz. Les modalités de concertation sont complétées par une réunion publique portant sur la question de l'approvisionnement en gaz. Le calendrier de la concertation est fixé du 5 avril au 7 mai 2021.
[Consulter la décision](#)
- **Projet FERRY PORT SAINT-MALO (35)** : La Commission nationale considère que les réponses du maître d'ouvrage sont suffisamment complètes et argumentées et recommande que le comité de suivi soit un lieu de débat sur le choix du scénario qui sera retenu pour la modernisation du terminal ferry. Danielle FAYSSE est désignée garante chargée de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de la dernière enquête publique.
[Consulter la décision](#)
- **PROGRAMME D' ACTIONS NATIONAL NITRATES** : La Commission nationale considère que les réponses des personnes publiques responsables de ce programme sont globalement complètes. Elle recommande que plusieurs sujets soient approfondis lors de la phase d'information et de participation du public jusqu'à la participation par voie électronique et qu'un dispositif ambitieux de mobilisation du public soit anticipé avant l'ouverture de cette seconde phase de participation du public. Pierre GUINOT-DELERY est désigné garant chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de la participation électronique.
La commission nationale recommande que la révision des plans d'actions régionaux nitrates fasse l'objet d'une concertation préalable du public.
[Consulter la décision](#)

- **MODIFICATION DE LA LISTE NATIONALE DES GARANTS** : La Commission nationale définit les critères d'inscription sur la liste nationale des garants des membres et présidents des commissions particulières de débats publics, ainsi que des personnes ayant activement participé à l'organisation de débats publics.
[Consulter la décision](#)
- **MODIFICATION DE LA LISTE NATIONALE DES GARANTS** : Jean TRARIEUX est inscrit sur la liste nationale des garants.
[Consulter la décision](#)
- **AVIS SUR LE PROJET DE DECRET D'APPLICATION DE LA LOI ASAP DU 7 DECEMBRE 2020** : La Commission nationale rend un avis sur ce projet de décret précisant ses conséquences négatives sur le droit à l'information et à la participation du public.
[Consulter l'avis](#)



Chantal JOUANNO

LA PRÉSIDENTE

Paris, le 08 mars 2021

Madame,

Lors de sa séance plénière du 03 mars 2021, la Commission nationale du débat public (CNDP) vous a désignée garante du processus d'information et de participation du public jusqu'à l'ouverture de la l'enquête publique sur le projet de modernisation du terminal ferry du Naye à Saint Malo.

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général sur ce projet emportant des enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire fondamentaux et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

La concertation de suivi sur ce projet a été décidée en application de l'article L.121-14 du Code de l'environnement, suite à la concertation préalable qui s'est tenue du 01 octobre au 13 novembre 2020 garantie par Pierre GUINOT-DELERY et vous-même. Comme l'indique l'article L121-14 CE, **après une concertation préalable ou un débat public décidé par la CNDP, si le maître d'ouvrage (MO) décide de poursuivre son projet, « la CNDP désigne un garant chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique »**. Par conséquent, la concertation de suivi se poursuit sous votre égide à compter d'aujourd'hui.

Rappel des objectifs de la concertation continue :

Le champ de la concertation continue est particulièrement large. Il est présenté dans les articles L.121-1, L.121-1-1, L.121-14 et R.121-11 du Code de l'environnement. Son objectif principal est le continuum de l'information et de la participation du public entre les phases dites « amont » et « aval » d'association du public. Autrement dit, entre la fin d'une concertation préalable ou d'un débat public – le MO décidant de poursuivre son projet – et l'ouverture de l'enquête publique, **les publics doivent pouvoir suivre facilement les étapes d'avancement du projet, y être associés pour participer, tout particulièrement à l'approche de décisions clés devant être prises par le MO, et surtout en être informés régulièrement.**

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions. N'hésitez pas à vous appuyer dessus pour les faire connaître à vos interlocuteurs.

.../...

Danielle FAYSSE
Garante de la concertation de suivi jusqu'à l'enquête publique
Projet de modernisation terminal ferry du Naye

Votre rôle et mission de garante : prescrire, conseiller, servir de recours, rendre compte

Dans le cadre de l'article L.121-14 du Code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage. La CNDP ne peut légalement les valider, néanmoins vous devez rendre publiques vos préconisations et leur prise en compte par le MO.

Vous êtes prescripteur des modalités de la concertation : charge au MO de suivre vos prescriptions ou non. Vous ne sauriez donc, ainsi que la CNDP, être tenue responsable des choix du MO en matière de concertation, mais leur évolution vers un meilleur respect du droit dépend de vous.

Votre rôle doit s'appuyer sur trois éléments clé :

- Vos recommandations faites dans votre bilan de la concertation préalable,
- Les engagements pris par le maître d'ouvrage relatifs aux mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements de la concertation préalable (L.121-13, L.121-16, R.121-9, R.121-24 CE),
- L'avis de la CNDP sur la qualité des réponses du maître d'ouvrage et des parties prenantes, rendu dans sa décision n°2021 / 29 / FERRY PORT SAINT-MALO / 3

Vous avez toute latitude dans la négociation avec le MO pour l'amener à suivre les recommandations contenues dans le bilan de la concertation préalable, ainsi que dans la décision mentionnée ci-dessus, et à respecter les engagements qu'il a pris. Vous avez également toute latitude pour introduire de nouvelles préconisations permettant de mieux garantir le droit à l'information et à la participation : la concertation continue n'est pas une version dégradée de la concertation préalable. Il est fondamental que cette concertation ne se résume pas à une concertation avec les parties prenantes mais vise bien à associer le ou les publics.

Il s'agit également de **définir des formes d'information et de participation qui correspondent à la durée de ce continuum** :

- clarifier aux publics les grandes étapes du calendrier ;
- ajuster les outils en fonction de l'évolution du contexte ;
- assurer la complétude, l'accessibilité et l'intelligibilité des informations et documents transmis aux publics ;
- assurer les possibilités de contribution du public et d'échanges directs entre lui et le MO, la mise en débat de sujets qui méritent d'être approfondis, veiller à ce que des réponses soient apportées par le MO à toutes les questions, observations et propositions ;
- demander la production de tout document d'information complémentaire ou la mise à disposition de données, si cela vous semble nécessaire.

Si votre mission dure au-delà de 12 mois, elle sera rythmée par la publication de rapports intermédiaires annuels. Ces derniers sont de nature à rappeler le cadre légal et de principe de la concertation et à permettre aux publics de suivre les évolutions du projet et de la démarche de participation. Si nécessaire, vous pouvez rédiger des notes d'observation, qui ont pour but de rappeler aux organisateurs les engagements pris ou les règles de base de la concertation.

Durant toute la durée de votre mission, vous devez vous mettre à disposition des participant.e.s, être visible et expliciter votre rôle. Le public doit pouvoir vous contacter directement, notamment par la diffusion de votre adresse mail. En effet, **vous constituez un recours possible en cas de désaccord** sur le déroulement du processus de concertation ou sur les expertises produites. Si vous êtes sollicitée par des participant.e.s et si vous jugez que les réclamations sont fondées, vous devez les porter auprès du MO et des acteurs décisionnaires et exiger qu'il les considère. Si jamais vos recommandations ne sont pas prises en compte, vous devrez faire état de ces difficultés dans votre rapport (voir plus bas). Si les réclamations ne vous semblent pas fondées, vous répondez directement aux auteurs et expliquez votre position.

==

Éléments de contexte et enjeux de la concertation continue, identifiés au stade de la décision CNDP

Suite à la phase de concertation préalable, le maître d'ouvrage a répondu aux interrogations du public et aux recommandations des garants. Pour la phase à venir il s'est engagé à rendre publiques toutes les études en cours de réalisation et à venir. En ce qui concerne la mise en place d'un comité de suivi, le maître d'ouvrage est en train de finaliser sa composition définitive et s'est engagé à y intégrer un collège de citoyens. Au regard des élections régionales à venir, il semble important que ce comité de suivi soit mis en place rapidement, idéalement courant les mois d'avril ou mai. Etant donné que le choix du scénario n'interviendra pas tout de suite, mais au plus tôt à la fin de l'année 2021, la Commission nationale considère que le comité de suivi devrait être un lieu de débat sur ce choix du scénario. Plusieurs sujets pourront être approfondis dans le cadre du comité de suivi, tels que la circulation routière, les déplacements doux, l'interface ville-port, le développement économique et l'impact environnemental du projet.

Conclusions de la concertation de suivi

Comme prévu par l'article L.121-14 du Code de l'environnement, vous remettrez à la CNDP à l'issue de votre mission un rapport final présentant la façon dont elle s'est déroulée. Ce rapport comporte une présentation des étapes de la concertation de suivi, une synthèse des observations et propositions présentées, la méthodologie retenue pour mener la concertation sur le long terme, votre appréciation indépendante sur la qualité de la participation menée par le MO et, le cas échéant, mentionne les évolutions du projet qui résultent de ce processus. Il met l'accent sur **la manière dont le MO a pris en compte – ou non – vos prescriptions**. Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO et à la CNDP qui le publie sans délai sur leurs sites et est joint au dossier de l'enquête publique, conformément à l'article R.121-11 du Code de l'environnement.

La CNDP vous confie donc une mission de prescription à l'égard du MO et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation :

- le respect des principes du droit à l'information et à la participation du public reconnu par la réglementation française (Convention d'Aarhus, Charte de l'environnement, Code de l'environnement) ;
- tout en liaison avec le MO, l'exigence d'une totale indépendance et neutralité ;
- le respect des principes et des valeurs de la CNDP : indépendance, neutralité, transparence, égalité de traitement et argumentation.

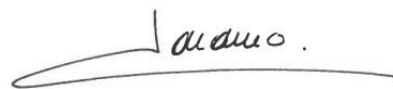
Nous ne parlons donc pas là d'une simple procédure, mais bien d'**une démarche démocratique encadrée par la loi**, dont le respect est sous votre garantie, au nom de la CNDP. Pour tout cela, la CNDP vous indemnise et vous défraie selon des montants fixés dans l'arrêté du 29 juillet 2019. La charge de l'organisation matérielle de la concertation revient au MO.

Relations avec la CNDP :

Il est nécessaire que nous puissions **conserver un contact étroit** afin que vous nous teniez informé.e.s régulièrement du bon déroulement de la concertation (qualité des documents produits pour les publics, définition des modalités de concertation, qualité des réponses apportées, sujets principaux et points de conflit potentiel, etc.). Le bureau se tient à votre disposition, notamment en cas de difficulté particulière liée à la concertation.

==

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie d'agréer,
Madame, l'expression de ma considération distinguée.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jouanno.', with a long horizontal flourish underneath.

Chantal JOUANNO

ANNEXE 3 – PIERCE 7 - LE RAPPORT INTERMEDIAIRE DE LA CONCERTATION CONTINUE COUVRANT LA PERIODE DU 25 MAI 2022 AU 17 JUILLET 2023

2^{ème} Rapport intermédiaire de la concertation continue

Concertation continue
relative au projet de
modernisation du terminal
ferry du Naye (Saint-Malo)

Du 25 mai 2022 au 17 juillet 2023

Danielle FAYSSE Désignée par la
CNDP

Date de remise du rapport : le 27 juillet 2023



Sommaire

Sommaire	
Préambule	
Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP	3
La mission de la garante	3
Fiche d'identité du projet.....	
Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite de la concertation préalable	
Rappel des recommandations inscrites dans le bilan de la concertation préalable.....	7
Précisions à apporter de la part du responsable du projet.....	7
Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.....	7
Engagements du responsable de projet.....	8
Actualités liées au projet et évolutions.....	
Entre mars 2021 et mai 2022 date du 1 ^{er} rapport intermédiaire de la concertation continue :	9
Décisions du maître d'ouvrage	10
Entre mai 2022 date du 1 ^{er} rapport intermédiaire et juillet 2023:	10
Que s'est-il passé cette année en matière de participation ?	
Le suivi des engagements du porteur de projet	11
Réunion publique du 31 mai 2022.....	11
4 ^{ème} Réunion du comité de suivi du 14 décembre 2022	12
Refonte du site internet	14
Conférence de presse du 17 mai 2023	15
5 ^{ème} Réunion du comité de suivi du : 17 mai 2023.....	15
Avis du garant sur le déroulement de la concertation	16
Les arguments exprimés	
La synthèse des arguments	17
Les interrogations du public n'ayant pas obtenu de réponses à ce stade	18
La suite de la concertation continue	
Les prochaines étapes du projet et de la concertation.....	19
Préconisation du garant sur la suite de la concertation continue.....	19
Liste des annexes.....	

Préambule

A la suite de la concertation préalable sur le projet de modernisation du terminal ferry du Naye (Saint-Malo), menée du 1^{er} octobre au 13 novembre 2021, le Conseil régional de Bretagne a décidé de poursuivre son projet. Dans ce cadre, la participation et l'information du public continue. La Commission nationale du débat public a chargé Danielle FAYSSE de suivre cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Le présent document est le rapport intermédiaire n° 2 de la garante, couvrant la période du 25 mai 2022 au 27 juillet 2023. Il rend compte en toute neutralité et transparence de la concertation et des arguments échangés durant l'année passée et il indique les préconisations de la garante pour la suite de la concertation continue.

Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP

- 25 juin 2019 : La CNDP est saisie par le Conseil régional de Bretagne
- 1^{er} octobre 2020 – 13 novembre 2020 : Concertation préalable menée par Danielle FAYSSE et Pierre GUINOT-DELERY
- 14 décembre 2020 : Publication du bilan des garants
- 12 février 2021 : Publication du rapport des enseignements de la concertation du porteur de projet
- 03 mars 2021: début de la concertation continue, sous l'égide de Danielle FAYSSE
- **24 mai 2022 : Publication du 1^{er} rapport intermédiaire**
- **27 juillet 2022 : Publication du 2^{ème} rapport intermédiaire**

La mission de la garante

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une institution indépendante du gouvernement, chargée de défendre le droit individuel de participer et d'être informé sur des projets ayant des impacts sur l'environnement. Afin de veiller au bon respect de ce droit, elle désigne une personne neutre au projet et indépendante à l'égard de toute personne (maître d'ouvrage, parties prenantes, etc.) dont le rôle est de garantir la qualité des démarches de concertation mises en place par le porteur de projet.

Tout au long de sa mission, la garante fait attention à la transparence, la sincérité et l'intelligibilité des informations transmises, à traiter de manière équivalente chaque argument quel que soit son origine (expert, responsable du projet, citoyen, élu, etc.) et à inclure tous les publics, en particulier les plus éloignés de la décision.

Dans le cadre de la concertation continue, la garante s'assure que :

- les recommandations des garants et les engagements du maître d'ouvrage issus de la concertation préalable sont bien prises en compte ;
- les conditions d'un dialogue entre tous les publics sont réunies et que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public ;
- les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises sont transmises de manière intelligible et complète au public, puis font l'objet d'échanges.

La garante reçoit une lettre de mission qui spécifie les attentes de la Commission nationale du débat public concernant la démarche participative et informative dans le cadre du projet.

Fiche d'identité du projet

Maitre d'ouvrage :

La Région Bretagne et, plus particulièrement, la mission dédiée au projet au sein de la Direction des Ports (DP).

Contexte du projet :

Le Terminal du Naye accueille, à Saint-Malo, le trafic (fret et passagers) des ferries assurant des liaisons avec la Grande-Bretagne et les îles Anglo-Normandes. L'écluse créée en 1925, a été détruite durant la seconde guerre mondiale puis reconstruite en 1945. Le terminal du Naye a été mis en service en 1975, avec sa gare maritime et le poste à quai n°1. Entre 1992 et 1996, des travaux d'extension de terre-plein et de construction du poste à quai n°2, ont transformé le paysage de l'avant-port pour aboutir à la configuration actuelle. Le terminal se caractérise aujourd'hui par une réelle vétusté de ses différentes composantes (quais d'amarrage, bâtiment d'accueil du public, parking, dispositifs de contrôle et d'embarquement, circulation aux abords).

La Région Bretagne, autorité portuaire pour les 22 ports bretons, entend donc procéder à une rénovation globale en cohérence avec son souhait de conforter le développement du port de Saint-Malo dans son ensemble. Par ailleurs, une dimension importante du projet concerne la relation « ville - port » dans la mesure où le Terminal, comme le port lui-même, est étroitement imbriqué dans le tissu urbain.

Localisation du projet :



Objectifs du projet selon le MO :

Rénover les installations du Terminal du Naye et permettre une meilleure insertion de l'équipement dans son environnement urbain.

Caractéristiques principales :

Le projet comporte une option de référence et trois scénarios détaillés dans le dossier de concertation :

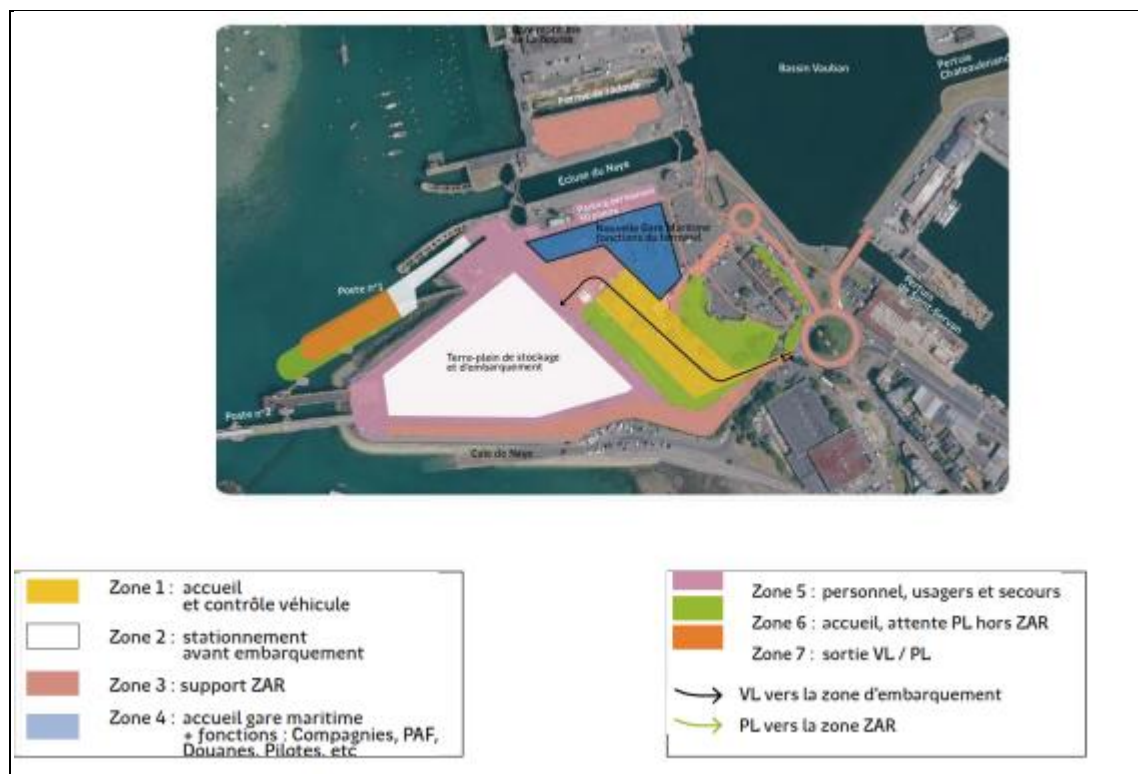
- L'option dite « de référence » est la plus proche de ce que l'on pourrait aussi nommer « option 0 ». Elle ne prend en effet en compte que des travaux obligatoires du fait de l'obsolescence des installations et donc liés à des considérations de sécurité et de sûreté. Toutefois, ce scénario inclut également l'amélioration des liaisons entre la ville et le port.

- En plus des travaux évoqués dans l'option de référence, le scénario 1 repose sur la déconstruction et la reconstruction du poste à quai n°1. Il s'agirait d'optimiser les conditions d'accès et les usages de cet équipement en le rendant opérationnel de manière permanente. Cela permettrait de désengorger le poste n°2 et ouvrirait la possibilité d'une escale supplémentaire l'après-midi.

- Le scénario 2 prévoit, lui, l'approfondissement et l'élargissement du chenal d'accès. Il en découlerait une capacité d'accueil de plus grands navires et la mise en place d'horaires d'escales plus attractifs qu'à l'heure actuelle. L'activité serait concentrée sur le poste n°2 dont l'accessibilité serait améliorée. En revanche, le poste n°1 serait abandonné, ce qui rendrait impossible la gestion de deux escales simultanées.

- Le scénario 3, privilégié par le maître d'ouvrage au moment où s'est organisée la concertation, réunit la plupart des travaux énumérés dans les trois options précédentes. Il y ajoute la construction d'une nouvelle gare maritime et la refonte complète du terre-plein.

Le schéma ci-dessous permet de visualiser le projet (scénario 3) :



Synthèse des scénarii

	Scénario de référence	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Travaux envisagés				
Reconstruction des emplacements nord et sud	*	*	*	*
Adaptation des installations au Brexit	*	*	*	*
Refonte de l'outillage poste 2	*	*	*	*
Travaux et équipements de sûreté	*	*	*	*
Remaniement interface ville-port	*	*	*	*
Amélioration de l'accueil des passagers dans la gare existante	*	*	*	
Reconstruction poste 1		*		*
Approfondissement et élargissement du chenal d'accès			*	*
Requalification du terre-plein				*
Construction d'une nouvelle gare maritime				*
Coût estimé (en M€ TTC)	35	60	50	110
Environnement	Point fort ; peu d'impact sur l'environnement naturel	Point fort ; peu d'impact sur l'environnement naturel Point de vigilance : Possibilité de nuisances acoustiques pendant les travaux	Point de vigilance ; impact potentiel du déroctage. Celui-ci nécessite une surveillance attentive, et des mesures de protection pendant la phase travaux	Point fort ; la nouvelle gare maritime s'intégrerait au paysage, et serait aux dernières normes environnementales. Point de vigilance : impact potentiel du déroctage. Celui-ci nécessite une surveillance attentive, et des mesures de protection pendant la phase travaux. Possibilité de nuisances acoustiques pendant la reconstruction du poste numéro 1
Interface Ville-port	Point fort ; circulation améliorée dans la ville.	Point fort ; circulation améliorée dans la ville.	Point fort ; circulation améliorée dans la ville. Point de vigilance ; la circulation sur le terre-plein peut être difficile à certains horaires.	Point fort ; circulation améliorée dans la ville, facilitée par la fluidité sur le terre-plein. Meilleure intégration du port dans la ville Point de vigilance ; maîtriser l'impact de l'augmentation du trafic sur la circulation
Économie		Point fort ; faible investissement relatif Point de vigilance ; diminution de l'attractivité du terminal et conséquences sur l'économie	Point fort ; maintien du niveau de fréquentation Point de vigilance ; investissement très important pour le poste 1	Point fort ; effet de levier d'un investissement important. Point de vigilance ; maîtriser les impacts sur les activités économiques pendant la phase travaux

Coût :

Montants scénarii en M€ TTC				
Scénario	référence	1	2	3
Volet maritime	20	40	30	48
Volet terrestre	10	10	10	42
Étude et frais divers	5	10	10	20
Montant total estimé	35	60	50	110

Calendrier :

Une fois prise la décision politique de la Région Bretagne de poursuivre le projet, le phasage prévoit, pour ses principales étapes, la réalisation d'un dossier d'avant-projet, le dépôt d'une demande d'autorisation de réaliser les travaux et une enquête publique.

Le début des travaux était initialement prévu en 2023 et la mise en service de l'installation rénovée pour fin 2025/début 2026.

Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite de la concertation préalable

Rappel des recommandations inscrites dans le bilan de la concertation préalable

Précisions à apporter de la part du responsable du projet

Le maître d'ouvrage s'est attaché à fournir des éléments de réponses aux questions posées tout au long du processus de concertation. Cette volonté s'est manifestée particulièrement lors de la réunion publique d'ouverture du 1er octobre 2020 et pendant le déroulement des différents ateliers thématiques. Des informations plus techniques ont été apportées à différents intervenants en contrepoint à leurs interrogations.

Tout au long de la concertation, la Région Bretagne a eu le souci de communiquer les informations en sa possession.

Cependant un certain nombre d'études sont encore à compléter ou affiner sans que cette situation soit imputable au porteur de projet. Compte tenu de l'état d'esprit positif de ce dernier, ces indications, bien identifiées, seront fournies quand aura été arrêté le scénario retenu.

Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

Les garants ont souhaité avant tout conforter la Région Bretagne dans son engagement à mettre en place un comité de suivi. Ce comité deviendrait de fait une des composantes du processus de concertation continue, c'est-à-dire de la poursuite de la concertation, entre la concertation préalable et l'enquête publique.

Dans l'attente du choix définitif du scénario par le maître d'ouvrage, cet outil de dialogue aurait vocation à prendre connaissance et à discuter des nouvelles études produites. La composition envisagée correspond aux exigences d'une interaction authentique entre les parties concernées. L'ouverture prévue à des citoyens « non organisés » est particulièrement intéressante et devra être traduite dans les faits.

Dans son bilan, le maître d'ouvrage précisera la composition du comité de suivi et les sujets sur lesquels il travaillera. La thématique du lien « Ville – Port » constitue un aspect majeur des échanges à mener dans la suite du calendrier. Ceci suppose donc une articulation serrée entre les deux collectivités concernées ; à savoir la Ville de Saint Malo et la Région Bretagne.

Engagements du responsable de projet

Pour le maître d'ouvrage, le processus de concertation, qui a pu se dérouler dans de bonnes conditions malgré le contexte de crise sanitaire, a permis de montrer que :

- la nécessité d'une modernisation du terminal, dans le cadre des différents scénarios proposés, ne suscite pas d'opposition de la part de la majorité de la population et des acteurs locaux ;
- celui-ci constitue l'opportunité d'une nouvelle dynamique pour l'activité portuaire et le développement économique du territoire.

Il a aussi noté des inquiétudes ou des interrogations qui ont porté sur :

- les nuisances sonores engendrées par les navires à quai et la qualité de l'air ;
- l'intégration du projet dans le paysage urbain ;
- le lien "ville-port" ;
- les impacts de l'augmentation du trafic routier sur la ville (congestion éventuelle de la circulation, qualité de l'air, bruit) ;
- la cohérence de la modernisation du terminal avec d'autres projets locaux (port de plaisance des Bas-Sablons...).

La Région Bretagne s'est engagée à mettre en œuvre les actions suivantes :

Le comité de suivi

La Région Bretagne installera un comité de suivi de la concertation, afin de maintenir la dynamique engagée. Cette instance permettra de continuer à informer la population tout au long du projet, y compris pendant la phase de travaux. Il sera constitué de collèges représentatifs des parties intéressées au projet : les institutions, les acteurs portuaires et économiques, les associations et les citoyens, dont des personnes issues de la population et ayant participé aux débats.

Les compléments d'études

Au cours de la concertation, plusieurs personnes ont demandé que l'étude socio-économique puisse approfondir les scénarios 1 et 2 pour que tous les scénarios disposent du même niveau d'expertise. Le porteur de projet s'est engagé à produire ces études complémentaires, avec comme objectif qu'elles soient idéalement disponibles lors de la publication du bilan du porteur de projet. L'étude est en cours et n'a pu être finalisée à temps pour être intégrée à ce bilan. Elle a été publiée avant la première réunion du comité de suivi.

Par ailleurs, les sujets n'ayant pu être étudiés pour la concertation, comme la qualité de l'air, feront l'objet de publications sur le site de la Région Bretagne lorsqu'elles seront disponibles.

Les nuisances sonores occasionnées par les navires amarrés la nuit

La Région Bretagne a chargé l'exploitant d'identifier les solutions envisageables pour les mettre en œuvre quelle que soit l'issue du projet.

Solution provisoire

Plusieurs options existent : installation d'un générateur d'électricité, installation d'un courant de quai, insonorisation des navires. Ces solutions doivent être appréciées au regard des impacts potentiels qu'elles induisent : le bruit, la qualité de l'air, le coût...

EDEIS, titulaire de la Délégation de Service Public intégrant le terminal du Naye, est en charge de leur réalisation. Il prévoit de mener les études de faisabilité et de proposer une solution technique d'ici la fin 2021 sous réserve que celle-ci réduise significativement les nuisances sonores et assure aux navires une source de courant stable. Le porteur de projet assurera la continuité d'information et de dialogue grâce au comité de suivi qui sera mis en place.

Solution définitive

La Région a entendu la demande des riverains relative à la mise en œuvre systématique d'une solution de courant à quai pour les navires restant amarrés la nuit sur le poste n°1, quel que soit le scénario retenu. L'opportunité d'intégrer au projet l'équipement en courant de quai du poste 2, non prévu initialement, a fait l'objet d'interrogation. Ces dispositions seront étudiées dans le cadre des études techniques en cours. Le porteur de projet assurera la continuité d'information et de dialogue grâce au comité de suivi qui sera mis en place.

La réappropriation des espaces par les habitants pour valoriser les activités et le patrimoine du port

Ce besoin a été exprimé à de nombreuses reprises et a nourri une part importante des débats. Concrètement, la restauration ou l'aménagement de points de vue sur les activités maritimes et nautiques du port sont souhaités. L'écluse, avec ses sassées et les activités afférentes, est particulièrement prisée des malouins. Toutefois, depuis la restriction progressive des accès à cet ouvrage pour des raisons de sûreté et de sécurité, l'observation de cette activité ne se fait pas dans de bonnes conditions.

Aussi, il est apparu intéressant à la population de bénéficier de la proximité de la future gare maritime avec l'écluse du Naye pour aménager un espace propice à ce loisir, depuis le toit de la gare.

La Région Bretagne a engagé des études complémentaires avec le maître d'œuvre du projet pour contribuer à atteindre cet objectif. Sollicités sur la base de ces études complémentaires, les services de l'Etat, compétents en matière de sûreté, ont indiqué, par avis officiel en date du 17 janvier 2021, que ces aménagements en toiture étaient contraires aux principes de sûreté portuaire. Le toit de la gare maritime du Naye ne sera donc pas accessible au public.

Toutefois, la gare maritime proposera au 1^{er} étage du bâtiment un bar/restaurant avec une vue panoramique sur le port des bas Sablons et Saint Servan.

La Région Bretagne poursuivra cette réflexion avec EDEIS, afin d'aménager à terme des points de vue valorisant à la fois le patrimoine et les activités du port.

La collaboration avec la Ville et l'agglomération de Saint-Malo

Le travail avec la Ville et l'agglomération de Saint-Malo, engagé de longue date au niveau technique et politique, sera encore renforcé, en particulier pour aborder les questions de circulation routière, de solutions logistiques, et plus généralement d'interface ville-port. Les effets de l'augmentation éventuelle de l'activité du terminal sur la circulation routière, et plus généralement sur les conditions de vie des malouins, devront être pris en compte dans les schémas de déplacement de l'agglomération. La Région Bretagne y apportera son concours.

Tout au long des étapes à venir, la page dédiée au projet sur le site de la Région Bretagne servira de point d'information pour le public : www.bretagne.bzh/actualites/modernisation-du-terminal-ferry-du-naye

Actualités liées au projet et évolutions

Entre mars 2021 et mai 2022 date du 1^{er} rapport intermédiaire de la concertation continue :

- Les dossiers techniques d'avant-projet ont été réceptionnés et ont été analysés ;
- Les études environnementales se sont poursuivies ;

- Une étude de faisabilité a été engagée par EDEIS sur la question du courant de quai provisoire.

Conformément à ses engagements, la Région Bretagne a :

- Installé le 18 mai 2021 un comité de suivi de la concertation. Cette instance permet de continuer à informer la population tout au long du projet, y compris pendant la phase de travaux ;
- Mis à disposition les études au fur et à mesure de leur publication (états initiaux).

Décisions du maître d'ouvrage

Réuni en session plénière le 7 avril 2022, le Conseil régional de Bretagne a décidé de retenir le scénario n°3. Le coût total du chantier a été actualisé, il s'élèvera à 150 millions d'euros.

Le calendrier a également été revu :

Les études de maîtrise d'œuvre se poursuivront jusqu'à la fin de l'année 2022. En 2023, les appels d'offres seront lancés auprès des entreprises afin que le chantier puisse se dérouler entre 2024 et 2026. Les activités seront maintenues pendant les travaux.



AREP

Entre mai 2022 date du 1^{er} rapport intermédiaire et juillet 2023:

Les études environnementales se sont poursuivies et seront publiées sur le site de la Région Bretagne en septembre 2023.

L'étude des effets sur le paysage, datée d'août 2022, a été publiée sur le site internet du Conseil régional.

La demande d'autorisation environnementale a été déposée le 24 avril 2023. Elle comprend un grand nombre d'études réalisées depuis 2016, précise les mesures d'évitement de réduction, de compensation et d'accompagnement. Ces éléments seront mis à disposition lors de l'enquête publique, avec l'ensemble des documents décrivant le projet.

Le 21 juillet 2023, la Police de l'eau, service coordinateur de la demande d'autorisation environnementale, a formulé des demandes de compléments et annoncé que la demande de dérogation « espèces protégées » (cétacés, goéland argenté) devra être présentée au Conseil National de Protection de la Nature (CNP).

L'enquête publique qui devrait se dérouler en octobre 2023 est repoussée à début 2024.

Autorisations d'urbanisme

Une demande de permis d'aménager sera déposée. Elle est obligatoire pour les voiries, stationnement, espaces publics car le projet est situé dans un périmètre de protection et site classé.

Le permis de construire lié à la gare maritime sera également déposé ainsi qu'un permis de démolir.

L'objectif est de déposer le dossier pour la fin juillet 2023.

Décision du maître d'ouvrage

La Région Bretagne a décidé de procéder à **un phasage des travaux** :

- La première phase de travaux 2025/2027 concernera la gare maritime, le terre-plein, les accès maritimes et les embectages d'écluses ;
- Une deuxième phase de travaux, à partir de 2030, concernera le poste 1, les outillages, et la passerelle.

Par souci de transparence et de cohérence, la Région Bretagne a fait le choix de présenter la globalité du projet, qu'il s'agisse des dossiers de demande d'autorisation ou de l'information du public.

Que s'est-il passé cette année en matière de participation ?

Le suivi des engagements du porteur de projet

Depuis mai 2022 plusieurs actions ont été menées pour favoriser l'information et la participation du public : une réunion publique s'est tenue le 31 mai 2022, deux comités de suivi ont été organisés en décembre 2022 et mai 2023. Le dernier a été précédé d'une conférence de presse. Parallèlement le site internet du projet a été remanié.

Réunion publique du 31 mai 2022

Cette réunion, présidée par M. Perrin, Vice-président du Conseil régional, s'est déroulée au Théâtre de l'Hermine – Place Bouvet à St-Servan en présence de M. Lurton, maire de Saint Malo et Président de Saint-Malo Agglomération.

Elle a rassemblé 260 personnes pendant une durée de 2h20.

Après accueil du public par M. le Maire de Saint Malo et rappel des différentes étapes de la concertation par M. Perrin et Mme Faysse, garante, la première partie de la réunion a été consacré à la présentation :

- De la démarche de concertation continue et au rappel des travaux du comité de suivi ;
- Du choix du Conseil régional de retenir le scénario le plus ambitieux (n° 3). Le projet présente plusieurs volets : l'accès nautique, la gare maritime, l'interface ville-port. Il intègre plusieurs enjeux, notamment le bruit. Sans ce choix du scénario n°3, le port de Saint-Malo risquait un déclassement. Ce projet s'inscrit dans une politique d'investissements sur le port, et va modifier sa configuration, la gare maritime sera à proximité des voies de circulation ;

- De la description de la consistance des travaux d'accès nautiques et des ouvrages génie civil ;
- De la dimension environnementale du projet ;
- Du volet terrestre du projet, gare maritime, terre-plein;
- Des étapes du projet et de son calendrier.

Lors de la séance d'échange avec le public qui a succédé à ces présentations, les interventions et les interrogations ont porté sur les thématiques suivantes :

- Le devenir de la Gare de maritime de la Bourse, située hors du périmètre du projet ;
- Les accès piétons au poste n°2, le plus éloigné depuis la nouvelle gare maritime ;
- Les pentes des rampes d'accès ;
- La surface dédiée aux commerces dans la nouvelle gare ;
- La méthode d'intégration du risque de submersion marine dans le projet et son actualisation ;
- L'électrification des deux postes et du port en général ;
- L'approfondissement du chenal (déroctage, battage de pieux, extraction de vase) et ses impacts sur la biodiversité, et conséquemment sur la pêche ;
- Les conséquences en matière de fréquentation touristique ;
- L'impact sur les circulations (piétonne entre l'intra muros et les Bas Sablons, automobile et augmentation du trafic fret) ;
- La mise en place d'une plateforme retro-portuaire ;
- La sécurisation des flux piétons et cyclistes ;
- La possibilité de ferroutage ;
- L'impact financier du projet pour les habitants ;
- Des sujets qui ne concernent pas le projet mais l'aménagement du port de Saint-Malo (accueil du paquebot du Ponant, matériel de pêche stocké du côté de la porte de Dinan, aménagement du port des Bas Sablons).

4^{ème} Réunion du comité de suivi du 14 décembre 2022

Présidée par M. Pérrin, Vice-président du Conseil régional, la réunion s'est déroulée au Carré, à Saint-Malo de 18h30 à 20h15 en présence de 15 membres du comité de suivi

Après accueil du public par M. Perrin ce dernier a rappelé que le dernier comité de suivi avait pour objet de se positionner sur les scénarios, que le scénario 3 avait reçu un soutien prononcé. Il est annoncé que des contributions ont été reçues auxquelles il sera répondu en fin de séance.

Déroulement de la réunion du comité de suivi :

Point d'avancement des études :

- Les études socio-économique, paysage, faune-flore sont terminées et les conclusions présentées ;
- Les études acoustique sous-marine, qualité des eaux, hydrodynamique, trafic sont en cours ;
- Les études qualité de l'air, acoustique terrestre, avifaune et mammifères marins, étude benthique ont été lancées plus récemment.

L'étude paysage : le périmètre retenu est celui des co-visibilités. Selon l'étude, le projet n'a pas d'impact dégradant, même si la zone du terminal est partiellement dégradante à l'est depuis le parking de la cale du Naye.

L'étude hydro-sédimentaire : les simulations prennent en compte les travaux du terminal et du port des Bas Sablons. Les aménagements envisagés auront très peu d'influence sur la courantologie locale. Les principales variations concernent le bassin des Sablons, mais demeurent relativement faibles. La dispersion des panaches turbides pendant les travaux, se fera dans l'axe nord-sud, avec des niveaux de concentration d'un maximum ponctuel de 10 mg/litre, alors que le bruit de fond actuel est compris entre 5 et 10 mg/litre.

90 000 m³ de matériaux seront déroctés ou dragués, 20 000 m³ seront réutilisés dans le cadre du chantier maritime, dont 8 000 m³, emprisonnés dans les caissons des embectages, 40 000 m³ en nivellement du terre-plein du Naye. Il resterait 30 000 m³ à gérer, avec la possibilité de stockage en carrière, de les utiliser pour la création de terre-pleins à l'échelle du port de Saint Malo, ou de les claper (immersion en mer, sur un site dédié). Le traitement des sédiments nécessite de trouver un espace de stockage temporaire.

Procédures d'instruction du dossier de demande d'autorisation :

L'autorisation environnementale intègre la plupart des autres procédures, permettant in fine d'avoir un seul arrêté préfectoral. La procédure recouvre la loi sur l'eau, l'évaluation environnementale, la gestion des sites Natura 2000 et la dérogation concernant les espèces protégées (mammifères marins).

Réponses aux contributions apportées sur le site Internet

➤ Passerelle et insertion paysagère

Pour l'association Droits de Cité et le Collectif Sablons, qui ne s'opposent pas au projet, le respect du patrimoine bâti (vue sur intra muros) et du patrimoine naturel (vue sur l'horizon maritime) doit être une dimension incontournable du Cahier des Charges. Au vu des quelques éléments mis à disposition, ils pensent que le projet en l'état porte une atteinte significative à la visibilité de la façade Sud emblématique de la cité corsaire. En conséquence, ils demandent la suppression de la passerelle et l'adaptation du projet de la gare. Leur position sera affinée lorsque seront mis à disposition du public les documents suivants : plans cotés 3D, arases supérieures NGF, simulations visuelles 4a à 4g, et ce rapidement.

Plusieurs autres contributions abordent également cette thématique, avec des positionnements similaires.

Les caractéristiques et usages de la passerelle sont présentés : desserte des passagers entre la gare et le poste numéro 1 et, pour partie le poste numéro 2 pour permettre le transit par bus ; longueur de 117 mètres ; hauteur de 8 mètres en conformité avec le PLU ; 3,50 mètres de tirant d'air pour laisser passer les véhicules ; la passerelle sera ouverte et non vitrée ; poteaux bois et casquette pour protéger des intempéries. Les échanges avec l'architecte des bâtiments de France ont été entamés. Le dépôt de la demande d'autorisation d'urbanisme est prévu en mars 2023, après le dépôt de la demande d'autorisation environnementale.

Monsieur Bastide, maire adjoint de Saint Malo, délégué au patrimoine et aux grands projets, précise que la Ville de Saint Malo est tout à fait favorable au projet mais qu'il n'a pas reçu à ce jour suffisamment d'éléments pour se faire une idée précise de l'insertion du projet sur le site et que 8 mètres de haut, c'est la hauteur des remparts.

Monsieur Perrin rappelle que, lors de la dernière réunion publique du 31 mai, une projection du projet tel qu'il avait été prévu avait été présentée. Il se déclare favorable à la publication des visuels paysagers et précise que la conception de la passerelle se veut très légère. Il souhaite un échange dès le premier semestre prochain pour pouvoir décider rapidement.

Les échanges se sont poursuivis entre les partisans du projet, vu comme une gare paysage, qui reprend l'esprit du lieu de Saint Malo et va requalifier le site et ceux qui s'inquiètent de l'occultation de la vue sur remparts depuis la cité d'Aleth et le port des Bas Sablons. Le terminal étant au milieu de tout un ensemble patrimonial. Le fonctionnement de la gare maritime sur deux étages est remis en cause. Pour certains l'utilité de la passerelle est à démontrer car la majorité des passagers transite en voiture.

Plusieurs intervenants considèrent que l'impact visuel ne peut pas actuellement être évalué par manque d'éléments techniques. La Région s'engage à mettre de nouveaux visuels à disposition.

Le sujet du projet de parking d'attente pour les poids lourds est évoqué ainsi que la gestion de l'interface ville-port qui ne doit pas se limiter à la façade entre le bassin et la gare maritime. Il est

proposé d'utiliser l'espace de la piscine du Naye, ce qui permettrait également de revoir l'accès à la cale du Naye.

➤ Scénario retenu

En réponse aux questions extraites des contributions qui interrogent sur la pertinence du scénario retenu et son dimensionnement, la Région a rappelé que :

- L'objectif du projet n'est pas de faire un surinvestissement mais de s'adapter à des tailles de bateaux supérieures et de réaliser un équipement qui permettent de gérer les différents flux, y compris lorsque les contrôles biométriques seront mis en place et de limiter les temps d'attente ;
- L'hypothèse retenue est de 550 passagers piétons (chiffre déjà atteint) à passer en une heure, ce qui donne une surface cible à atteindre ;
- Un certain nombre de services de l'Etat (Douanes, Police aux Frontières) seront présents et occuperont 20% de la gare maritime.

➤ Montée du niveau de la mer

Il est précisé que le PRRSM, vise à définir un aléa de submersion marine et préconiser les mesures. L'aléa actuel est de 7,50 mètres NGF, soit 8,34 mètres NGF après prise en compte du changement climatique.

Le 23 mai 2022, un nouvel arrêté a classé Saint Malo en catégorie A, mais il n'y a pas d'obligation de rehausser le bord à quai.

L'altimétrie du terre plein a été arbitrairement fixée à la cote centennale (14,63 mètres) car les équipements ont une durée de vie longue.

Cependant l'exploitation doit être possible aujourd'hui (pente des rampes routières et piétons).

Monsieur Goguel (Association Bretagne Vivante) attend la position de l'Etat sur une éventuelle révision du PRRSM qui lui semble s'imposer avec le classement en A.

Refonte du site internet

En début d'année 2023, suite aux critiques de certaines associations et aux remarques de la garante le site internet du projet a été modifié pour améliorer sa présentation et faciliter son utilisation.

Il est accessible depuis l'adresse : <https://ports.bretagne.bzh/grands-projets/terminal-ferry-du-nay>

Le public peut plus aisément y trouver des informations sur le projet et sur les différentes étapes de la concertation, préalable et continue.

Les études environnementales et économiques y sont publiées ainsi que les comptes rendus des comités de suivi des réunions publiques et les commentaires, questionnement et prises de position du public.

Les contributions publiées dans le cadre de la concertation continue :

- Commentaires de M. Bernard Goguel – 13/12/21
- Commentaire de M. Guillaume Loiseau – 31/08/2022
- Commentaire de M. Bernard Goguel – 22/09/20022
- Commentaire de M. Gilles Béraud Sudreau – 01/10/22
- Commentaire de l'association Droits de Cité – 13/10/22
- Commentaire du collectif Sablons – 13/10/22
- Commentaire du collectif Sablons – 28/11/22

- Commentaire de Mme Maryse Pierrard – 30/03/23
- Commentaire de M. Jean-Claude Lointier – 30/03/23

Les réponses aux interrogations ont été apportées dans le cadre des réunions du comité de suivi.

Conférence de presse du 17 mai 2023

M. Perrin-Sarzier, Vice-président du Conseil régional a tenu, le 17 mai 2023, une conférence de presse depuis la digue des Bas Sablons pour présenter l'état d'avancement du projet, son phasage et le dispositif mis en place temporairement pour apprécier l'impact visuel de la passerelle. Pour faciliter le repérage, un textile orange a été installé sur le terminal à une hauteur de 7 mètres qui correspond à l'altimétrie envisagée pour le haut de la passerelle (toiture).

Cette conférence de presse a aussi permis au maître d'ouvrage de répondre aux critiques de l'association Droit de Cité et du collectif Sablons qui sont intervenus en a plusieurs reprises fin 2022 début 2023 dans le presse et lors d'une réunion en produisant leurs propres photomontages et techniquement contestables (vues zoomées) de l'impact visuel du projet de terminal et en particulier de la passerelle depuis les Bas Sablons.

5^{ème} Réunion du comité de suivi du : 17 mai 2023

Présidée par M. Pérrin, Vice-président du Conseil régional, la réunion s'est déroulée au Carré, à Saint-Malo de 18h00 à 20h20 en présence de 19 membres du comité de suivi

Dès la mise en place du comité de suivi, sa composition a été conçue pour être évolutive. Ainsi, quatre nouveaux membres ont intégré le comité de suivi et participé à la réunion:

- L'union maritime de Saint-Malo,
- Le collectif Sablons,
- Le collectif Perspectives malouines,
- Veille environnement patrimoine.

Cette réunion, organisée à la suite de la conférence de presse précédemment évoquée, a été essentiellement consacrée à la thématique de l'insertion paysagère du projet de gare maritime et de la passerelle dans le paysage malouin.

M. Mammarella, de l'agence MAP, qui intervient sur le projet depuis 2016 a retracé l'historique du projet et le processus d'élaboration du programme d'aménagement du site. Après le concours qui a permis de retenir l'architecte du projet, l'agence a poursuivi son travail sur l'impact paysager.

La proposition d'AREP, lauréat du concours de maîtrise d'œuvre, rapproche le bâtiment de la chaussée Eric Tabarly, en mettant le parking ville/port à l'intérieur, ce qui permet d'arrêter le bâtiment plus en amont. En tant que technicien, le projet lui paraît pertinent pour le futur de Saint Malo. Il reste la question de la passerelle. Celle-ci est indispensable car on ne peut pas se permettre d'avoir un flux piéton au niveau du sol pour atteindre le poste 1.

M.Kazakov, de l'agence AREP, a présenté le projet architectural retenu, le choix des matériaux et ses performances environnementales. Le bâtiment est d'une hauteur d'environ 9 mètres, sensiblement la même que celle du poste de commande, et moins haut que la capitainerie. La passerelle est complètement transparente (toiture à 7 mètres de hauteur, garde-corps en maille inox).

Les échanges et questionnement des membres du comité de suivi ont porté sur:

- La hauteur de l'acrotère ;
- La nécessité d'avoir un bâtiment R+1 avec les passagers en hauteur ;

- Le fait que la passerelle aurait pour effet de masquer les remparts ;
- Le stationnement des poids lourds à l'extérieur de la ville ;
- L'information à venir en matière d'extraction des sédiments et du déroctage.

La Région a également fait un point sur le calendrier des procédures de demande d'autorisation environnementale et d'urbanisme. L'enquête publique devrait se dérouler en octobre 2023. L'objectif est d'obtenir l'autorisation en avril 2024.

Le travail réalisé sur la perception de la passerelle, demandé à l'agence MAP, a été présenté au comité de suivi, même si le phasage des travaux prévoit une installation de la passerelle à compter de 2030.

Pour faciliter le repérage, un textile orange a été installé sur le terminal pour le weekend à une hauteur de 7 mètres qui correspond à l'altimétrie envisagée dorénavant pour le haut de la passerelle (toiture).

L'impact visuel du projet est présenté depuis la cité d'Aleth, la cale des Bas Sablons, l'intra muros la (hauteur de la passerelle variant de 8 à 7 m).

Plusieurs intervenants (Collectif Sablons) réitèrent leur demande, de disposer de vues à partir de la digue des Bas Sablons, ou du Cunningham.

En réponse M. Perrin s'est engagé à faire réaliser les visuel demandés tout en rappelant que les vues zoomées produites par le collectif ne sont pas les vues réelles et que l'ABF devra donner son accord sur le projet.

Madame Faysse, garante, intervient pour constater que les derniers échanges n'ont été ni sereins ni respectueux et note que la région Bretagne accepte de produire les vue demandées pour apaiser les choses. Elle demande que ces visuels soient réalisés depuis la voie publique et non des terrasses des cafés.

La dégradation du climat des interventions au sein du comité de suivi a également été relevée et regretté par plusieurs membres.

Avis du garant sur le déroulement de la concertation

Depuis la publication du premier rapport intermédiaire, le maître d'ouvrage a organisé une réunion publique qui a rassemblé pendant plus de deux heures 250 personnes le 31 mai 2022.

Le nombre et la nature des questions posées lors de cette réunion montrent que la population est bien informée du projet, s'y intéresse et est attentive à son évolution.

Deux réunions du comité de suivi ont été organisées, ce qui confirme la volonté de la Région de maintenir son fonctionnement jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique. A chaque réunion, le Vice Président de la Région a rappelé son intention de maintenir ce comité de suivi au delà de cette échéance, lors des travaux d'aménagement.

Ces réunions ont permis de maintenir le dynamisme établi lors de la concertation préalable, de faire le point sur l'évolution du projet, le phasage des travaux décidé par la Région Bretagne et de présenter l'état d'avancement des études environnementales et paysagères.

Je relève que malgré la décision de phasage des travaux, le maître d'ouvrage a fait le choix de continuer à présenter le projet dans sa globalité, en particulier le sujet de la passerelle, qui fait débat, bien que celle-ci ne sera effectivement réalisée que lorsque le poste 1 sera aménagé, soit à partir de 2030.

Je note également que la Région Bretagne a pris le soin d'apporter, lors du comité de suivi n°4 des réponses aux questions et commentaires recueillis et publiés sur le site du projet (choix du scénario retenu, prise en compte de l'évolution du niveau de la mer).

La composition du comité de suivi a été élargie pour intégrer 4 nouveaux membres, ce qui porte le nombre de ses membres à 32. Cet élargissement montre bien la volonté du maître d'ouvrage d'intégrer dans le comité de suivi, et donc dans le débat, toutes les entités (association, collectif) intéressées.

Depuis fin 2022, j'observe que le débat s'est cristallisé sur l'aspect paysager du projet et en particulier sur l'impact visuel de la passerelle. Cette préoccupation et les demandes réitérées de certains intervenants de disposer de nouveaux photomontages, en particulier depuis la digue des Bas Sablons, ont, à mon avis, occulté le débat sur d'autres impacts du projet tout aussi importants : extraction de roches et de sédiments, circulations piétonnes et automobiles, aménagement d'un parking à l'extérieur du centre ville pour le stationnement des poids lourds...

Ainsi la réunion du comité de suivi du 17 mai 2023 a été essentiellement consacrée à ce sujet. Une intervention agressive mettant en doute la fiabilité des documents et visuels présentés, ajoutée aux menaces de recours contre le permis de construire parues dans la presse ont eu pour effet de dégrader le climat régnant au sein de cette instance, jusqu'ici particulièrement serein et constructif.

Malgré tout je retiens l'attitude positive de la Région Bretagne qui dans un souci de transparence et d'apaisement a accepté de faire réaliser deux nouveaux visuels depuis la digue des Sablons. Ces visuels ont été mis à la disposition du public sur le site du projet dès le mois de mai 2023.

Concernant le site Internet du projet, sa mise à jour en temps réel tout au long de la concertation est un peu laborieuse. Si le site a été effectivement remanié début 2023, pour permettre une meilleure compréhension des différentes étapes de la concertation et faciliter l'accès aux documents, études et commentaires du public, on ne peut que regretter les difficultés matérielles et administratives rencontrées pour le faire évoluer, y déposer les études et les rendre accessibles au public. Ainsi, la publication des études figurant dans le dossier de demande d'autorisation environnementale ne sera effectuée qu'en septembre 2023.

La conférence de presse du 17 mai 2023, organisée depuis la digue des Bas Sablons a également permis de diffuser auprès du public des informations sur l'état d'avancement du projet, son phasage et le dispositif mis en place temporairement pour apprécier l'impact visuel de la passerelle.

Malgré la réunion publique de mai 2022, la refonte du site Internet et l'organisation d'une conférence de presse de mai 2023, il convient de constater, comme précédemment, la difficulté rencontrée d'inclure dans la durée tous les publics dans cette démarche de concertation au long cours.

L'organisation d'une réunion publique prévue en novembre 2023 et son annonce dans les médias devrait contribuer à mieux informer le public sur le projet, ses impacts et l'intérêt de participer à l'enquête publique.

Les arguments exprimés

La synthèse des arguments

Ils ont largement été exposés dans la présentation du déroulement des réunions du comité de suivi.

En synthèse qu'il s'agisse des contributions publiées sur le site internet de la concertation ou de celles recueillies lors de la réunion publique et des réunions du comité de suivi les interventions ont porté :

Sur le choix du scénario

Si l'utilité voire l'urgence des travaux portuaires (chenal, embectages, jetées...) n'est pas contestée, certaines contributions réinterrogent le choix du scénario retenu par la Région et son dimensionnement en particulier celui de la gare maritime, au regard de l'évolution du trafic transmanche, du Brexit et des enseignements apportés par la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid.

A l'inverse, d'autres expriment l'idée que les installations terrestres sont obsolètes et qu'il ne faut pas laisser passer l'opportunité de construire une nouvelle gare maritime adaptée aux besoins de l'évolution du trafic, faute de voir l'équipement perdre son attractivité au bénéfice d'autres ports.

Sur l'adaptation du projet aux prévisions de montée du niveau marin à l'horizon 2100.

Selon les intervenants, il faut réviser la circulaire de juillet 2011 pour préparer Saint-Malo à une montée du niveau marin d'au moins 1 m et non plus 0,60 m en 2100. Et donc réviser le PPRSM.

Sur les travaux maritimes

Les modalités d'extraction des sédiments et des roches et leur devenir sont un sujet de préoccupation exprimé à plusieurs reprises lors des comités de suivi.

Sur la mise en place d'une plateforme retro-portuaire pour le stationnement des poids lourds.

Les interrogations concernent l'état d'avancement du travail engagé par la Ville et l'agglomération de Saint-Malo.

Sur l'impact paysager du projet et plus particulièrement sur l'impact visuel du futur terminal du Naye et de la passerelle pour les promeneurs depuis l'anse des Sablons.

Certains commentaires expriment l'idée que cette construction portera une atteinte inacceptable au patrimoine de la ville de Saint-Malo et que la réalisation de la passerelle occultera la vue sur les remparts depuis l'anse des Sablons. En conséquence, la suppression de la passerelle et l'adaptation du projet de la gare sont demandées.

Des demandes complémentaires de modélisations à partir de différents points de vue ont été formulées. Les photomontages ont été réalisés.

A l'inverse, des intervenants estiment que « considérer seulement sous l'angle de l'impact et de la visibilité zéro un équipement public situé dans une zone portuaire est réducteur et non pertinent par rapport aux enjeux patrimoniaux.

Il serait plus approprié de considérer le port et la gare maritime comme des éléments constitutifs d'un patrimoine maritime vivant et en devenir. Comme le démontre l'histoire, le patrimoine historique n'a de sens qu'au regard de sa transformation ».

Les interrogations du public n'ayant pas obtenu de réponses à ce stade

A chaque réunion du comité de suivi le porteur de projet s'est attaché à apporter des réponses aux interrogations du public et aux commentaires recueillis sur le site de la concertation (voir supra).

Cependant le débat s'est focalisé sur l'aspect paysager du projet et en particulier sur l'impact visuel de la passerelle. De ce fait, l'information sur les autres impacts environnementaux et les mesures ERC (éviter réduire compenser) développées par le maître d'ouvrage dans le dossier de demande d'autorisation environnementale n'a pas été beaucoup discutée.

La suite de la concertation continue

Les prochaines étapes du projet et de la concertation

A la demande du service instructeur, le dossier de demande d'autorisation environnementale doit être complété et les demandes liées aux espèces protégées seront présentées devant le CNPN.

Parallèlement, le maître d'ouvrage s'est engagé à mettre à la disposition du public dès septembre 2023 une version provisoire des études déjà réalisées.

Une réunion du comité de suivi est programmée pour le 13 septembre 2023. Ce sera l'occasion de faire le point sur les procédures de demandes d'autorisation environnementale, de permis d'aménager et de construire.

Les études d'impact environnementales et les mesures ERC (éviter, réduire compenser) seront présentées et feront l'objet de débats.

La présence de Monsieur le Maire de Saint Malo permettra d'élargir la discussion aux projets connexes et à l'interface Ville-Port. L'état d'avancement de la réflexion sur la réalisation d'une plateforme logistique sera présenté.

Une réunion publique sera organisée avant le lancement de l'enquête publique pour présenter le dossier d'enquête, l'étude d'impact et la procédure. Cela permettra de faciliter la compréhension du dossier et d'améliorer la participation à l'enquête publique.

Préconisation du garant sur la suite de la concertation continue

Les études et les compléments d'études demandés par le service instructeur devront être mis à la disposition sur le site de la Région dans les meilleurs délais en précisant bien qu'il s'agit de versions provisoires.

L'élargissement du comité de suivi à de nouvelles entités a eu pour conséquence de cristalliser le débat sur l'impact paysager du projet. Les échanges sur le sujet ont été assez vifs, voire discourtois. En conséquence, le maître d'ouvrage devra veiller à ce que tous les aspects du projet soient présentés et débattus dans un climat serein et apaisé. Lors de la prochaine réunion du comité de suivi, la garante rappellera les valeurs de la CNDP et insistera à nouveau sur les règles du débat public.

Il en sera de même lors de la réunion publique qui devrait se tenir en fin d'année 2023. Elle devra faire l'objet d'une campagne de communication importante.

Cette réunion de présentation du projet et de ses impacts, sera ouverte à tous les publics. Elle permettra de faciliter l'accès à l'information sur l'évolution du dossier, les étapes du chantier, les nouveaux éléments techniques et scientifiques disponibles et de présenter l'articulation de la concertation avec l'enquête publique préalable à l'obtention des autorisations.

Liste des annexes

- Annexe 1 : Compte rendu de la réunion publique du 31 mai 2022
- Annexe 2 : Compte rendu de la réunion du comité de suivi du 14 décembre 2022
- Annexe 3 : Compte rendu de la réunion du comité de suivi du 17 mai 2023

Compte-rendu de la réunion de la réunion publique du 31 mai 2022 au théâtre de l'hermine Concertation préalable sur la modernisation du terminal du Naye

Informations pratiques

Intervenants à la tribune

- Monsieur Stéphane Perrin : Vice-président de la Région Bretagne, Référent régional pour le suivi du port de Saint-Malo
- Monsieur Gilles Lurton, maire de Saint Malo et Président de Saint-Malo Agglomération
- Madame Huy-San Tang : cheffe de projet à la Région Bretagne
- Madame Anne Rioux : SAFEGE
- Monsieur Alban Neveu : Artelia
- Madame Fabienne Couvert : AREP
- Monsieur Sergueï Kazakov : AREP
- Madame Danielle Faysse : garante CNDP

Animation de la réunion :

Jean-Yves Deruyter de MD Conseil et associés

Public :

260 personnes

Durée :

2h20, de 18h40 à 21h.

Mot d'accueil et présentation du projet

En introduction, Monsieur LURTON remercie les personnes présentes en nombre ce qui traduit la mobilisation pour le projet.

Il rappelle le travail mené depuis plusieurs mois dans le cadre de la concertation avec la population et les représentants d'association qui a fait aboutir à un projet choisi parmi toutes les propositions. La Région Bretagne a fait les efforts nécessaires pour l'aménagement du terminal ferry et de la nouvelle gare maritime.

Il informe que le président de la Région Bretagne et le président de la Brittany ferries ont annoncé que le prochain bateau qui remplacera le Bretagne s'appellera Saint-Malo.

La ville de Saint-Malo est pleinement impliquée dans les travaux du Terminal. Le prochain Plan d'Aménagement Développement Durable prendra en compte le développement du port. La ville travaille sur les mobilités autour de ce nouveau point essentiel de Saint-Malo.

Il remercie Stéphane PERRIN pour le travail en concertation.

En réponse, Monsieur PERRIN remercie Monsieur LURTON et partage avec lui la qualité du travail conjoint avec la ville de Saint-Malo.

Il rappelle que ce projet de modernisation est structurant pour la ville de Saint-Malo et pour la Région Bretagne. La Région est propriétaire de ce port qui regroupe de nombreuses activités. La modernisation du terminal ferry du Naye sera le projet le plus important du mandat du Conseil régional, de par sa grande envergure financière.

Le scénario retenu est celui le plus pertinent au regard des besoins d'accueil des navires et des besoins liés à l'économie, d'autant que le port s'inscrit dans un contexte européen très concurrentiel. Le trafic du terminal ferry permet de dégager les ressources nécessaires pour financer les infrastructures nécessaires sur l'ensemble du port.

Un projet de cette envergure ne se mène pas sans une concertation permanente avec la population qui doit pouvoir s'approprier le projet.

C'est la 3^{ème} réunion publique, et tout un travail de concertation a été mené entre les réunions. Un comité de suivi travaille constamment au projet, et se poursuivra pendant les travaux, voire après la mise en service. Il réunit des acteurs institutionnels, économiques, des représentants des associations de défense de l'environnement, des habitants.

Pour ceux qui se sont exprimés Il y a eu un accord assez unanime sur le choix du scénario présenté ce soir, et il y a eu un vote du Conseil régional à l'unanimité.

Monsieur PERRIN note que la population s'est mobilisée massivement autour du projet. Cette présence en réunion est importante pour la Région Bretagne car cela représente un intérêt et des réponses doivent être apportées aux questions. Il y aura d'autres réunions publiques en fonction des phases d'avancement du projet.

Monsieur PERRIN termine en remerciant l'équipe projet, et rappelle les outils à disposition du public sur le site internet ainsi que l'adresse mail dédiée pour toute question.

Madame TANG expose le périmètre du projet ainsi que la démarche de concertation souhaitée par la Commission nationale du débat public (CNDP).

Madame FAYSSE rappelle le rôle de la CNDP ainsi que le bilan des garants qui recommande la mise en place d'un comité de suivi acté par la Région Bretagne, lieu de débat pour le choix du scénario. Il préconise également la mise à disposition du public de toutes les études au fur et à mesure de leur publication et que la

collaboration avec la ville de Saint-Malo se poursuit sur les questions de circulations routières, de logistique et d'interface ville-port. La CNDP a décidé de poursuivre la concertation continue jusqu'à la dernière enquête publique, avec d'autres réunions publiques et de réunions du comité de suivi.

Madame TANG explique la démarche de concertation continue et rappelle les travaux du comité de suivi.

Monsieur PERRIN présente le choix du Conseil régional de retenir le scénario le plus ambitieux (n° 3). Le projet présente plusieurs volets : l'accès nautique, la gare maritime, l'interface ville-port. Il intègre plusieurs enjeux, notamment le bruit. Sans cette décision, le port de Saint-Malo risquait un déclassement. Ce projet s'inscrit dans une politique d'investissements sur le port, et va modifier sa configuration, la gare maritime sera à proximité des voies de circulation. La région porte seule cet investissement. C'est l'occasion de traiter plusieurs sujets comme la transition, les flux de camions...

Monsieur NEVEU décrit la consistance des travaux d'accès nautiques et d'ouvrages génie civil.

Madame RIOUX présente la prise en compte de la dimension environnementale du projet.

Madame COUVERT et Monsieur KAZAKOV présentent le volet terrestre du projet.

Madame TANG présente les étapes clés du projet et son calendrier, et rappelle la volonté de poursuivre la concertation même une fois l'équipement mis en service.

Monsieur PERRIN conclut en soulignant que le port doit rendre service au territoire, être à l'échelle de la ville, et obéir aux objectifs de transition. 1% du projet sera dédié à la biodiversité. La population doit se réapproprier le port.

Temps d'échange – questions / réponses

Q1 Un intervenant exploitant une petite compagnie, demande si la gare de la Bourse sera maintenue pour le trafic côtier, notamment les excursions maritimes.

Réponse de Monsieur PERRIN

Cette gare n'est pas dans le périmètre du projet, mais elle sera conservée, voire améliorée. Elle a vocation à gérer le trafic côtier et le débarquement des croisiéristes. C'est un espace à mettre en valeur.

Q2 Le président du comité des quartiers de l'intramuros interroge sur l'accès à partir de la passerelle jusqu'au terminal ferry le plus éloigné. Est-ce qu'il se fera en bus ou à pied ? La rampe d'accès lui semble difficile, il demande si un ascenseur ou un escalator est prévu pour les PMR, les passagers avec valises.

Réponse de Madame TANG

Pour accéder au poste n°2, il faudra emprunter un bus pour prendre le bateau. Les pentes des rampes d'accès sont étudiées pour du flux rapide, ce ne sont pas des accès PMR, mais les pentes sont suffisamment douces pour permettre l'accès à tous.

Q3 Un représentant de l'association Droit de cité interroge sur la méthode d'intégration de montée des eaux dans le projet et sur ce qui est prévu. Il souligne que le projet est basé sur une circulaire de 2011, or depuis 15 ans, les prévisions ont évolué.

Réponse de Madame TANG

Un certain nombre d'ouvrage font partie du système d'endiguement de la ville de Saint-Malo, et dans le cadre du projet, il est prévu une valorisation des sédiments issus du dragage par une réhausse du terre-plein. Le projet va améliorer la situation existante, et le niveau de la mer projeté a bien été pris en compte.

Monsieur NEVEU précise que le risque de submersion marine a été pris en compte pour rehausser le terre-plein. On est à 14,63 m en cote marine

Q4 Un habitant d'intramuros s'interroge sur la pérennité des Infrastructures mises en place pour l'accueil du paquebot du Ponant, et souhaite savoir si ces navires vont pouvoir profiter des nouvelles installations. Par ailleurs, il demande si la sortie de la gare maritime actuelle va garder la même configuration. Enfin, il fait remarquer que l'on demande le respect de nombreuses règles pour les bâtiments d'intramuros, mais que l'on laisse du matériel de pêche stocké du côté de la porte de Dinan, et souhaite savoir si des changements sont prévus dans le cadre du projet.

Réponse de Monsieur PERRIN

Le projet n'englobe pas les sujets qui viennent d'être abordés, mais cela ne signifie pas qu'ils ne sont pas traités.

Les navires de croisière n'arrivent pas sur le terminal du Naye : ils sont soit sur coffre en Rance, soit sur le quai Cassini. Des réflexions sont engagées pour améliorer les conditions d'accueil.

Concernant l'électrification de tout le port, les enjeux sont majeurs. Les deux postes du terminal du Naye nécessitent d'amener la puissance électrique de toute la ville de Saint Malo, afin de permettre aux futurs navires de s'alimenter pendant l'escale, mais également de recharger les batteries pour qu'ils puissent quitter le port en mode électrique.

Q5 Un participant intervient pour préciser qu'il a entendu dire que l'électrification du port sera rendue obligatoire par de futures normes européennes.

Suite de la réponse de Monsieur PERRIN

Il précise que les bateaux de pêche n'ont pas vocation à demeurer sur le site actuel, en particulier pour des questions de sécurité. L'objectif est que les pêcheurs disposent de conditions de travail améliorées.

Il faut également traiter la question de l'accès au parking de la gare maritime de la Bourse, dont les conditions actuelles sont difficiles. Le point problématique est celui du pont qui ne peut être modifié. Le travail avec la ville est engagé. Nous avons vocation à améliorer cette situation.

Q6 Une participante citoyenne malouine s'inquiète de l'approfondissement du chenal et des conséquences en matière de tourisme. Elle s'interroge sur la vision qu'a la collectivité du tourisme, prenant pour exemple Venise. Elle s'inquiète également des impacts sur la biodiversité, et conséquemment la pêche.

Réponse de Monsieur LURTON

Il précise que la Brittany Ferries, seule compagnie à travailler avec des marins français, l'a informé que Saint-Malo était la seule destination à être quasiment revenue à son niveau de fréquentation d'avant la crise, ce qui a des conséquences positives sur le commerce malouin.

Réponse de Monsieur PERRIN

Il rappelle que le projet du terminal du Naye n'a pas vocation à accueillir des navires de croisière. Le port de Saint Malo n'a pas la capacité à démultiplier les escales de ferries. Les capacités maritimes du terminal sont calées sur les dimensions du nouveau bateau dont le tonnage n'est pas beaucoup plus élevé que le Bretagne mais dont les espaces sont optimisés.

L'enjeu porte essentiellement sur la partie fret : le trafic poids lourd doit être bien géré. Le travail avec la ville et l'agglomération est entamé. Il faut un lieu pour accueillir les camions et les alimenter en fluides (carburant, hydrogène), en faisant en sorte que cela ne thrombose pas les rues.

Réponse de Madame TANG

Elle précise qu'il y a une pointe rocheuse qui nécessite le déroctage. Cela représente 10 M cubes. Par ailleurs, il faut désenvaser les accès du port : la plupart des volumes extraits le sont dans l'avant-port dans un espace contraint en dehors des zones de pêche à pied, de conchylicultures et de pêche.

Réponse de Madame RIOUX

Elle ajoute que le modèle de simulation permet de présenter les effets du dragage, de déterminer les teneurs de matières en suspension supportables. Concernant les mammifères marins, il s'agit essentiellement de questions de nuisances sonores qui sont déjà présentes par les activités actuelles. Il faut gérer le déroctage de la manière la plus douce possible. La problématique de battage de pieux est modélisée en aérien et en sous-marin pour identifier la meilleure saison d'intervention.

Réponse de Monsieur PERRIN

Il précise que le déroctage concerne essentiellement la zone de la Traversaine. Le sujet est donc celui des sédiments de l'avant-port qu'il faudra capter et réemployer sur le site.

Q7 Un habitant proche des Bas Sablons demande quelle jonction peut être faite entre les travaux prévus sur les bas Sablons, et ceux du terminal du Naye, en particulier l'évacuation des sédiments et la passerelle.

Réponse de Monsieur PERRIN

Il précise que la capacité d'accueil des sédiments est limitée au regard du volume traité. On ne peut pas tout réemployer sur le chantier du Naye. Pour le chantier Sablons, il y aura certainement des choses à faire mais c'est un autre sujet.

Réponse de Monsieur LURTON

Il rappelle que la ville de Saint-Malo est concessionnaire jusqu'au 31 décembre 2022, ce qui limite la capacité d'investir. La procédure de renouvellement de la concession nécessite un formalisme long et compliqué. Le précédent projet de réaménagement des bas-sablons a été repris et amélioré.

Q8 Un habitant d'intramuros souhaite que les bancs qui sont prévus soient équipés de dossier. Il s'interroge également sur la rénovation de la cale de la Bourse. Il souhaite également que le projet contribue à limiter les problèmes de stationnement pendant la période estivale.

Réponse de Monsieur PERRIN

Il confirme que la cale de la Bourse sera démolie. Elle est interdite à tout mouvement car fragilisée. Concernant la circulation, il y a un travail à accomplir entre la future gare et l'intramuros, notamment au droit de la gare de la Bourse. Bien que ce soit en dehors du périmètre, la réflexion est en cours, d'autant plus que les parkings sont situés sur le domaine portuaire.

Q9 Le candidat aux élections législative de LFI se dit satisfait de l'évolution du projet, en particulier par l'électrification des deux postes. Il souhaite que soit explorée la voie du ferroutage.

Réponse de Monsieur PERRIN

Il rappelle que le ferroutage est une question complexe : la connexion fer s'est toujours faite avec le port intérieur, mais jamais avec le terminal. Il y a également une contrainte urbaine : les emprises ferroviaires ont été maintenues, mais cela veut dire faire passer les trains de marchandises au milieu de zones d'habitation. Cela suppose de remettre les infrastructures en état, de trouver des opérateurs, de disposer de flux dans un monde hyperconcurrentiel, routier en particulier. Connecter le terminal au fer semble difficile. Imaginer qu'une plateforme permette de réembarquer les camions est possible, mais c'est à échelle nationale voire européenne. L'investissement représenterait plusieurs centaines de millions d'euros.

Q10 Le président de l'association des commerçants d'intramuros demande si l'esplanade Tabarly permettra toujours la circulation routière, et quelle est la surface dédiée aux commerces dans la nouvelle gare.

Réponse de Monsieur PERRIN

Il précise que la surface commerciale représente une grosse centaine de mètres carrés, pour un café, un restaurant, un magasin de presse en particulier. Il n'est pas question de faire un centre commercial.

Réponse de Madame COUVERT

Elle ajoute que la circulation automobile vers intramuros est maintenue, mais les flux piétons et cyclistes sont sécurisés.

Q11 **A propos d'électrification**, une habitante souhaite savoir si le stationnement des camions, qui génère des pollutions importantes en particulier en hiver car les moteurs restent en marche toute la nuit, fait l'objet d'aménagement.

Réponse de Monsieur PERRIN

Cinq branchements électriques sont prévus. Il ajoute que la plateforme retro-portuaire devra tenir compte de cette problématique.

Q12 Une habitante de Saint Servan demande l'impact du projet sur les impôts.

Réponse de Monsieur PERRIN

Il précise que les recettes de la Région, c'est une part de TVA, la carte grise, et une part de la TICPE, qui ne sont pas décidées, sauf pour la carte grise, par la Région. Le budget de la Région, c'est 1,7 milliard par an. Le projet est financé par la Région avec une participation de l'Union Européenne pour la partie études à hauteur de 500K€. Des financements de l'Etat et de l'Europe sont recherchés. Il faut prendre en compte l'augmentation des coûts, charges de fonctionnement et coûts des matières. Heureusement, la Région est peu endettée, elle a donc une capacité à investir.

Q13 Un habitant de Saint-Servan souhaite obtenir des détails sur l'approfondissement du port et s'inquiète des embouteillages devant la gare maritime, en particulier pour les véhicules faisant demi-tour.

Réponse de Monsieur PERRIN

Il indique que le gabarit de la chaussée ne sera pas modifié. Le vrai sujet ce sont les camions qui sortent en même temps du terminal. Pour le reste du flux, cela va être équivalent à aujourd'hui.

Réponse de Monsieur LURTON

Il ajoute que la sortie des voitures est limitée à cause des travaux sur les bâtiments de la SNSM. Or, il n'y a pas d'embouteillages dans ce sens.

Réponse de Monsieur NEVEU

Concernant le dragage, moins d'un mètre de sédiments va être retiré sur environ 9 hectares. Quant au déroctage, il fera gagner 40 cm à 1 mètre.

Conclusion

Madame FAYSSE a publié le bilan de la concertation de suivi. Elle préconise de continuer à faire des réunions publiques en particulier quand l'étude d'impact sera plus aboutie, et de faire une réunion publique avant l'enquête publique pour préciser les procédures.

Monsieur PERRIN ajoute que des réunions publiques seront organisées et que le comité de suivi sera régulièrement réuni. Il souhaite également que des visites de chantier soient organisées. Une communication continue sera également mise en œuvre sur les questions environnementales. Ces éléments contribueront à maintenir la transparence initiée sur ce projet. Il remercie les participants.

Modernisation du terminal ferry du Naye

Réunion publique du 31 mai 2022



Un port
de la Région Bretagne



UNION EUROPÉENNE





Accueil

M. Gilles Lurton

Maire de Saint-Malo et Président de Saint-Malo Agglomération



Accueil

M. Stéphane Perrin

Vice-président de la Région Bretagne

Référent régional pour le suivi du port de Saint-Malo



Sommaire

Le périmètre du projet

Le rappel des 4 scénarios d'aménagement

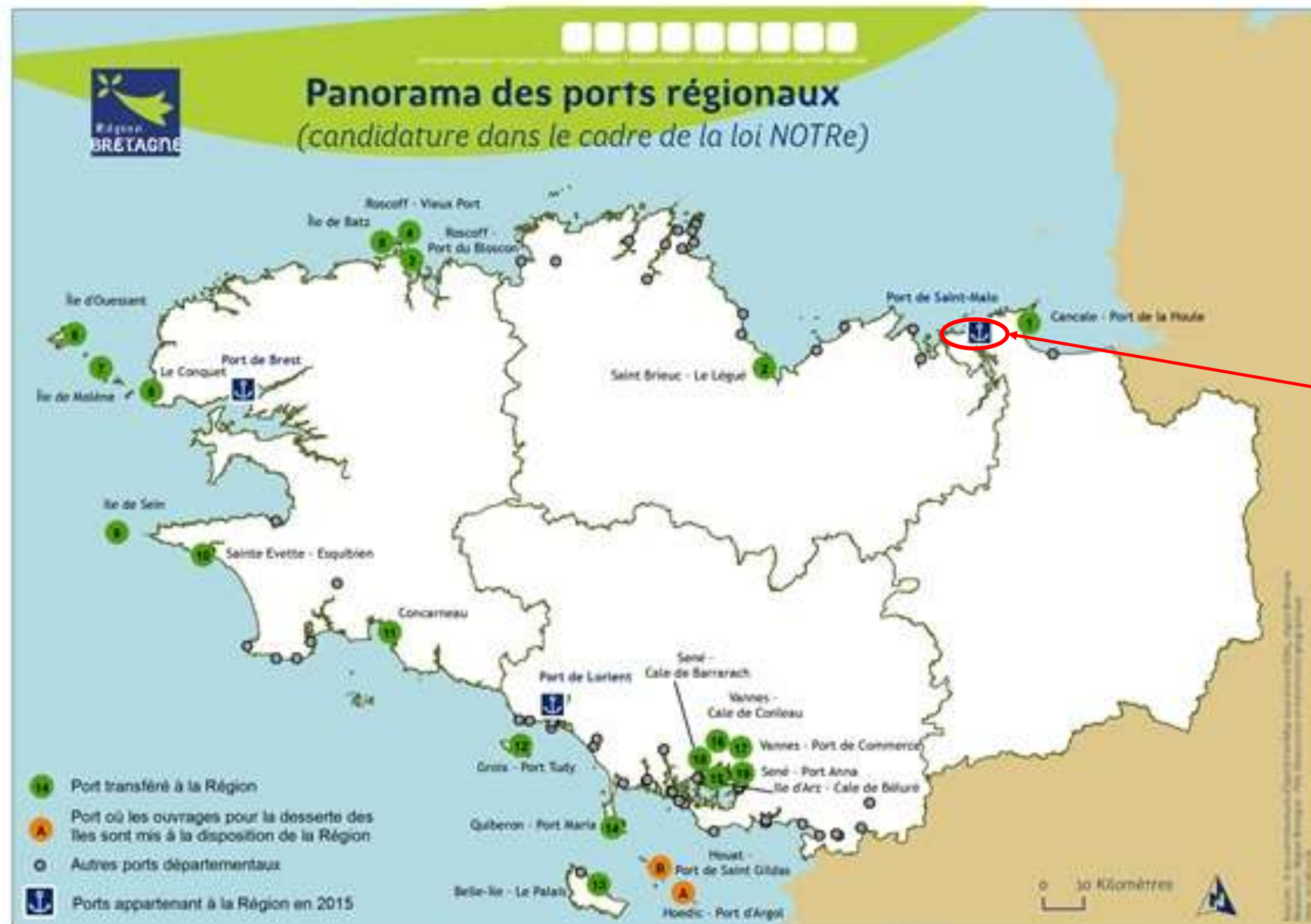
La démarche de concertation

Le projet retenu par la région Bretagne

Temps d'échanges

Le périmètre du projet

La région Bretagne et ses 22 ports



Le périmètre du projet

Environnement du projet

Concession Vauban :

- CCI
- *Activité plaisance*

Concession Bas Sablons :

- *Ville de St-Malo,*
- *Activité plaisance*

Concession commerce-pêche:

- *Edéis,*
- *Activités trafic marchandises, construction - réparation navale, pêche, trafic ferries*



Le périmètre du projet

Le terminal du Naye : périmètre actuel



Embectages : années 40 reconstruits entre 1948 et 1952

Poste n° 1 et gare maritime : construction à partir de 1975

Poste n° 2 et extension terre-plein réalisés en 1992/93

Le périmètre du projet

Le terminal du Naye : périmètre projet



Périmètre terminal actuel

+ interface ville-port

+ embectages nord et sud

+ dragage de l'avant-port

+ dragage du chenal d'accès



Sommaire

Le périmètre du projet

Le rappel des 4 scénarios d'aménagement

La démarche de concertation

Le projet retenu par la région Bretagne

Temps d'échanges



Port de
Saint-Malo

MODERNISATION DU

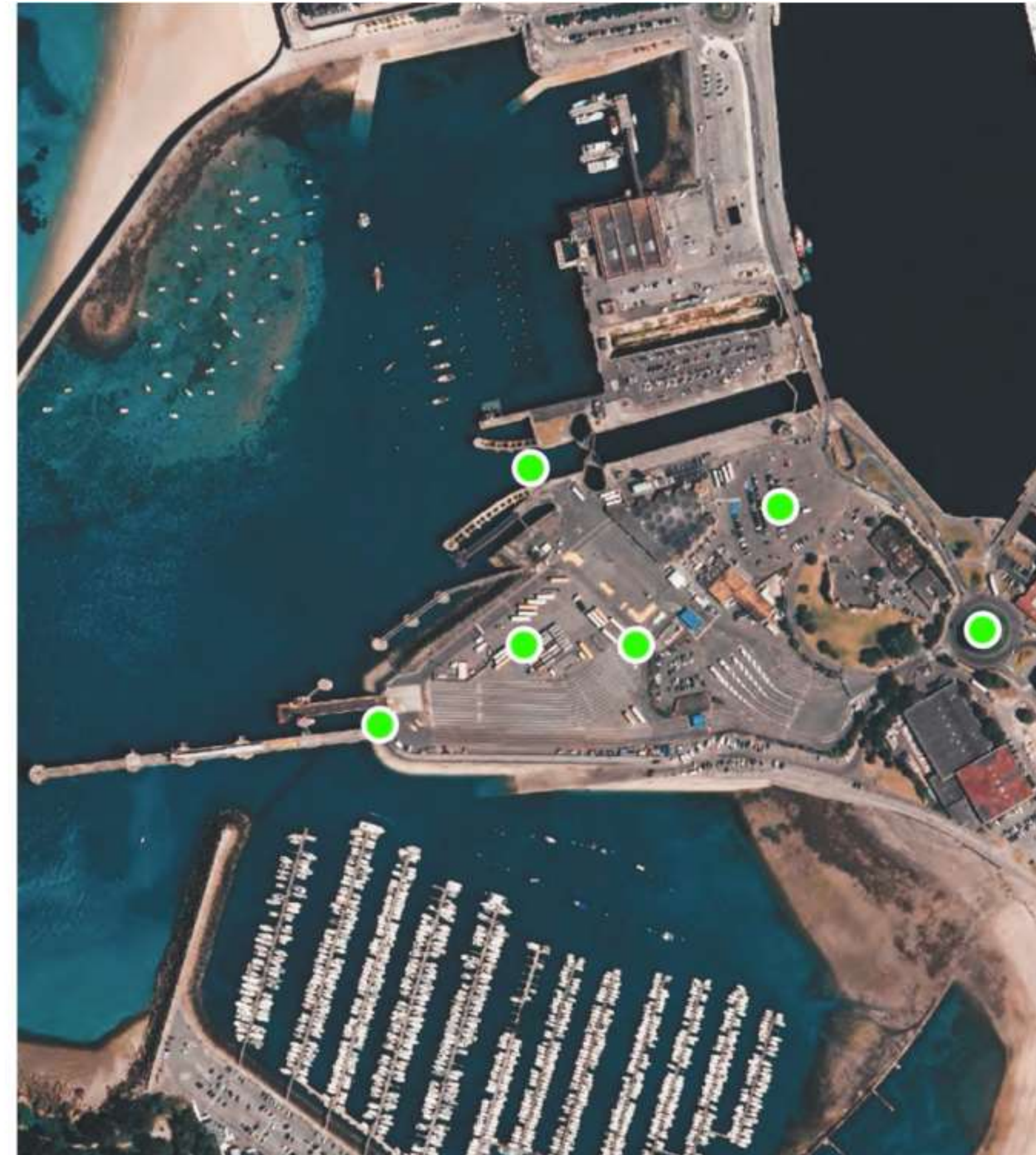
TERMINAL DU NAYE



Le rappel des 4 scénarios d'aménagement








Scénario de référence

- Reconstruction des embectages nord et sud ●
- Adaptation des installations au Brexit ●
- Refonte de l'outillage du poste 2 ●
- Travaux et équipements de sûreté ●
- Remaniement interface ville-port ●
- Amélioration de l'accueil des passagers dans la gare existante ●



Le rappel des 4 scénarios d'aménagement

Scénario 1

- Reconstruction des embectages nord et sud 
- Adaptation des installations au Brexit 
- Refonte de l'outillage du poste 2 
- Travaux et équipements de sûreté 
- Remaniement interface ville-port 
- Amélioration de l'accueil des passagers dans la gare existante 
- Reconstruction du Poste 1 



Le rappel des 4 scénarios d'aménagement

Scénario 2


Reconstruction des embectages nord et sud 


Adaptation des installations au Brexit 

Refonte de l'outillage du poste 2 

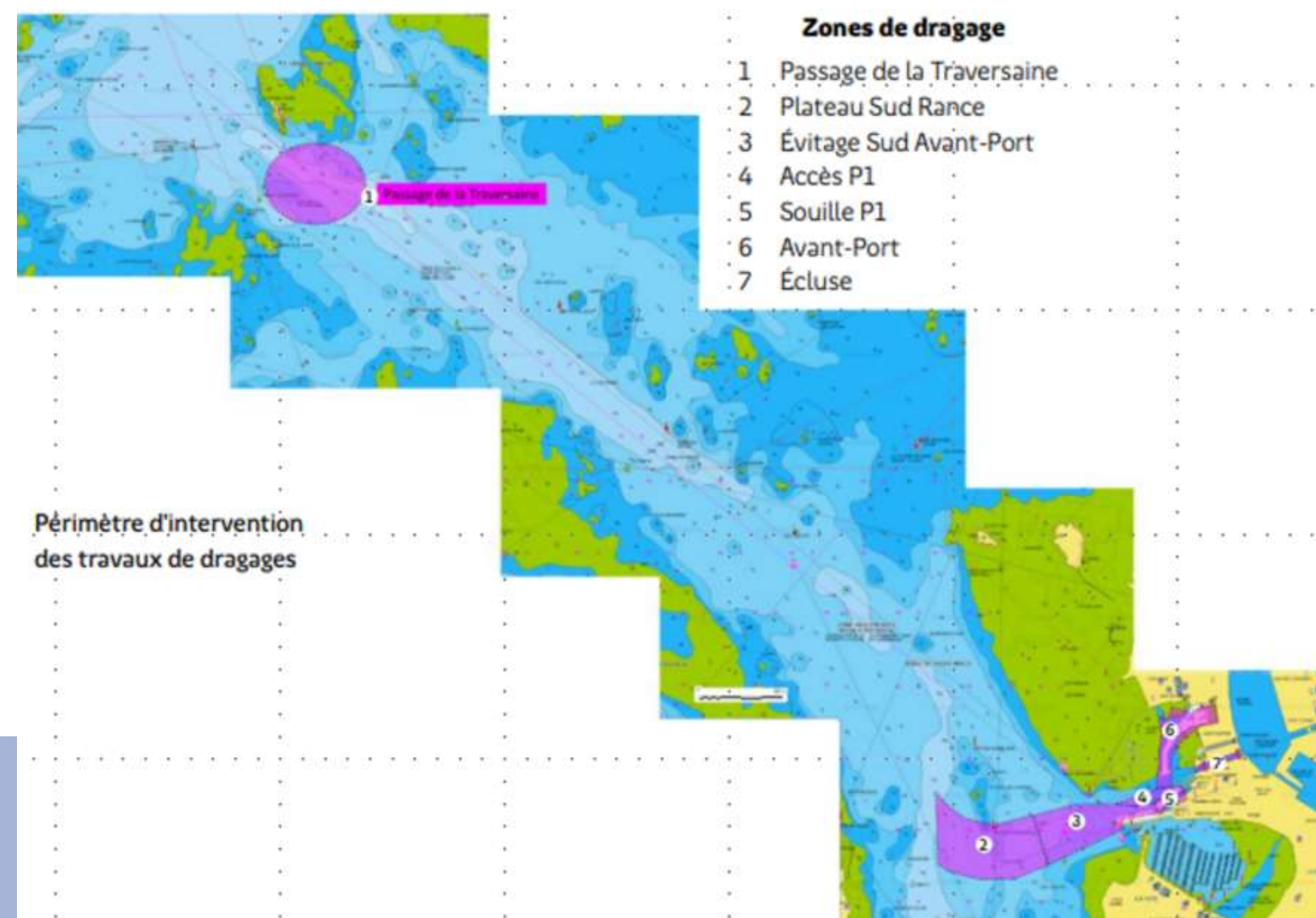
Travaux et équipements de sûreté 

Remaniement interface ville-port 

Amélioration de l'accueil des passagers
dans la gare existante 

Reconstruction du Poste 1 

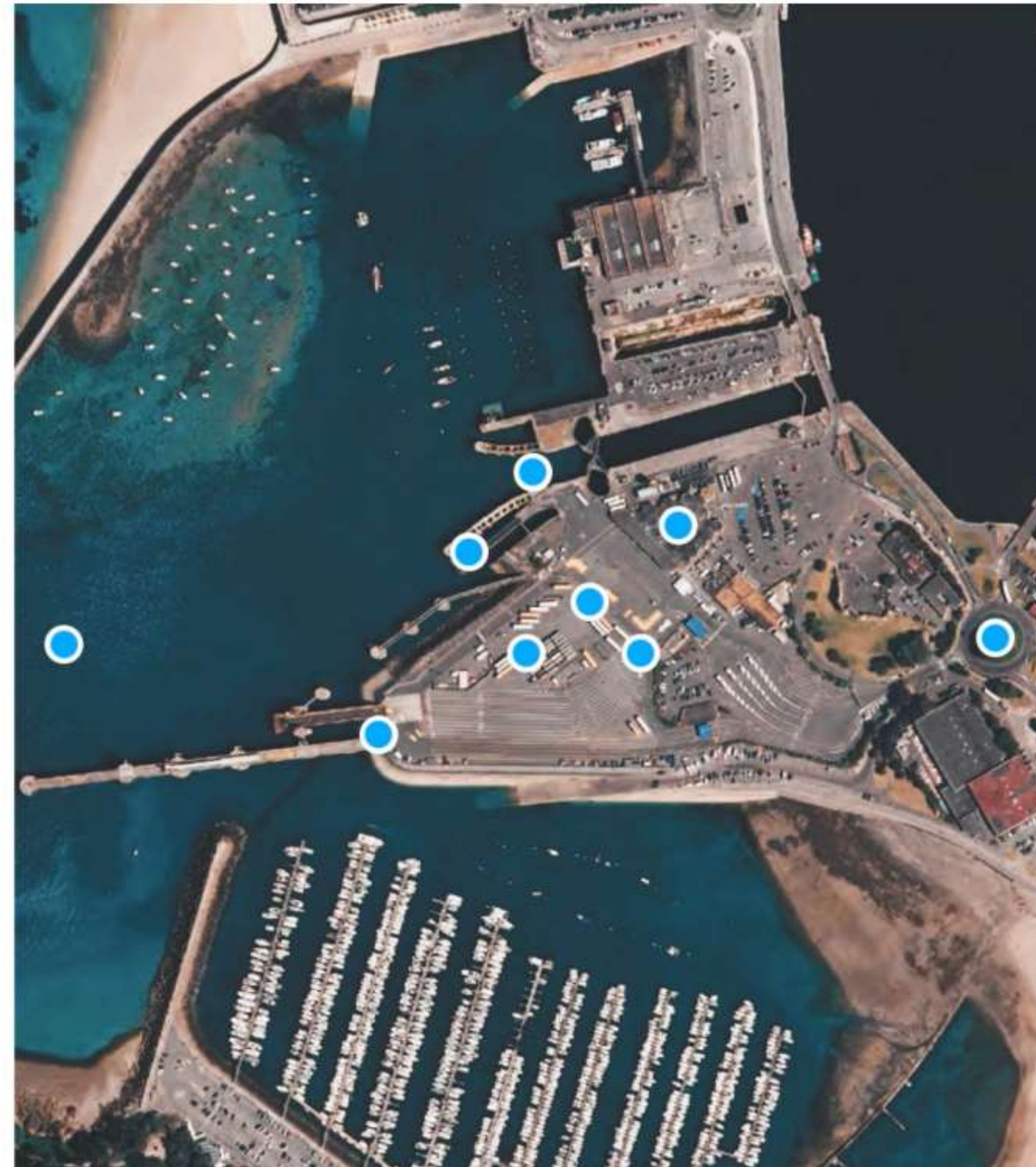
Approfondissement et élargissement du
chenal d'accès 



Le rappel des 4 scénarios d'aménagement

Scénario 3

- Reconstruction des embectages nord et sud ●●●●
- Adaptation des installations au Brexit ●●●●
- Refonte de l'outillage du poste 2 ●●●●
- Travaux et équipements de sûreté ●●●●
- Remaniement interface ville-port ●●●●
- Amélioration de l'accueil des passagers dans la gare existante ●●
- Reconstruction du Poste 1 ●●
- Approfondissement et élargissement du chenal d'accès ●●
- Requalification du terre-plein ●
- Construction d'une nouvelle gare maritime ●





Sommaire

Le périmètre du projet

Le rappel des 4 scénarios d'aménagement

La démarche de concertation

Le projet retenu par la région Bretagne

Temps d'échanges



La démarche de concertation préalable

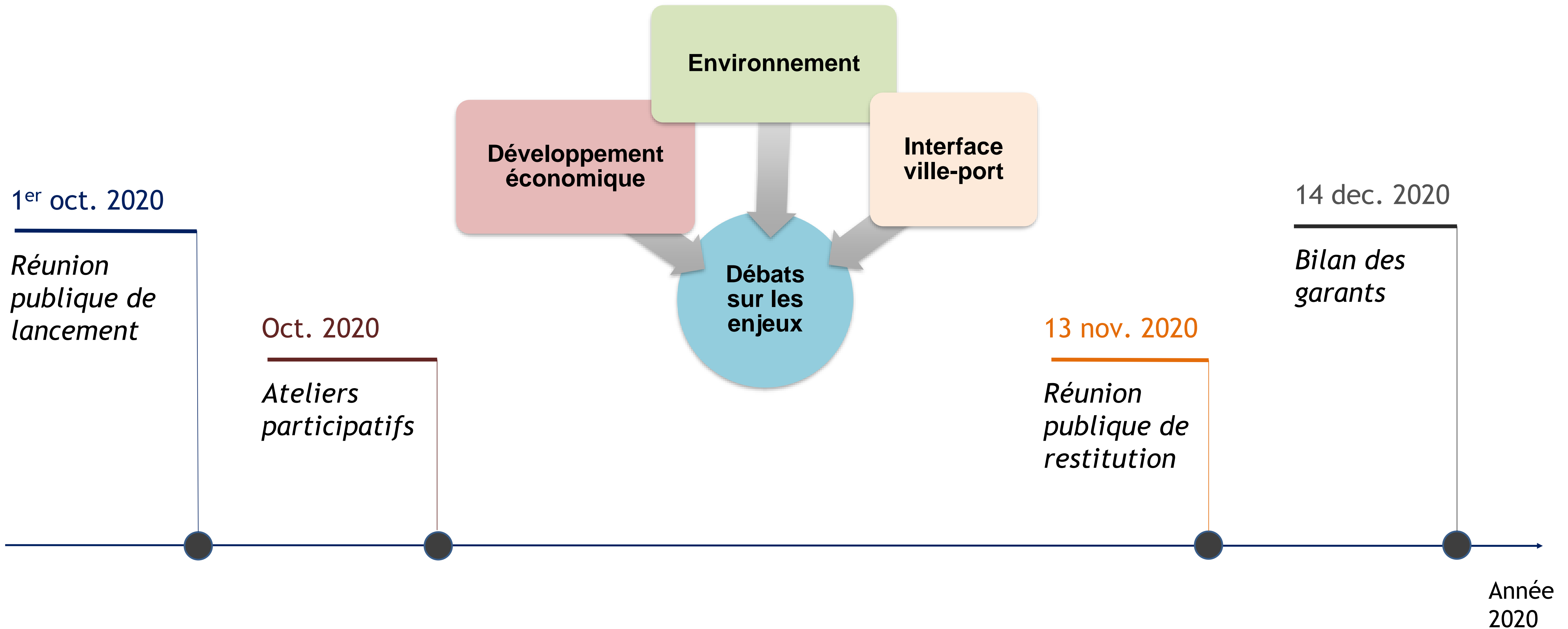
- Madame Danielle Faysse, garante
- Monsieur Pierre Guinot-Deléry, garant

Nommé-e-s par la Commission Nationale de Débat Public

Contacts

- danielle.faysse@garant-cndp.fr
- pierre.guinot-delery@garant-cndp.fr

La démarche de concertation préalable





La démarche de concertation préalable

Bilan des garants Enseignements retenus

Mise en place d'un comité de suivi: Outil de dialogue qui a pour vocation à prendre connaissance et à discuter des nouvelles études produites. Lieu de débat sur le choix du scénario.

Rendre publiques et verser au débat toutes les études en cours de réalisation et à venir .

Collaboration avec la Ville de Saint-Malo et l'agglomération de Saint-Malo pour travailler sur les questions de circulations (routière et douces), de logistique et d'interface ville-port.



La démarche de concertation préalable

Décision CNDP 03/03/2021

- Comité de suivi = lieu de débat sur les scénarios
- Désignation d'une garante de la concertation continue
Contact: danielle.faysse@garant-cndp.fr
- Principe: assurer le continuum de l'information et de la participation du public entre la fin de la concertation et le début de l'enquête publique.
- Durée : jusqu'à l'enquête publique (mi-2023)



La démarche de concertation continue

Poursuite de la dynamique de concertation

Comités de suivi : 3 réunions courant 2021

Collèges représentatifs :

- Institutions
- Associations environnementales et cadre de vie
- Acteurs économiques
- Riverains et associations d'habitants

-> scénario 3 privilégié à la quasi-unanimité



Sommaire

Le périmètre du projet

Le rappel des 4 scénarios d'aménagement

La démarche de concertation

Le projet retenu par la région Bretagne

Temps d'échanges

Le projet retenu

La Région Bretagne a retenu le scénario le plus ambitieux :

- En cohérence avec les débats menés en comité de suivi
- Avec prise en compte des enjeux soulevés lors de la concertation préalable



Le projet retenu

Volet nautique,
M. Alban Neveu pour le groupement



Dimension environnementale,
Mme Anne Rioux pour le groupement



Volet terrestre, Mme Fabienne Couvert
et M. Sergueï Kazakov, pour le groupement



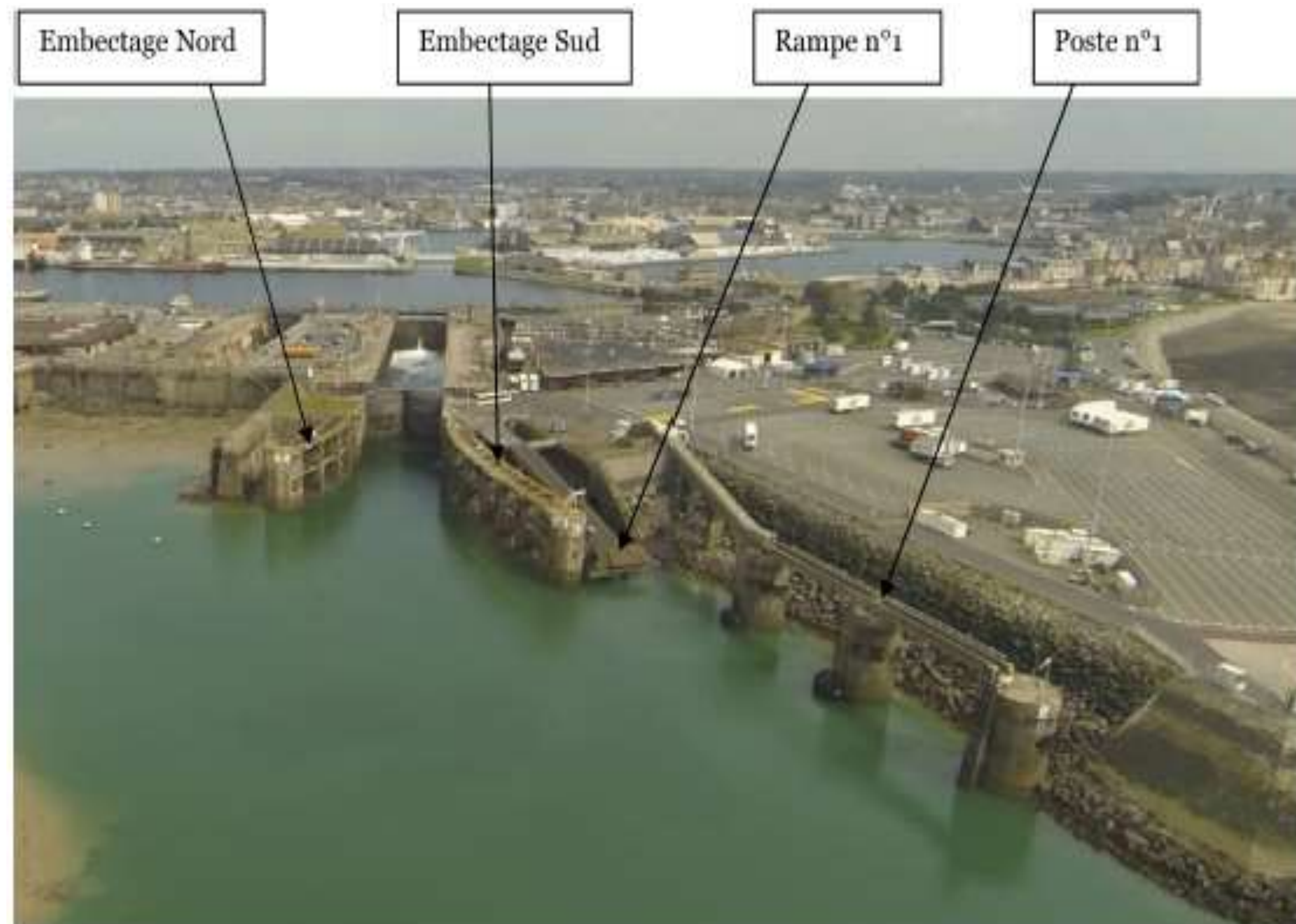
LALU Atelier de paysage
JEAN-FRANÇOIS MADEC ARCHITECTE



Le projet retenu

Volet nautique : Périmètre

- Infrastructures génie civil
- Accès nautiques au TDN (Bathymétrie chenal d'accès, souille poste P1)



Le projet retenu

Volet nautique : Etat des lieux

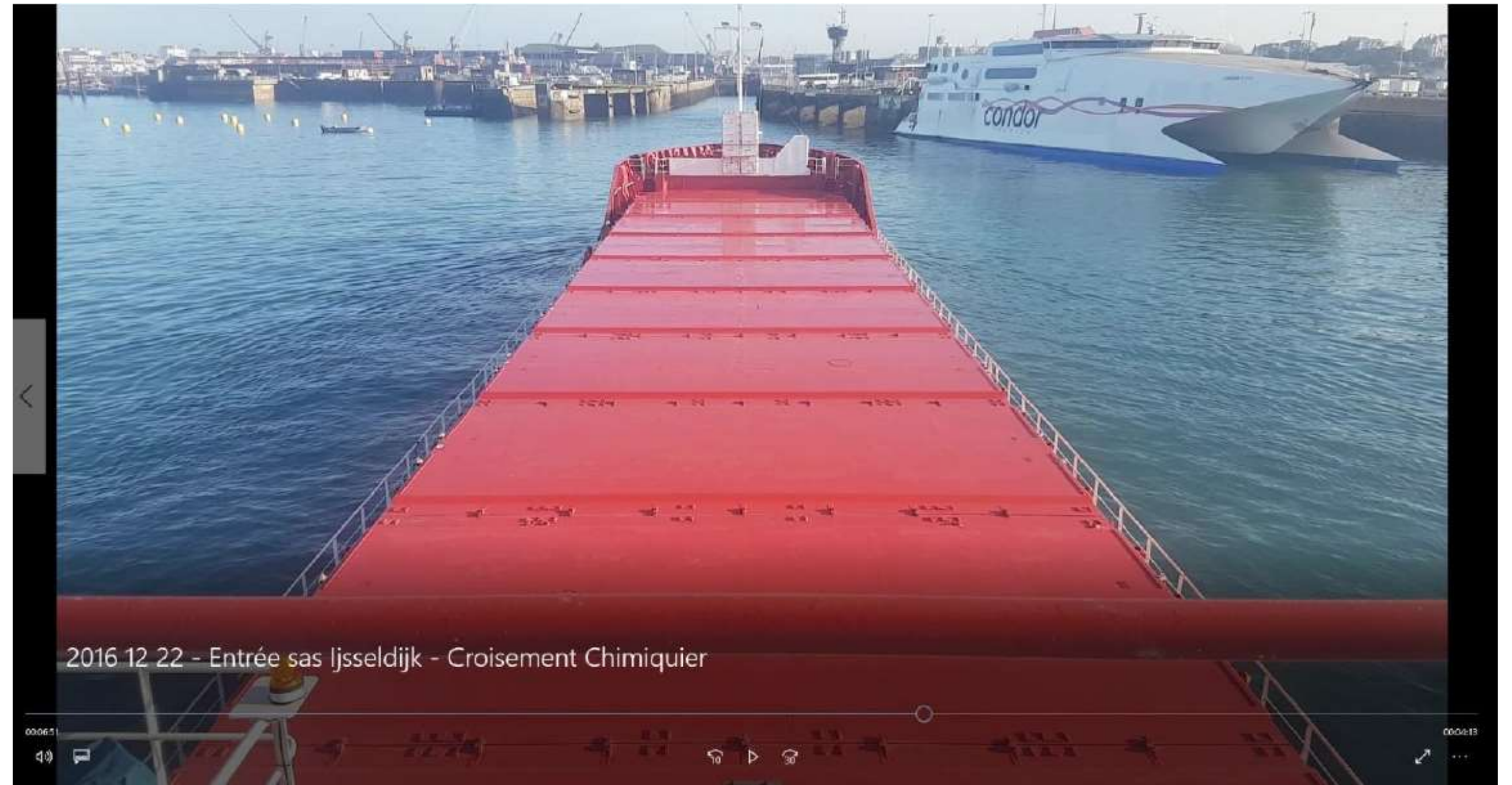
- Vétusté des infrastructures de génie civil,



Le projet retenu

Volet nautique : Etat des lieux

- Infrastructures inadaptées aux besoins fonctionnels du port,
- Fonds marins limitant l'accessibilité au TDN.



Le projet retenu

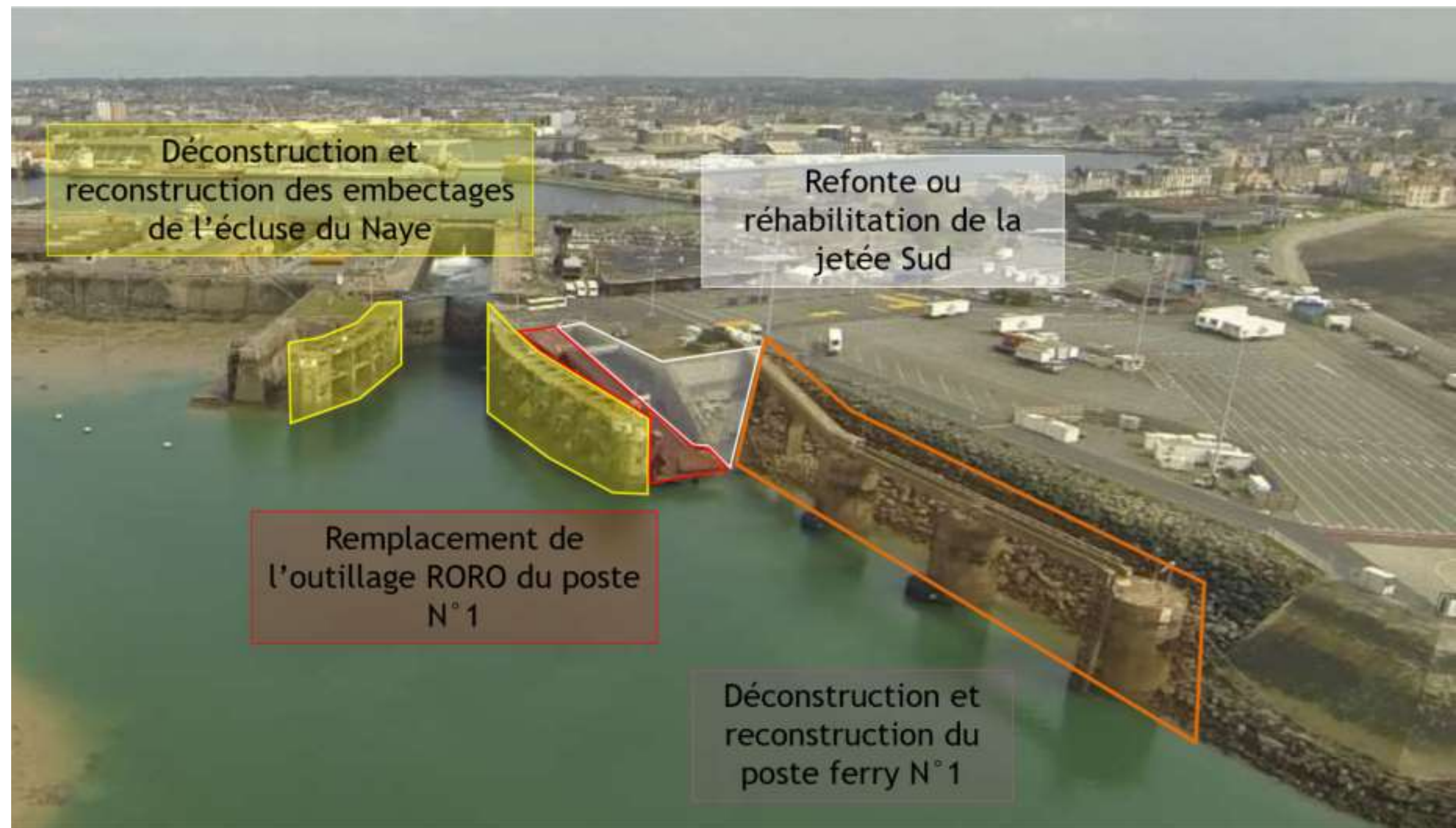
Volet nautique : Objectif de l'opération

- Optimisation des fonctionnalités du site en réorganisant les espaces,
- Amélioration des accès nautiques pour développer et pérenniser le trafic,
- Reconstruction des ouvrages de génie civil vétustes pour accroître et améliorer la capacité d'accueil du TDN.



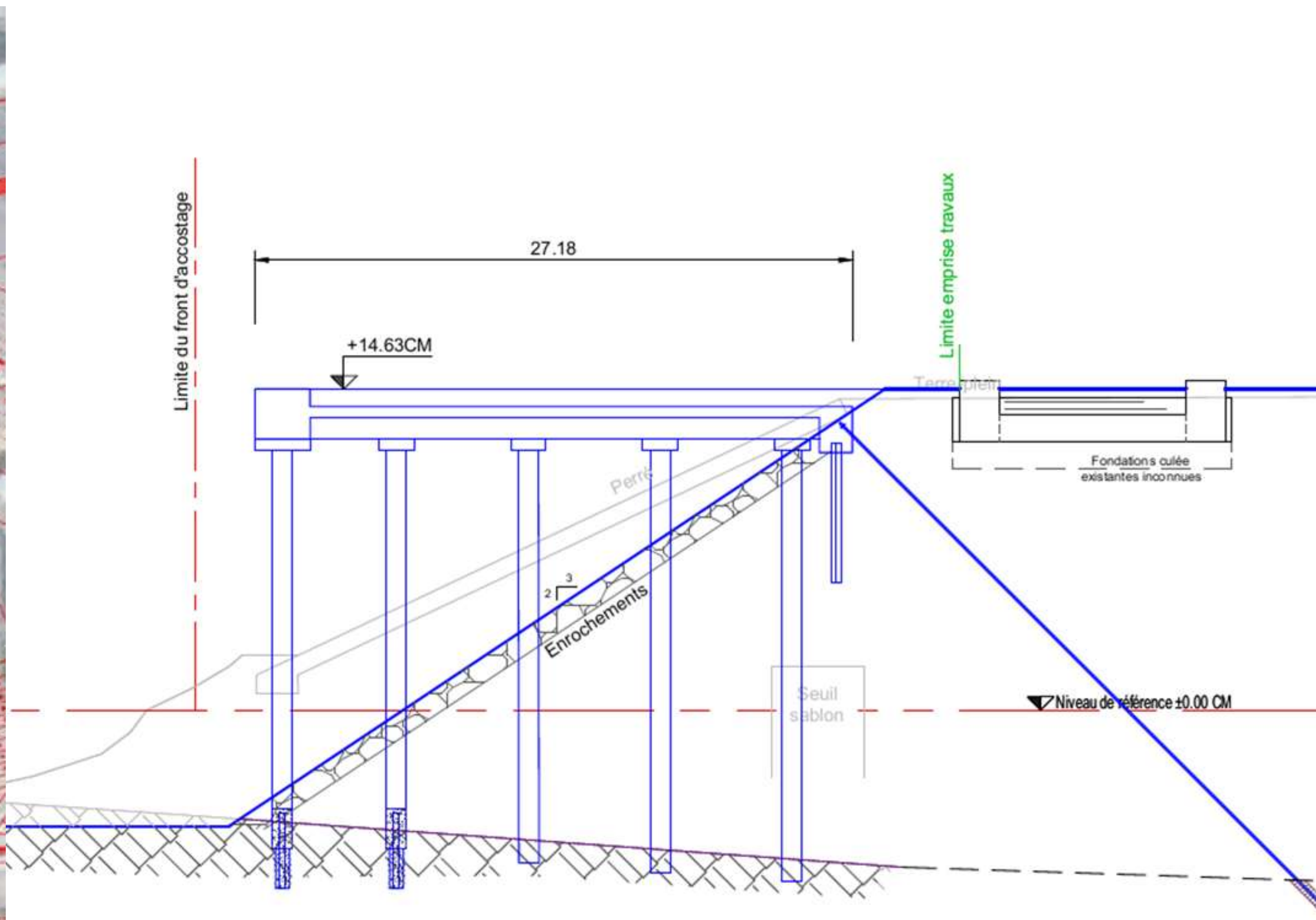
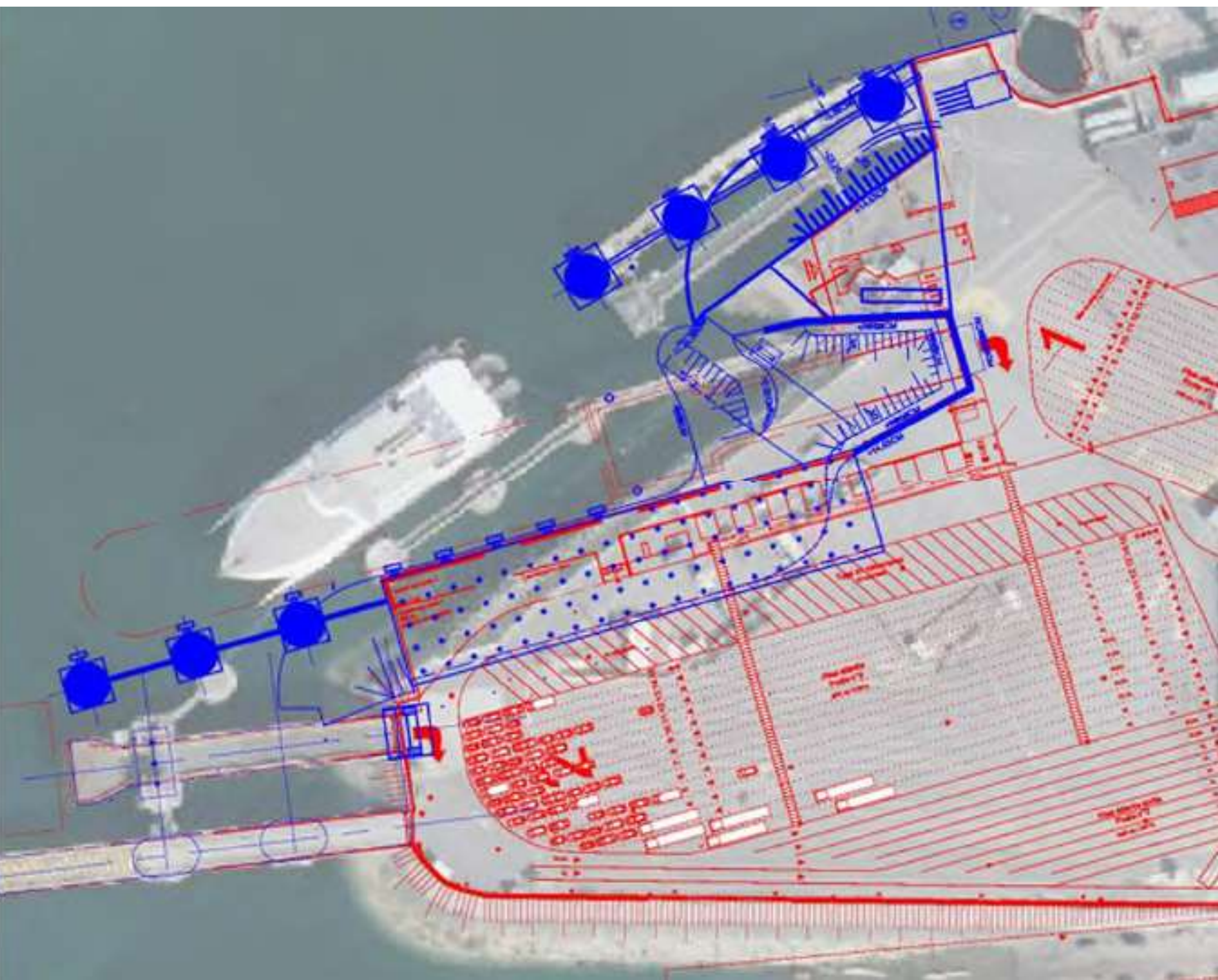
Le projet retenu

Volet nautique : Descriptif des travaux



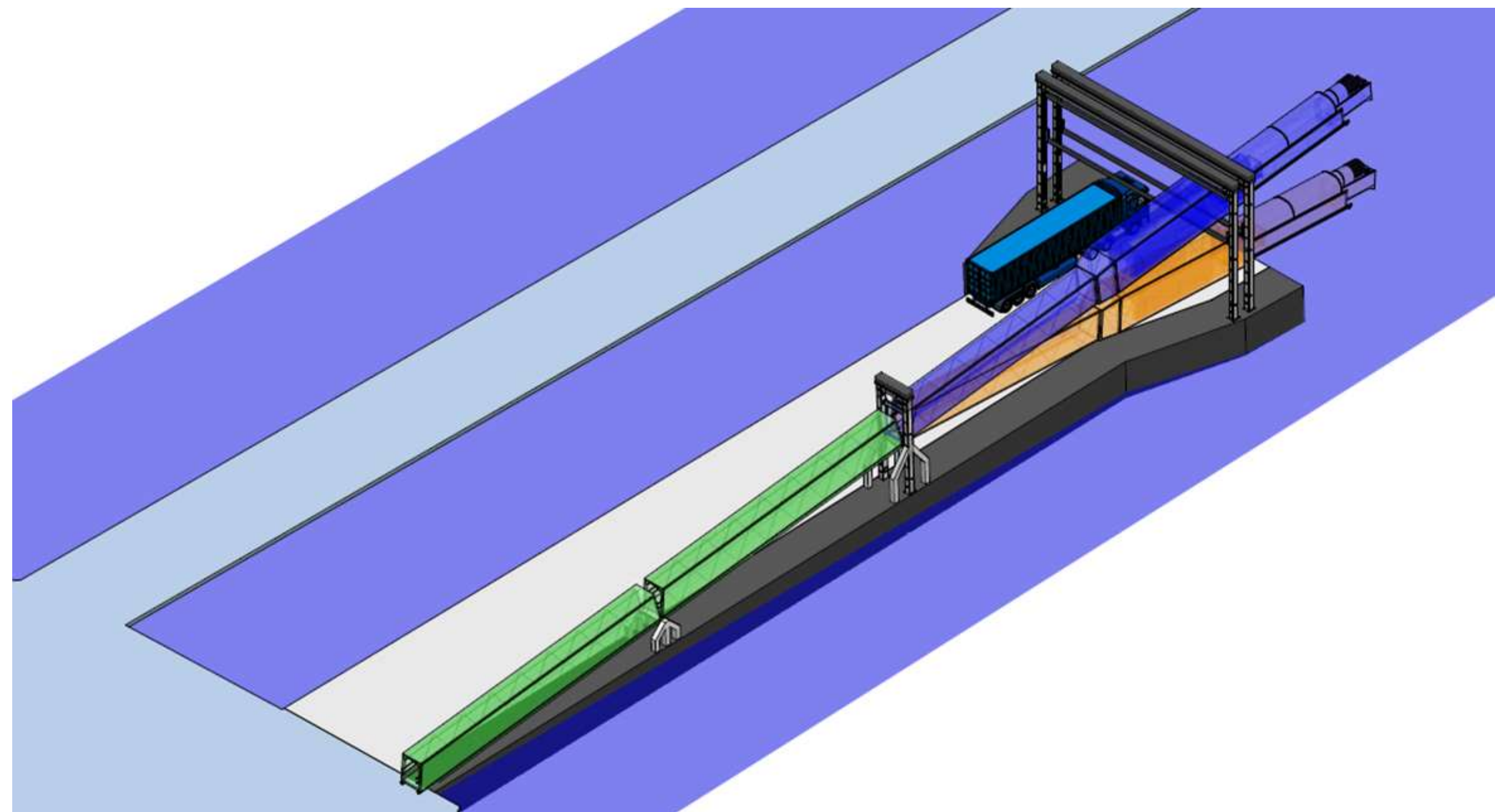
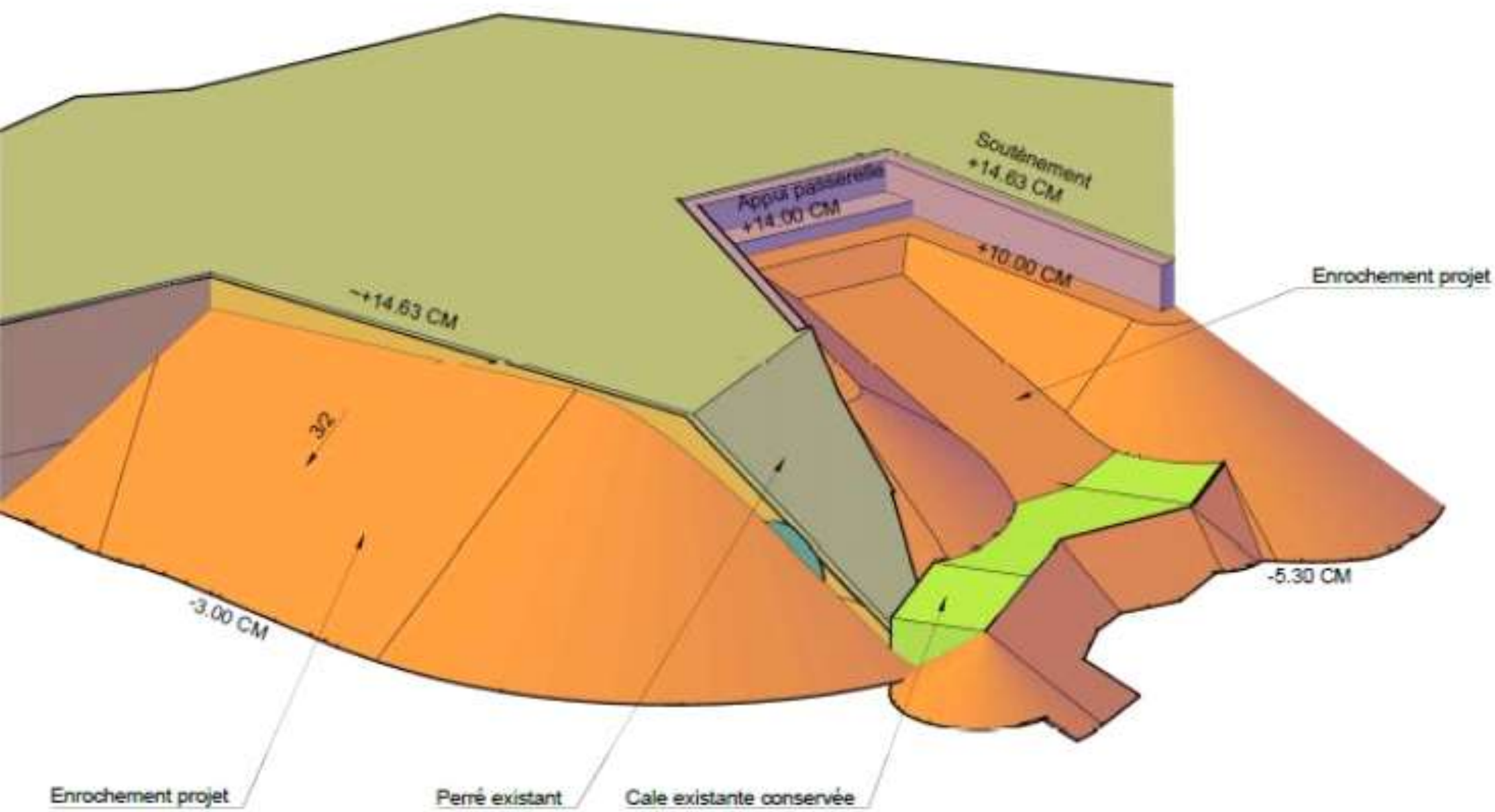
Le projet retenu

Voilet nautique : Descriptif des travaux



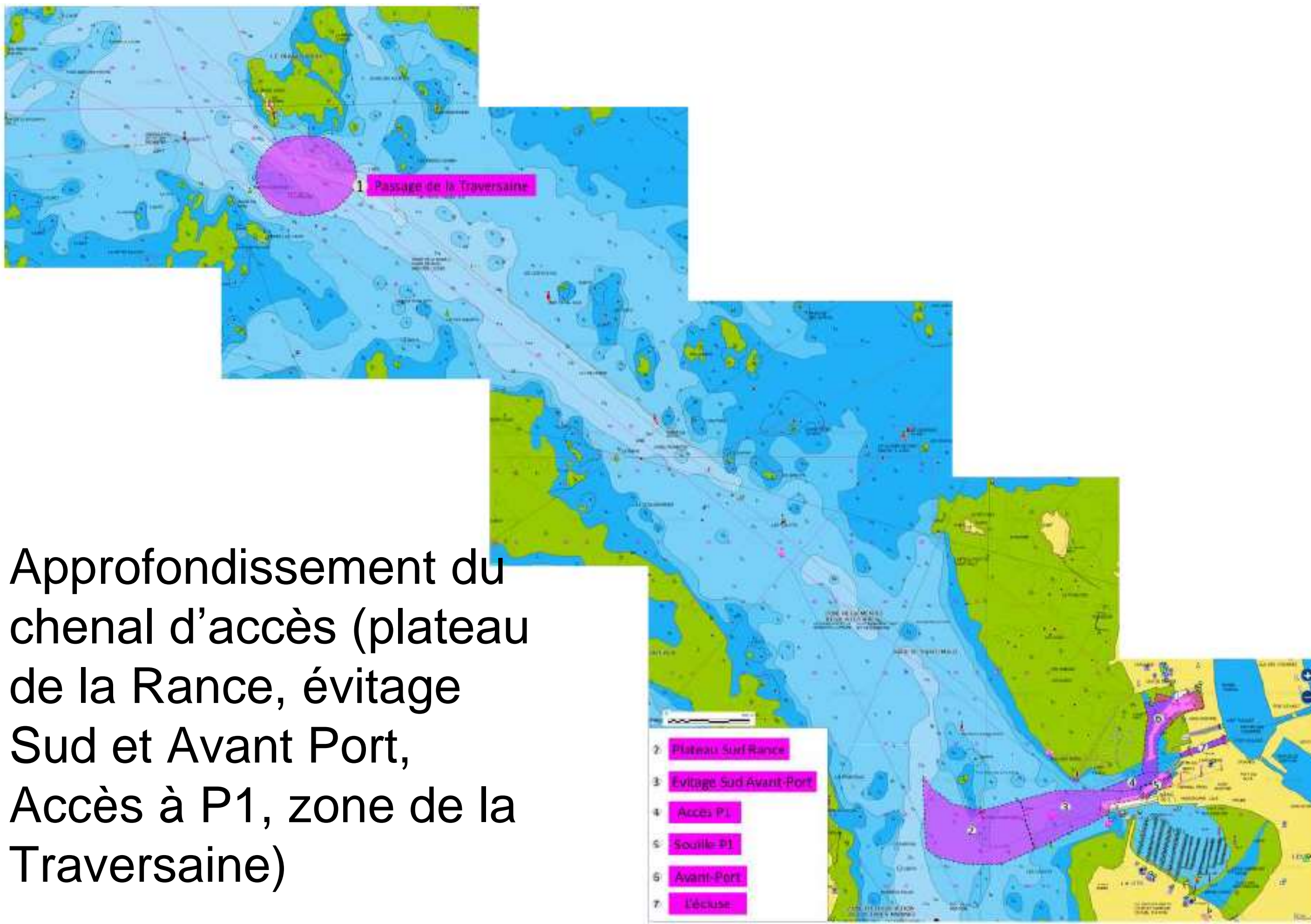
Le projet retenu

Volet nautique : Descriptif des travaux



Le projet retenu

Volet nautique : Périmètre



Approfondissement du chenal d'accès (plateau de la Rance, évitage Sud et Avant Port, Accès à P1, zone de la Traversaine)



Approfondissement de la souille P1
Dragages d'entretien de l'Avant-Port et de l'écluse

Le projet retenu

Volet nautique,
M. Alban Neveu pour le groupement



Dimension environnementale,
Mme Anne Rioux pour le groupement



Volet terrestre, Mme Fabienne Couvert
et M. Sergueï Kazakov, pour le groupement



LALU Atelier de paysage
JEAN-FRANÇOIS MADEC ARCHITECTE



Intégration de la dimension environnementale dans la conception du projet : les mesures ERC - (A)

Objectif PRIORITAIRE:

= **EVITER** les atteintes à l'environnement.

= sinon **REDUIRE** celles qui n'ont pu être
suffisamment évitées

= En dernier recours **COMPENSER** les effets
notables résiduels inacceptables

= **L'accompagnement**

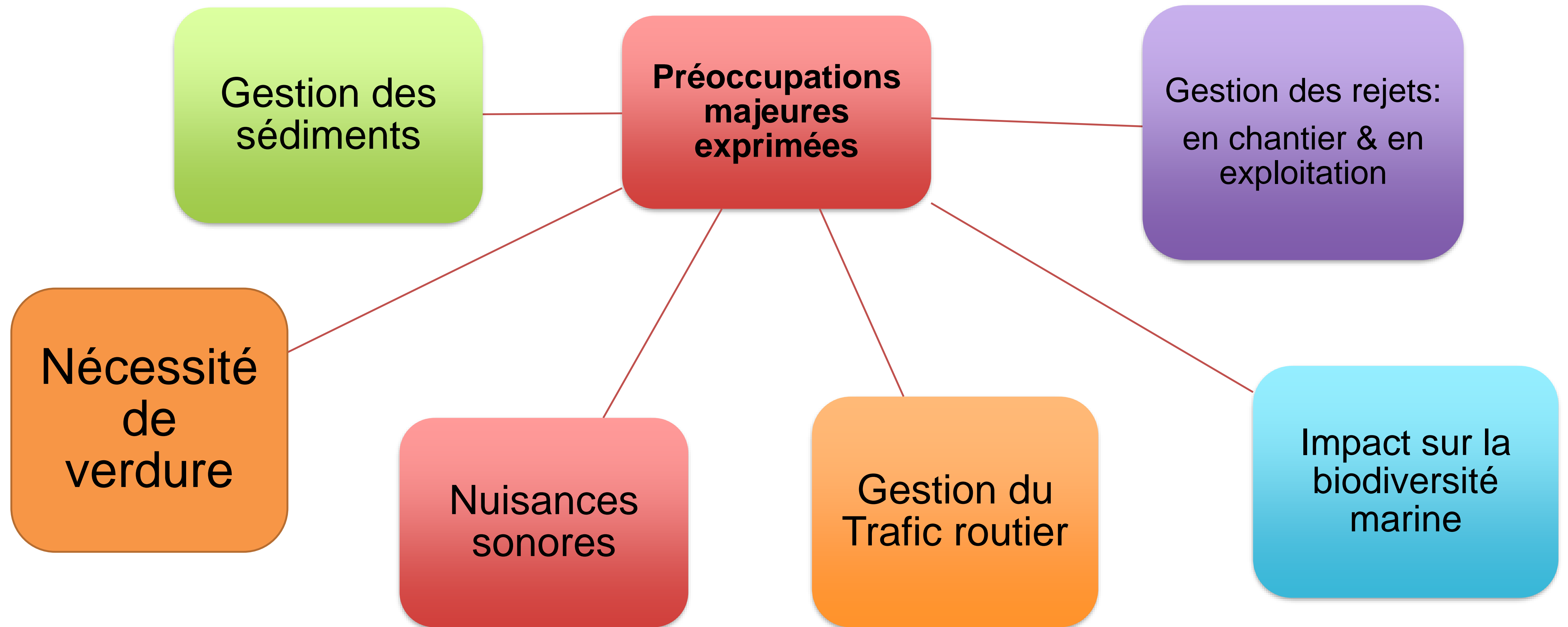
→ Démarche volontaire complémentaire

 Thématiques environnementales variées :

- Environnement humain (bruit / air / paysage)
- Milieu aquatique (usages et biodiversité).



Environnement: Les besoins/préoccupations exprimés par le public



2020: Expertise mammifères marins

Espèces dont la présence est régulière

13 espèces occupent le golfe normand breton

Le Grand dauphin (*Tursiops truncatus*)



Le Dauphin commun (*Delphinus delphis*)



Le Marsouin commun (*Phocoena phocoena*)



Le Phoque gris (*Halichoerus grypus*)



Le Phoque veau-marin (*Phoca vitulina*)



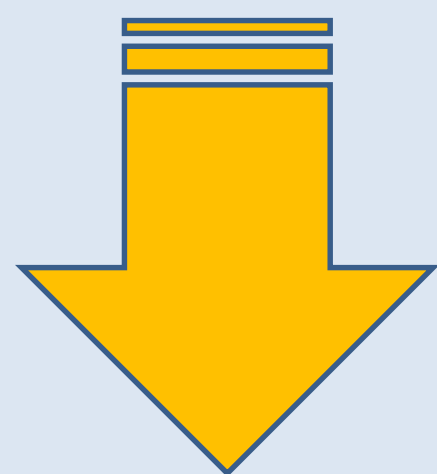
Critère de définition des mesures ERC:

- **Présence sur zone d'effets ou hors zone ? Période ?**
- **Période de reproduction / mise bas**
- **Choix de technique moins impactante (ex: déroctage)**
- **Modalités de réduction des effets: surveillance & effarouchement**

Avancées Techniques: maîtrise des rejets

Modèle hydrodynamique

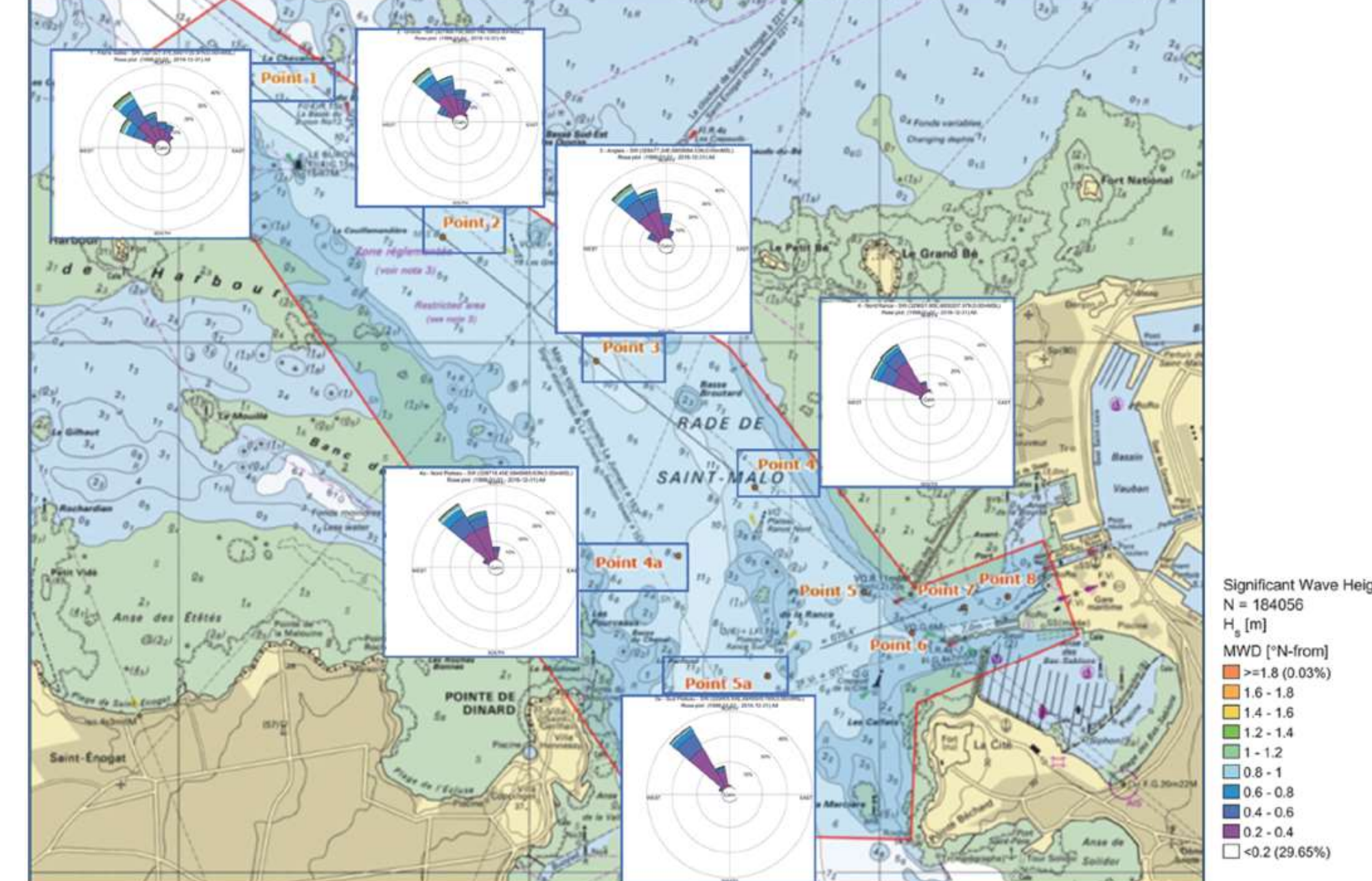
= prévisions des champs et intensités de courants selon les situations de houle, de marée et de vents.



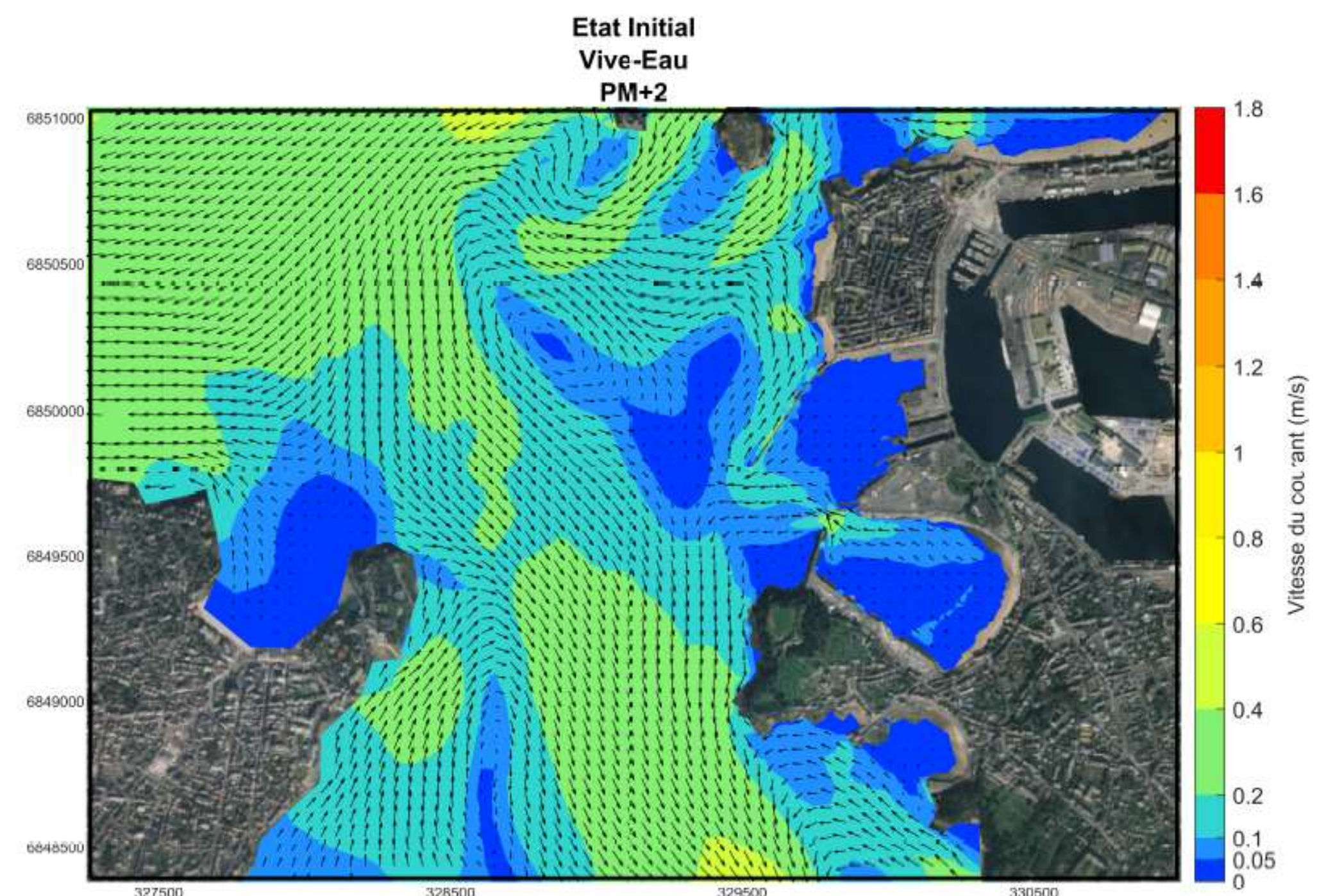
Modèle hydro-sédimentaire

→ **Phase chantier**

= dispersion des panaches de turbidité selon les phases de dragage



Rose des houles 1998- 2018



Avancées Techniques: maitrise des rejets

Phase Exploitation:

= Maitriser les rejets pluviaux

→ Récupération des eaux pluviales ruisselées

→ Régulation au pied des remparts

→ Traitement via des filtres et des espaces de phytoremédiation



Avancées Techniques: Réflexions en cours sur la réutilisation des matériaux

Objectif = valoriser au maximum les matériaux issus des dragages et déroctages

Intérêt = réduction émissions CO2 de transports et compatibilité avec teneurs en chlorures.

→ Solutions en cours d'analyse:

- Remblai et lestage des caissons (embectage et poste 1) = confinement de sédiments pollués
- Remblai Terre-Plein, quai et talus du poste 1
- *Apport en matériaux pour chantiers voisins ?*

→ Solutions alternatives potentielles:

- Valorisation agricole ?
- Remblaiement de carrières en fin d'exploitation ?

Le projet retenu

Volet nautique,
M. Alban Neveu pour le groupement



Dimension environnementale,
Mme Anne Rioux pour le groupement



Volet terrestre, Mme Fabienne Couvert
et M. Sergueï Kazakov, pour le groupement

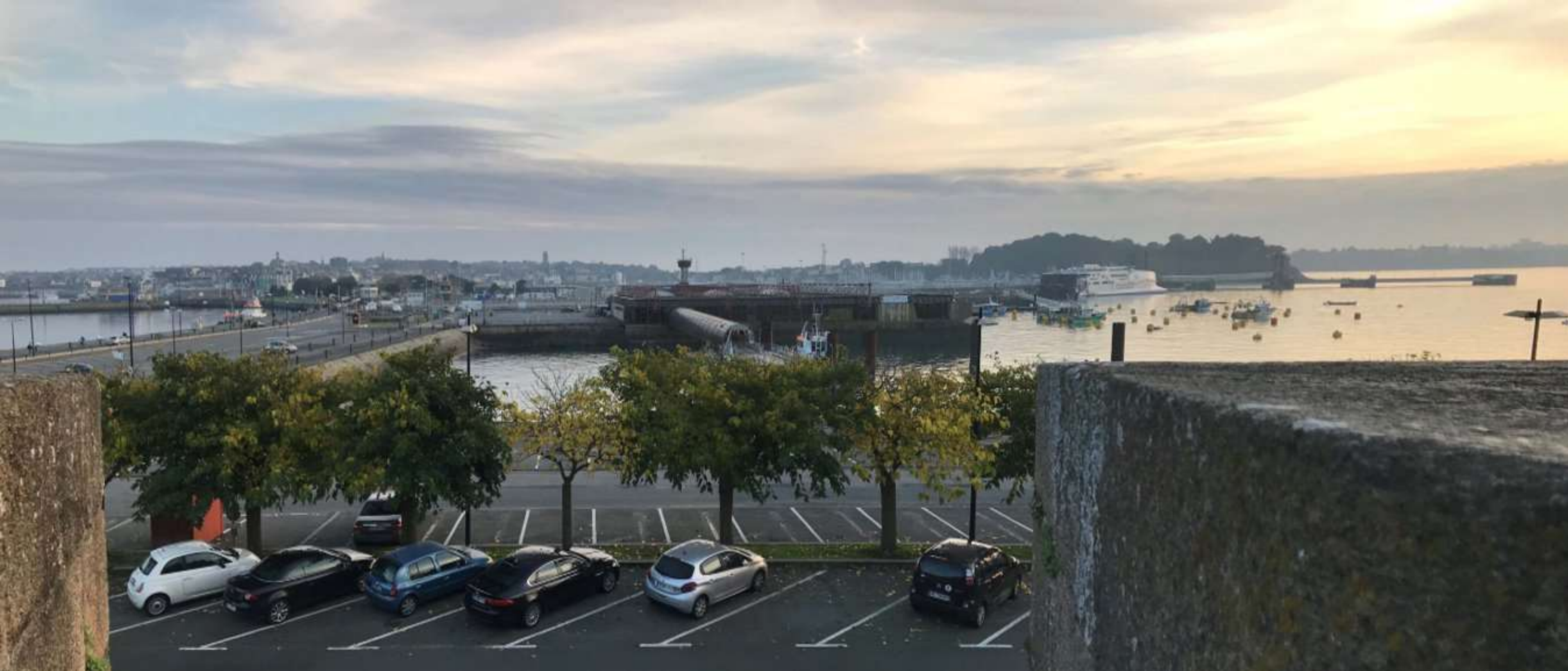


LALU Atelier de paysage
JEAN-FRANÇOIS MADEC ARCHITECTE



Un site inscrit dans la ville



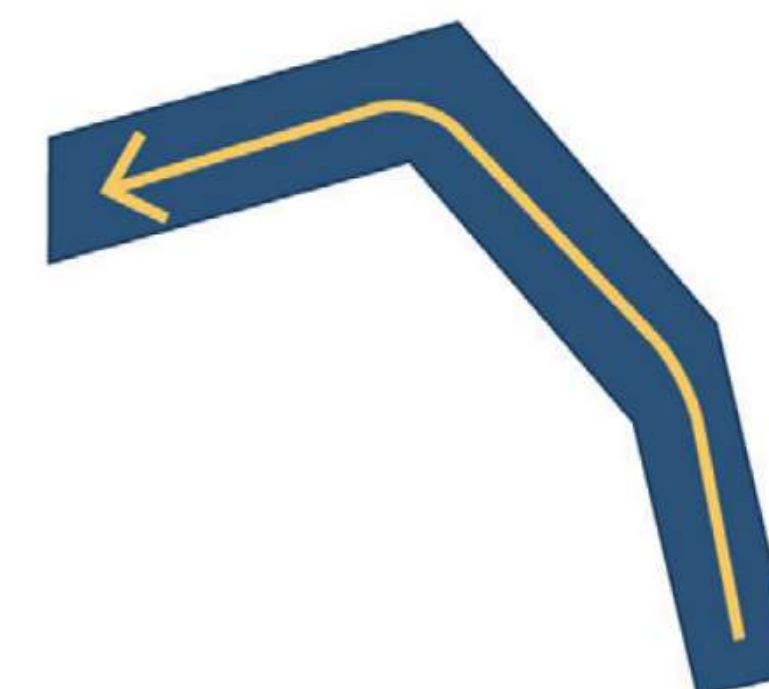


Inscription dans le paysage urbain



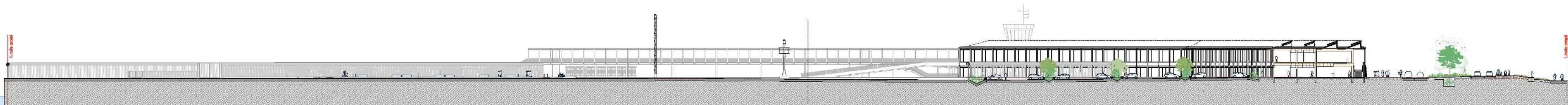
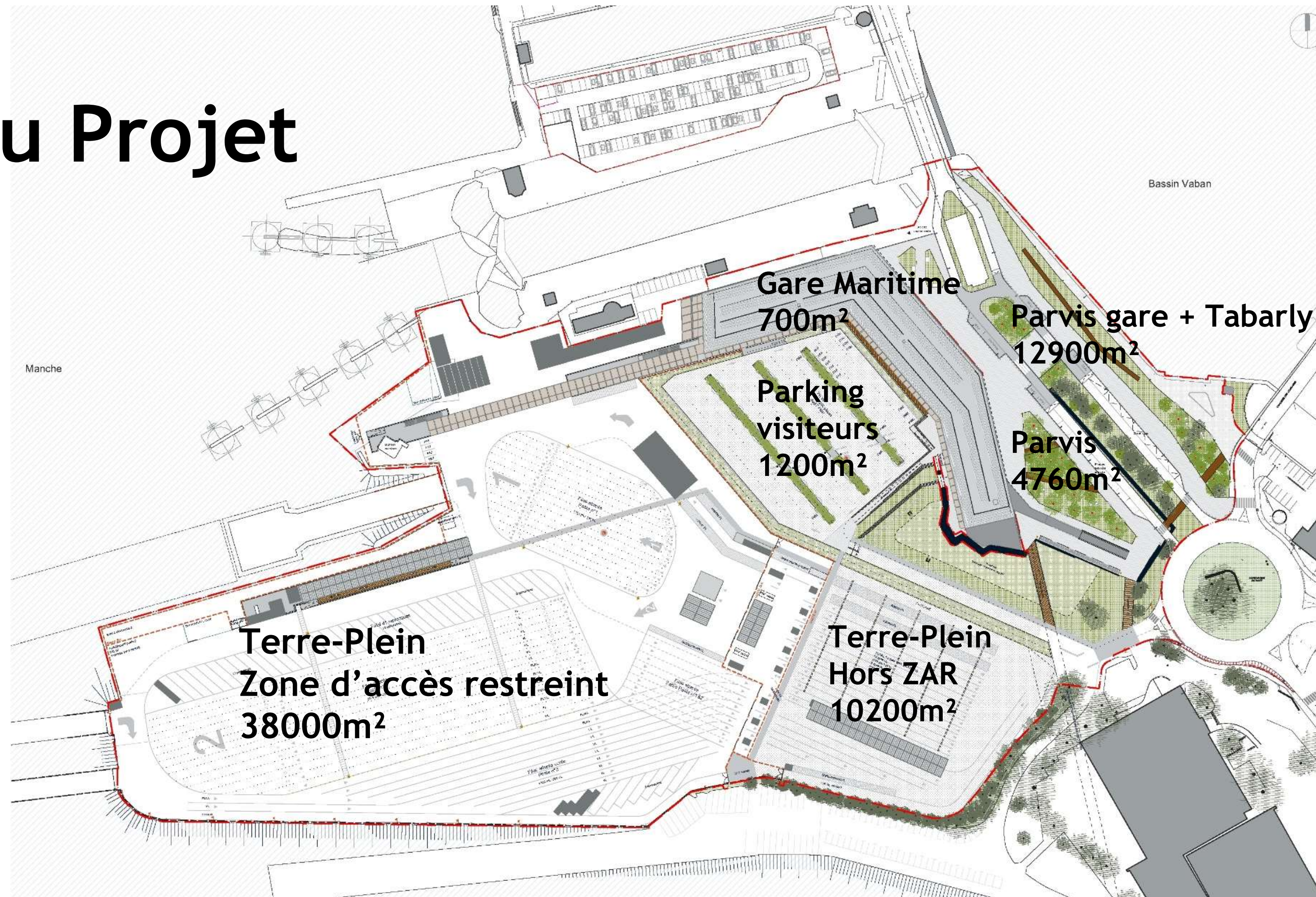


D'un site logistique de transit de voyageurs vers un lieu inscrit dans la ville



Plan du Projet

Site
70000m²





Interface ville-port. Nouvelle place dans la ville



Esplanade
Saint-Vincent
17 000 m²



Parvis de la
Gare TGV
4 820 m²



**Parvis de
la Gare
Maritime**
4 760 m²



Bastion de la
Hollande
4 080 m²



Place des
Frères
Lamennais
4 000 m²



Place Chateau-
briand
3 380 m²



Maison
du
Quebec
1 800 m²



Bastion
Saint-Louis
1 560 m²



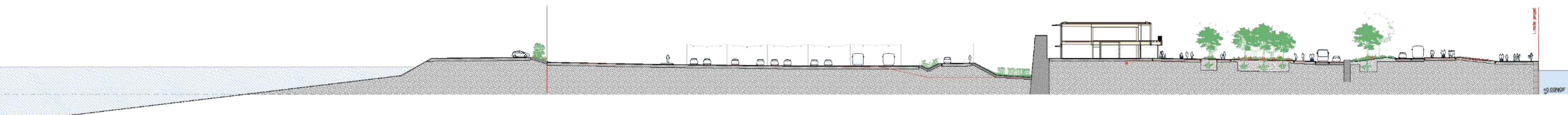
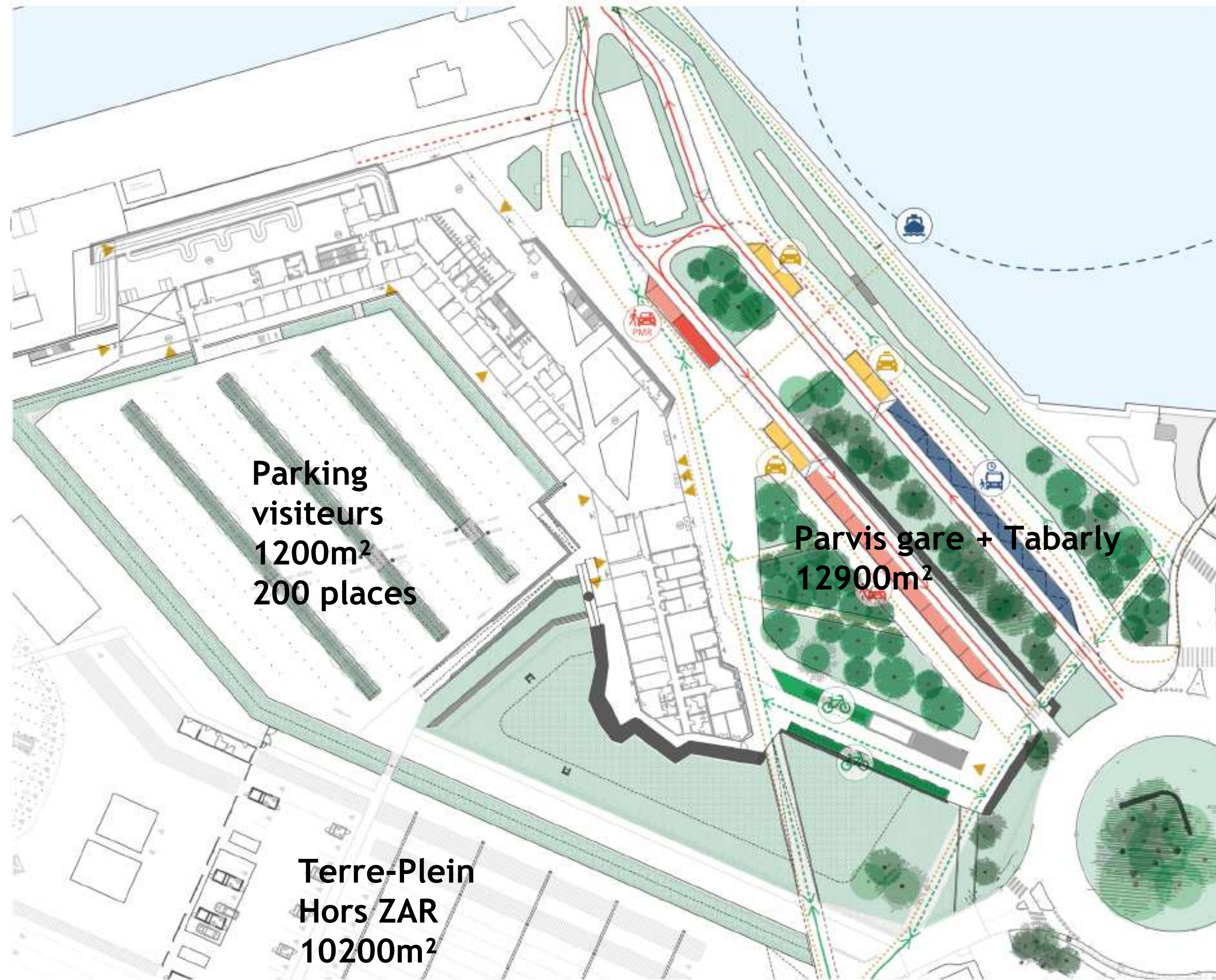
Place du
Marché
aux
Légumes
1 480 m²



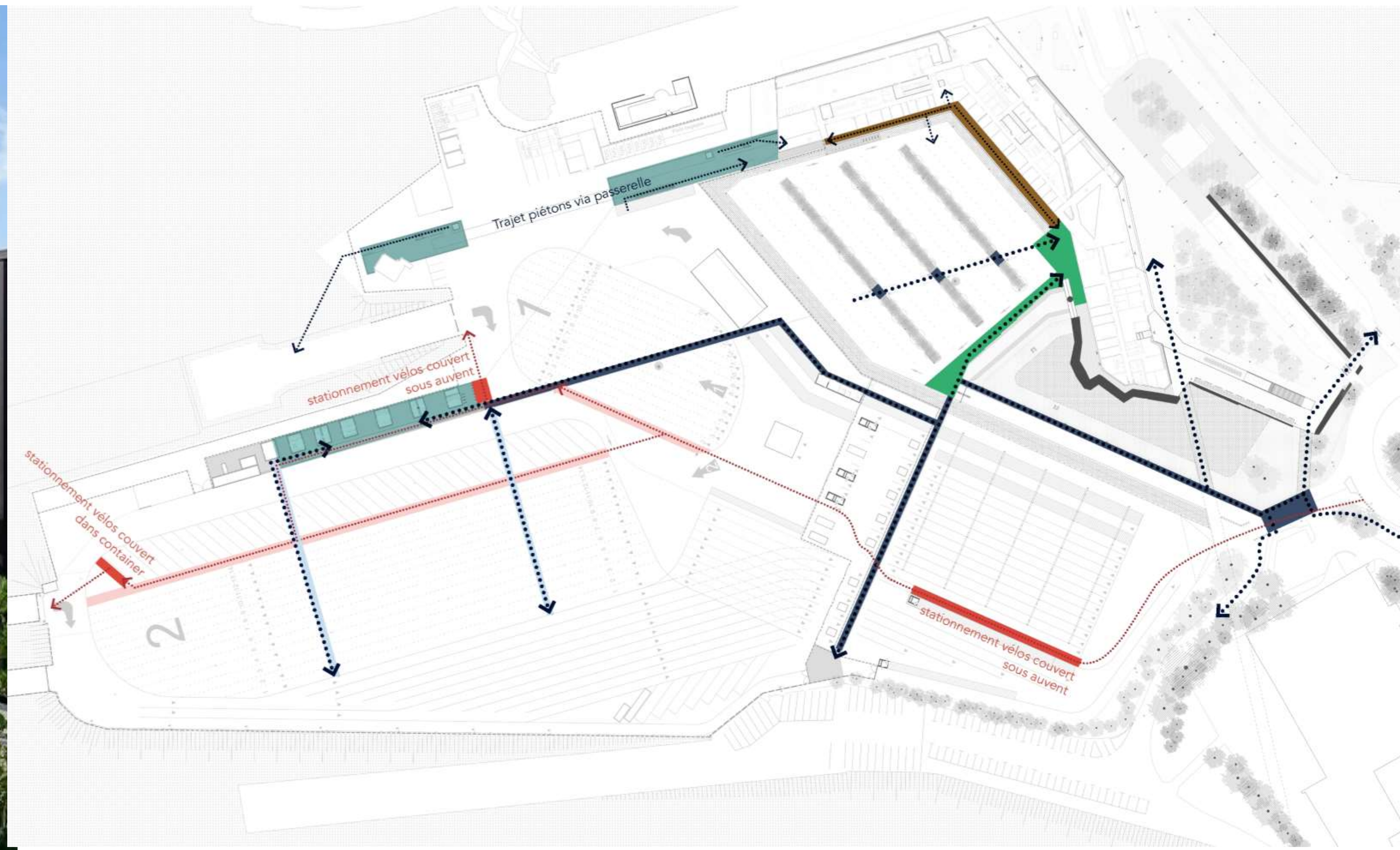
Fort
La Reine
926 m²



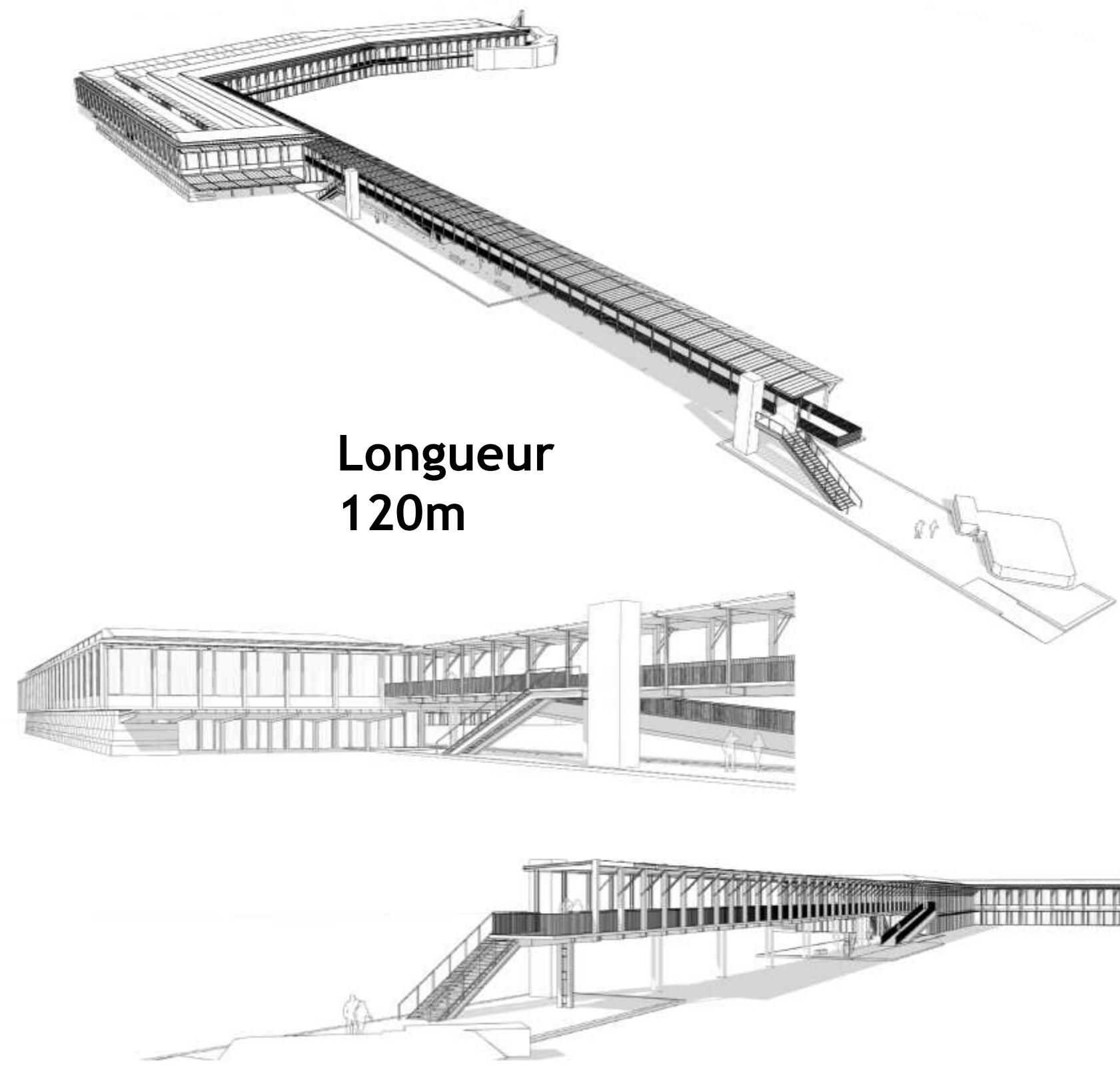
Le Parvis



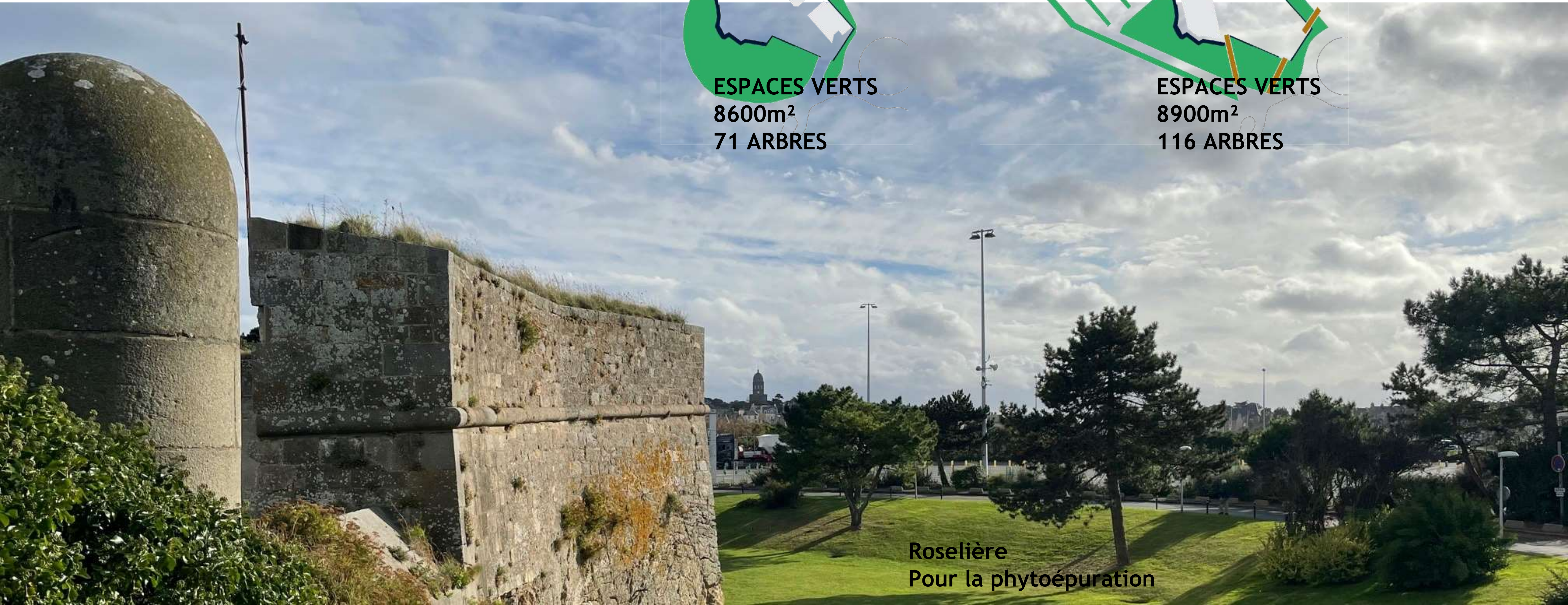
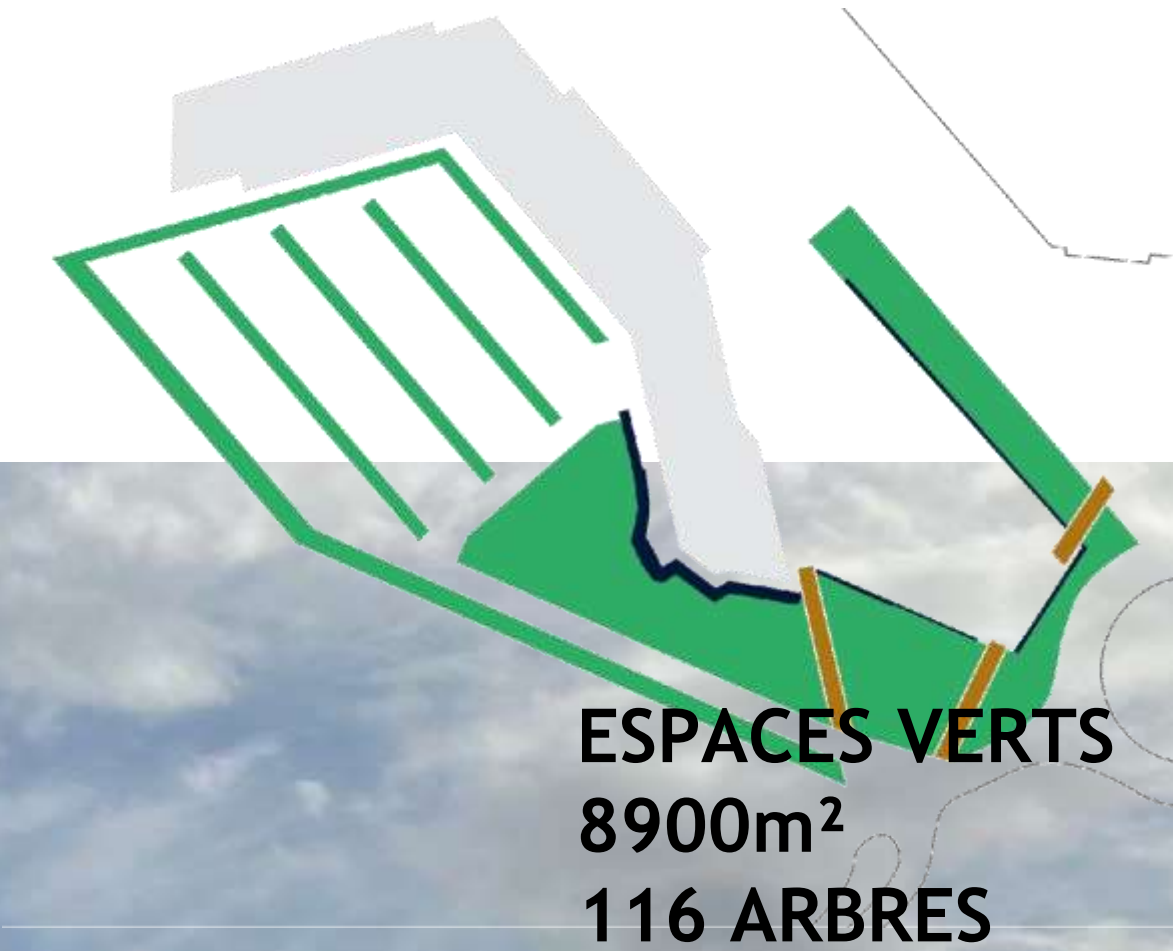
Le Terre-plein



La passerelle qui invite à bord



Préservation et mise en valeur du patrimoine historique et naturel du Naye



Roselière
Pour la phytoépuration



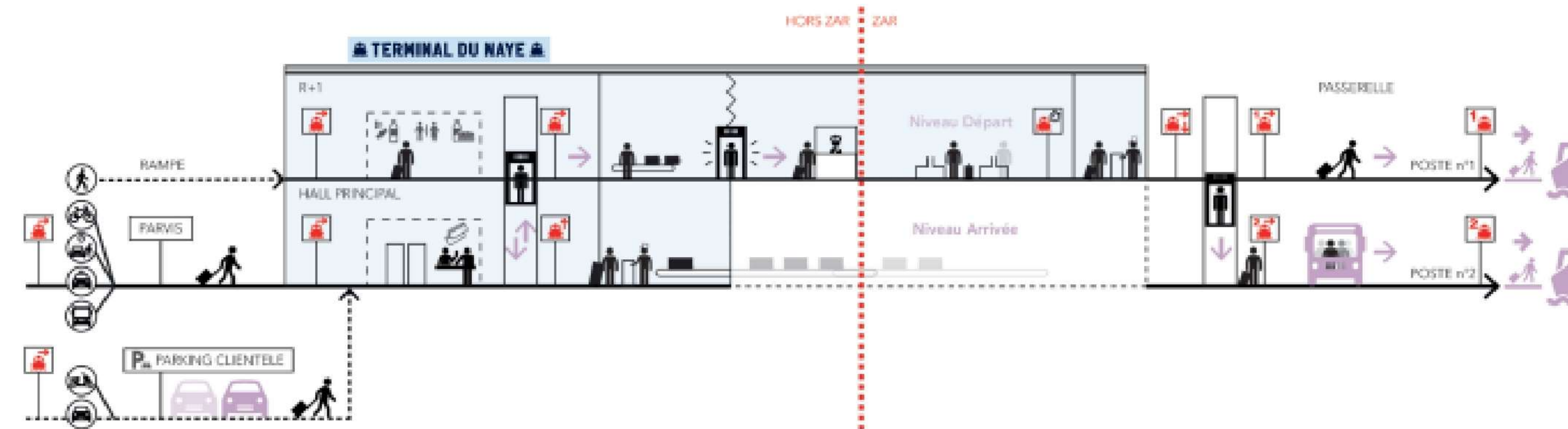
Lignes de force



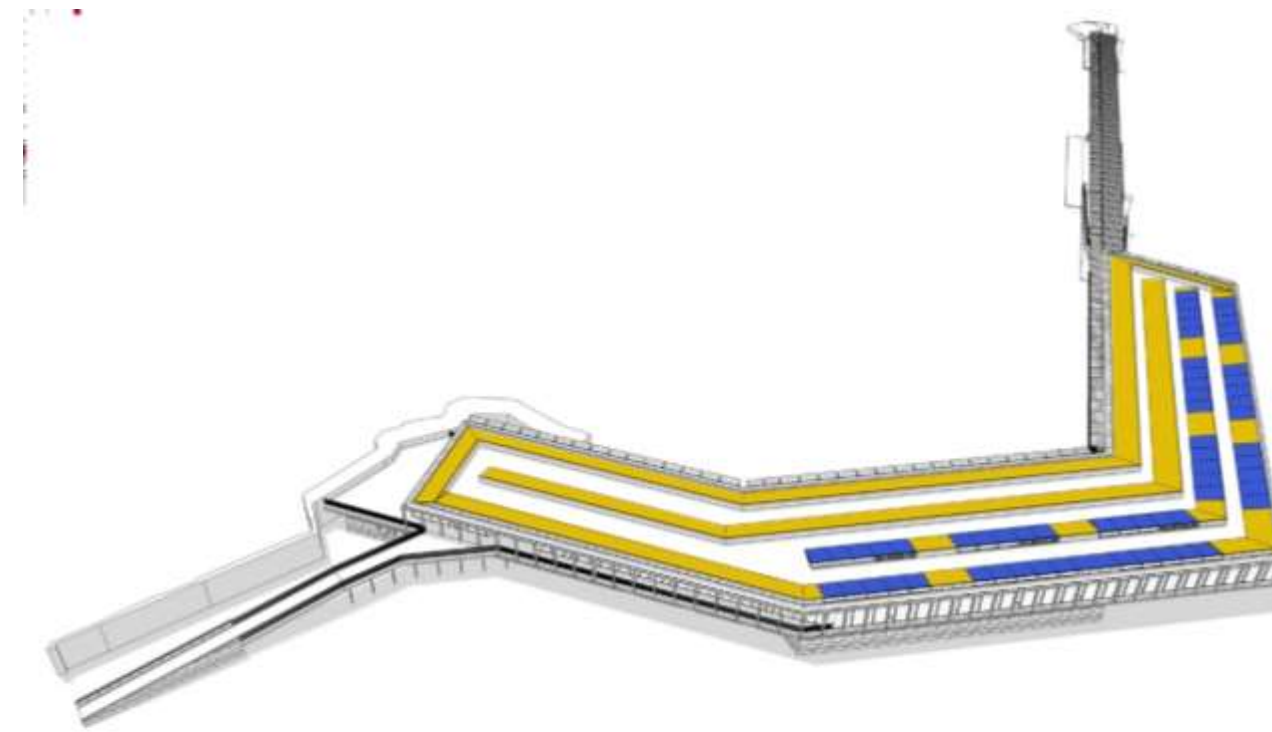
Un belvédère sur la ville



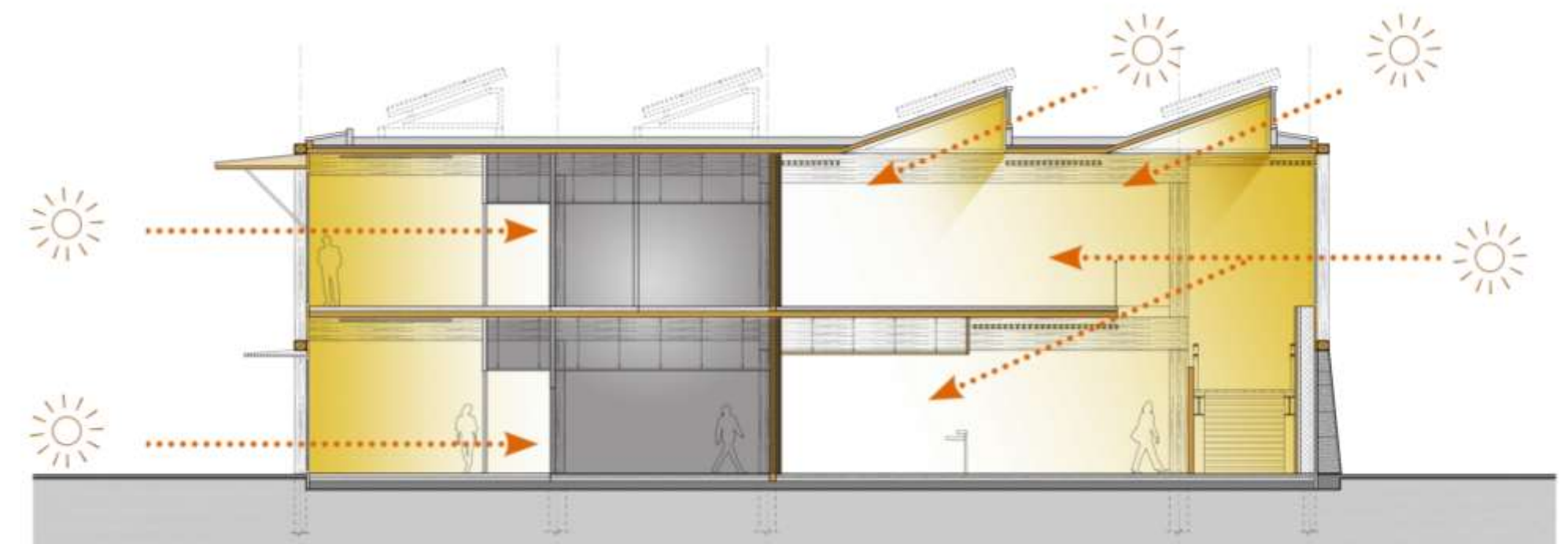
Le projet retenu



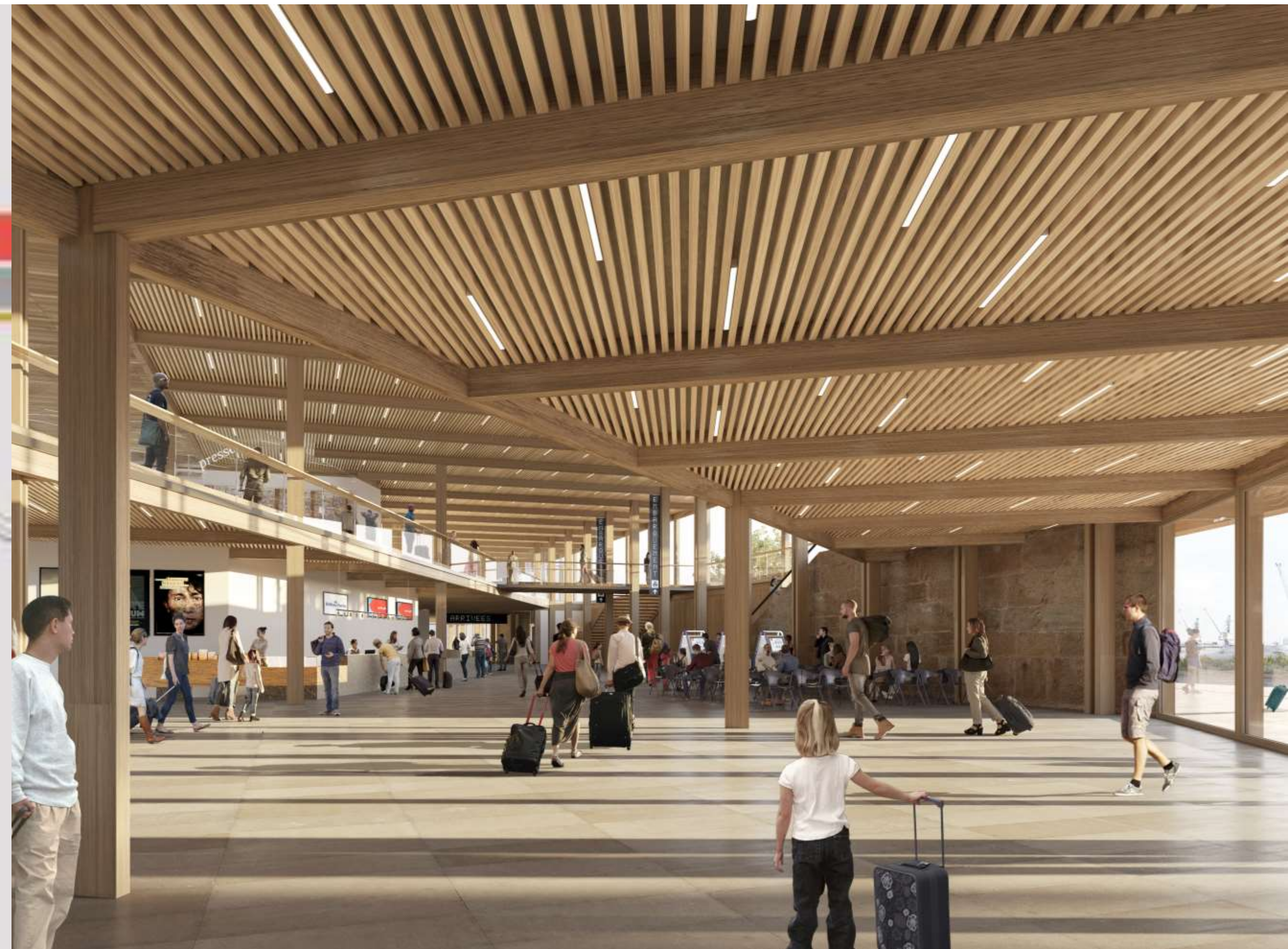
Passivité du bâtiment



Photovoltaïque: 2000M² 500 MWH par an

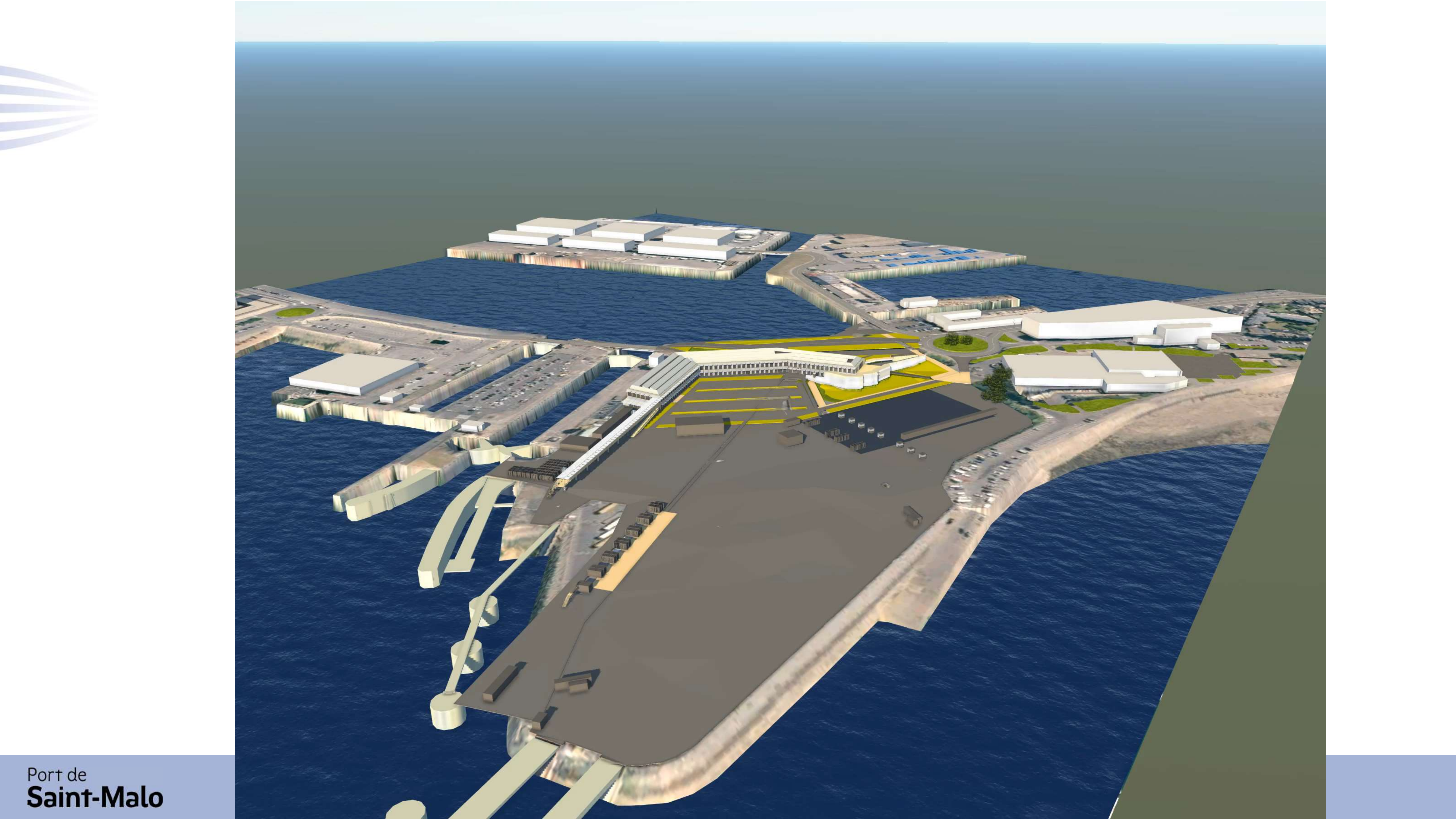


Réemploi et économie des matériaux

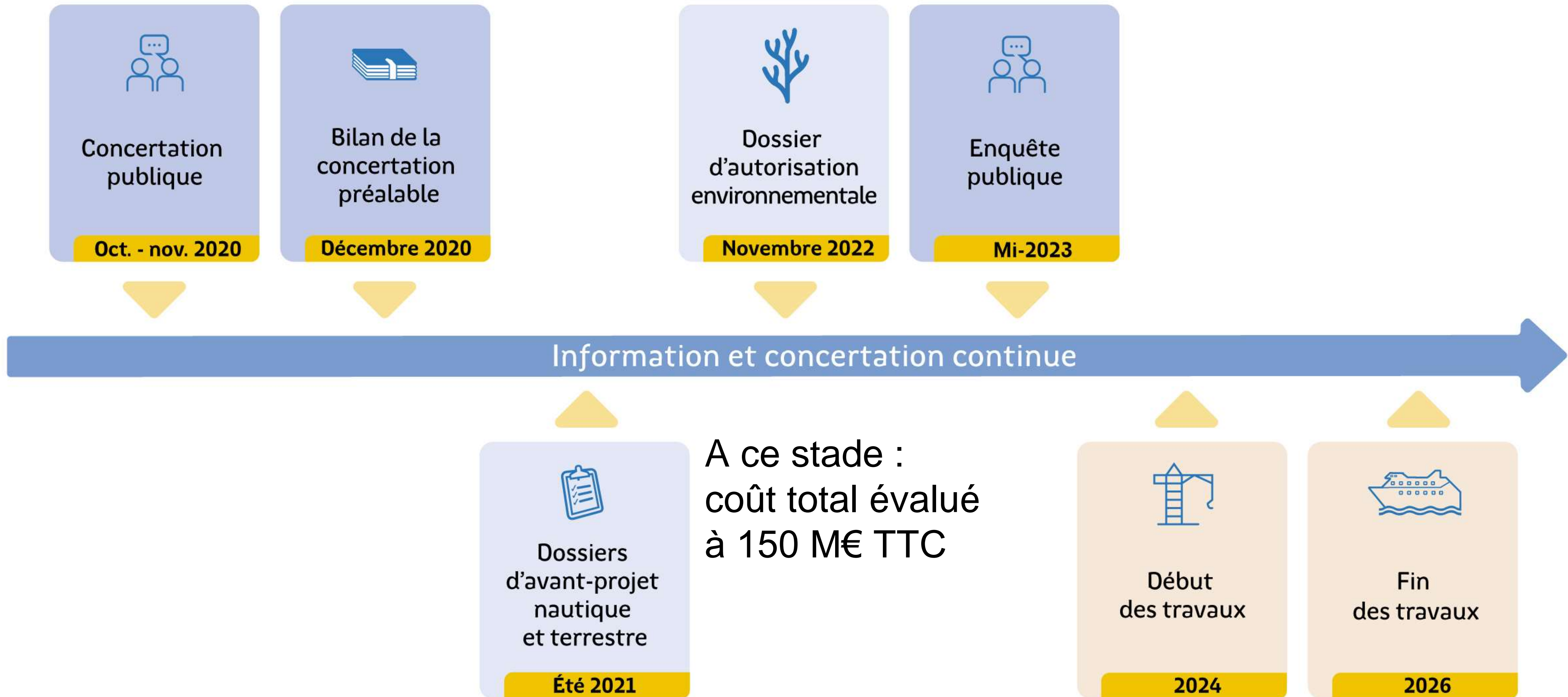


Le projet retenu





Le projet retenu





Temps d'échange



Coordonnées et site internet

terminaldunaye@bretagne.bzh

danielle.faysse@garant-cndp.fr

<https://ports.bretagne.bzh/grands-projets/terminal-ferry-du-naye/>

Merci de votre attention

Port de Saint-Malo - projet de modernisation du terminal ferry
du Naye
Comité de suivi #4

COMPTE-RENDU				
Objet : Présentation des études complémentaires réalisées Présentation des procédures à venir Thématiques abordées par les contributions		Lieu : Le Carré, ancien bâtiment de la CCI	Date : 14 décembre 2022 18H30-20H15	
INTERVENANTS	INTERLOCUTEUR	Coordonnées	Participant	Diffusion
Région Bretagne	Stéphane Perrin	stephane.perrin@bretagne.bzh		
	Huy-San Tang			
CNDP	Danielle Faysse, garante	danielle.faysse@garant-cndp.fr		
Collège des Institutions	Etat (Sous-Préfecture) M Philippe Brugnot			X
	Etat (DML) Mme Harismendy			X
	Mairie de St Malo, M Bastide, Adjoint au Maire		X	
	Agglomération de St Malo, M Lurton Pdt ; M Bertiaux, DGA		X	
	Ville de Dinard, M Fontaine, représentant le Maire			X
	SPL Destination SMBMSM, M Crance			X
	Capitainerie, M Le Nénan			X
Collège des acteurs économiques	Comité de pêche de St Malo, M Leclerc			X
	Pilotes, M Bourbon		X	
	EDEIS, JB Rible, Directeur		X	
	Représentants personnels EDEIS, M Sochard		X	
	Représentants Dockers, M Rio		X	
	IMCA, Mme Guinemer			X
	UCSS, Mme Le Saux			X
	Usagers et de la Plaisance de Saint- Malo, M Roux			X
Collège des Associations environnementales et cadre de vie	A Velo Malo, M Rousseau		X	
	ADICEE, Mme Guilloret, Mme Guillard		X	
	OSONS, M Guillard,			X
	Eau et Rivière de Bretagne, Mme Perrot			X
	BRETAGNE VIVANTE - SEPNEB - RANCE EMERAUDE (membre de France Nature Environnement), M Goguel		X	
Collège des riverains non organisés et	M Pavie			X
	M Bessec		X	

associations d'habitants	M Carsin			X
	M Levrier		X	
	Mme Dupont		X	
	CHAM (Intra muros) M Lointier, M Tanton		X	
	Droits de cité, M Lelièvre, M Colin, M Emmanuel, M Beraud Sudreau, M Furet, M Escoffier		X	
	ADCIM, Mme Lescot			X
	Intra Malo, Mme Caradec			X
	Veille Environnement Patrimoine Mme Hilaire, M Pommeret		X	

Introduction

Monsieur Perrin accueille les participants et précise que d'autres réunions sont prévues. Il rappelle que le dernier comité de suivi avait pour objet de se positionner sur les scénarios, et que le scénario 3 avait reçu un soutien prononcé.

Depuis, les études ont avancé, et des contributions ont été reçues. Monsieur Perrin insiste sur le fait que le comité de suivi va se poursuivre jusqu'à la phase d'enquête publique, mais également pendant et après les travaux. Des réunions publiques pourront également être organisées, permettant d'élargir le débat aux projets connexes et à l'interface Ville-Port.

Il précise également que l'adresse mail, et le site internet sont toujours actifs.

Madame Tang rappelle l'ordre du jour de la séance :

Point d'avancement des études

Procédures d'instruction du dossier de demande d'autorisation

Réponses aux contributions apportées

Elle informe que le site internet du projet est en cours de refonte et invite les participants à faire des commentaires qui permettront d'améliorer sa présentation.

Point d'avancement des études :

Madame Pennors présente l'état des études :

Sont terminées les études socio-économique, paysage, faune-flore

Sont en cours les études acoustiques sous-marine, qualité des eaux, hydrodynamique, trafic

Les études qualité de l'air, acoustique terrestre, avifaune et mammifères marins, étude benthique ont été lancées plus récemment.

Elle présente ensuite les conclusions de l'étude Faune/flore terrestre (hors avifaune), incluant les mesures proposées à l'occasion de la réalisation des travaux.

Monsieur Marrec fait un point sur l'étude concernant l'activité sous-marine, les mammifères marins présents, et décrit les indicateurs de bruit. La modélisation acoustique a permis de déterminer la diffusion des ondes acoustiques et leur impact sur la faune, ainsi que les mesures de réduction de bruit possibles.

Madame Pennors présente l'étude paysage qui permet d'objectiver l'évaluation des impacts. Le périmètre retenu est celui des co-visibilités. Huit entités ont été déterminées à partir des points de vue. Des points-jalons représentatifs des entités ont été retenus pour présenter les simulations. Selon l'étude, le projet n'a pas d'impact dégradant, même si la zone du terminal est partiellement dégradante à l'est depuis le parking de la cale du Naye.

Monsieur Marrec présente l'étude hydro-sédimentaire. A partir de l'état initial, des simulations sont faites pour définir les panaches qui seraient produits par le projet et les impacts possibles. Ces simulations prennent en compte les travaux du terminal et du port des Bas Sablons. Le rapport de phase 2 qui permet de comparer l'état initial à l'état projet détermine que les aménagements envisagés ont très peu

d'influence sur la courantologie locale. Les principales variations concernent le bassin des Sablons, mais demeurent relativement faibles. Dans l'étude de phase 3, qui concerne la dispersion des panaches turbides pendant les travaux, on constate une dispersion dans l'axe nord-sud, avec des niveaux de concentration d'un maximum ponctuel de 10 mg/litre. Cette valeur constitue par exemple le plafond que peut tolérer un herbier (mais les herbiers sont situés hors de la zone principalement impactée), alors que le bruit de fond actuel est compris entre 5 et 10 mg/litre

Concernant les 90 000 m³ de matériaux déroctés ou dragués, 20 000 seront réutilisés dans le cadre du chantier maritime, dont 8 000 m³, emprisonnés dans les caissons des embectages, 40 000 m³ en renouvellement du terre-plein du Naye. Il resterait 30 000 m³ à gérer, avec la possibilité de les gérer en carrière, de les utiliser pour la création de terre-pleins à l'échelle du port de Saint Malo, ou de les claper (immersion en mer, sur un site dédié). Le traitement des sédiments nécessite de trouver un espace de stockage temporaire.

Procédures d'instruction du dossier de demande d'autorisation :

Madame Rioux présente l'enchaînement des procédures réglementaires et environnementales à venir. L'autorisation environnementale intègre la plupart des autres procédures, permettant in fine d'avoir un seul arrêté préfectoral. La procédure recouvre la loi sur l'eau, l'évaluation environnementale, la gestion des sites Natura 2000 et la dérogation concernant les espèces protégées (mammifères marins en l'occurrence). Le dossier est proche du stade du dépôt, qui sera suivi par une phase d'examen, avant l'enquête publique qui intégrera tous les avis déjà émis. A l'issue de l'enquête publique, une fois l'avis du commissaire enquêteur émis, la décision sera prise par le préfet.

Réponses aux contributions apportées :

Madame Tang propose à l'association Droits de Cité de prendre la parole pour donner suite à sa demande :

« Nous Droits de Cité et le Collectif Sablons sommes bien conscients que le terminal du Naye nécessite des travaux importants, que la gare maritime actuelle est inadaptée aux besoins post-Brexit et peu digne de Saint-Malo, et que le lieu est peu accueillant. Nous approuvons l'implantation de la gare côté Est, une conception permettant des aménagements de qualité (bâtiments, abords), le tout témoignant d'une réelle ambition de doter Saint-Malo d'un terminal ferries moderne. »

Cependant, pour nous le respect du patrimoine bâti (vue sur intra muros) et du patrimoine naturel (vue sur l'horizon maritime) doit être une dimension incontournable du Cahier des Charges. Le projet doit s'adapter au patrimoine malouin mondialement connu.

Au vu des quelques éléments mis à disposition, nous pensons que le projet en l'état porte une atteinte significative à la visibilité de la façade Sud emblématique de la cité corsaire. En conséquence Droits de Cité et le Collectif représenté ici demandent la suppression de la passerelle et l'adaptation du projet en l'état de la gare. Notre position sera affinée lorsque seront mis à disposition du public les documents suivants : plans cotés 3D, arases supérieures NGF, simulations visuelles 4a à 4g, et ce rapidement. »

Passerelle et insertion paysagère

Madame Tang évoque la première thématique qui concerne l'insertion paysagère de la passerelle et rappelle brièvement les questions et les positionnements extraits des contributions.

Monsieur Piedvache présente les caractéristiques et usages de la passerelle : desserte des passagers entre la gare et le poste numéro 1 et, pour partie le poste numéro 2 pour permettre le transit par bus ; longueur de 117 mètres ; hauteur de 8 mètres en conformité avec le PLU ; 3,50 mètres de tirant d'air pour laisser passer les véhicules ; la passerelle sera ouverte et non pas vitrée ; poteaux bois et casquette pour protéger des intempéries). Il montre ensuite les nivellements prévus pour le terre-plein, indiquant en particulier les aires de réutilisation des sédiments. Le nivellement au niveau de la future passerelle n'est pas modifié.

Concernant les autorisations administratives, il s'agira d'un permis d'aménager. Des échanges avec l'architecte des bâtiments de France ont été entamés. Le dépôt de la demande d'autorisation est prévu en mars 2023, après le dépôt de la demande d'autorisation environnementale.

Monsieur Bastide, maire adjoint de Saint Malo, délégué au patrimoine et aux grands projets, précise que la Ville de Saint Malo est tout à fait favorable à la modernisation du terminal du Naye. Cependant, le patrimoine, les paysages, sont des éléments déterminants pour le développement économique du territoire. Il ajoute qu'il n'a pas reçu à ce jour suffisamment d'éléments pour se faire une idée précise de l'insertion du projet sur le site et que 8 mètres de haut, c'est la hauteur des remparts. La question du paysage lui semble essentielle. Il ne doute pas qu'il disposera des éléments prochainement.

Monsieur Perrin rappelle que, lors de la dernière réunion publique du 31 mai, une projection du projet tel qu'il avait été prévu avait été présentée. Il ajoute que le projet a été présenté auprès des ABF. Par ailleurs, le bâtiment est en front de rue avec un niveau inférieur à celui du poste de commande. Il attire l'attention sur la nécessité de se mettre d'accord rapidement car les fonctionnalités à l'intérieur du bâtiment sont indispensables, surtout après le Brexit qui nécessite des formalités supplémentaires, qui sont, dès aujourd'hui, un vrai sujet. Il se dit très favorable à la publication des éléments paysagers et précise que la conception de la passerelle se veut très légère. Il souhaite un échange dès le premier semestre prochain pour pouvoir décider rapidement.

Un intervenant, membre de Saint Malo 2100, pense que la question centrale est celle du patrimoine, et que les questions de fonctionnalité sont secondaires et faciles à traiter par rapport à la préservation de la silhouette de Saint Malo. Il pense qu'il est urgent de repenser le fonctionnement du bâtiment et de la passerelle pour quelques centaines de personnes.

Un intervenant demande s'il est envisagé de passer en commission des paysages et des sites. Madame Rioux rappelle que cela concerne les travaux en site classé. Madame Faysse ajoute que le préfet peut décider de le faire passer en commission. Madame Rioux précise que ce n'est pas le cas pour l'instant, et que la démarche de certificat de projet engagée est vertueuse.

Un habitant d'intramuros remercie pour la présentation des niveaux de coté qui confirme selon lui l'intégration du projet au paysage (8 mètres plus les éléments techniques). Il ne souhaite pas que le projet soit « enterré ». Il est gêné actuellement par la gare qui se situe dans un no man's land. Le projet donne une visibilité, des vues sur les remparts de Saint Malo. Il constitue une « entrée de ville ». C'est une gare-paysage, qui reprend les éléments spécifiques, l'esprit du lieu de Saint Malo et va requalifier le site. C'est la transformation d'une ville qui défend son patrimoine et se tourne vers l'avenir.

Un autre intervenant se dit interpellé par l'intervention précédente car il ne faut pas considérer qu'intramuros mais également la cité d'Aleth, le terminal étant au milieu de cet ensemble patrimonial.

La présidente de l'ADICEE demande si des avancées ont eu lieu sur le parking d'attente pour les PL.

Monsieur Perrin précise que ce n'est pas un projet sous maîtrise d'ouvrage de la région. Il est conscient qu'il faut travailler les deux sujets simultanément et est disponible, y compris pour participer au financement d'études. La difficulté aujourd'hui est la zéro artificialisation nette, qui rend compliquée l'identification d'un foncier disponible. Concernant l'insertion paysagère, il souhaite que l'on n'oublie pas la situation actuelle qui ne lui semble pas qualitative, y compris si l'on inclut la gare maritime de la Bourse. Concernant l'insertion dans l'espace, l'idée est de reculer la gare en bordure de rue, ce qui va créer une continuité et une liaison urbaine pour les mobilités douces.

La même intervenante ajoute que l'impact visuel ne peut pas actuellement être évaluée par manque d'éléments techniques. Monsieur Perrin rappelle que les éléments seront mis à disposition. Il est très concerné par l'acceptabilité sociale du projet, comme de tous les projets portuaires portés par d'autres acteurs. Un port est un espace en évolution. L'un des enjeux est de gérer un port en ville. La discussion d'aujourd'hui ne vise pas à clôturer les débats. Madame Tang ajoute qu'elle projette les images à hauteur d'homme et que celles-ci seront mises à disposition sur le site internet, tout comme les vues d'architecte.

Une personne considère que le Brexit n'oblige pas à fonctionner sur deux étages, d'autant plus que l'on ne sait pas ce que seront les relations dans 15/20 ans. Monsieur Perrin précise qu'il n'a jamais dit que c'était une obligation, mais que cela impose des contrôles, dont tous ne sont pas encore mis en place. La gestion sur un niveau impliquerait une augmentation de l'emprise.

Monsieur Rio intervient et se dit satisfait que la région Bretagne s'intéresse au développement économique du territoire. Concernant les flux de camions, il trouve dommage que la gestion de l'interface ville-port se limite à la façade entre le bassin et la gare maritime. Il estime que l'on pourrait utiliser l'espace de la piscine du Naye, ce qui permettrait également de revoir l'accès à la cale du Naye.

Un intervenant se dit étonné car la majorité des passagers transitent en voiture. Les passagers piétons lui semblent peu nombreux et il souhaite avoir des données.

Madame Tang précise que ces éléments vont être fournis à la suite de la présentation.

Scénario retenu

Madame Tang rappelle brièvement les questions et les positionnements extraits des contributions.

L'objectif du projet n'est pas de faire un surinvestissement mais de s'adapter à des tailles de bateaux supérieures. Actuellement, les flux sont difficiles à gérer, y compris sur le terre-plein. Les contrôles biométriques ne sont pas encore en place et ils vont augmenter les temps d'attente. L'objectif est d'avoir un équipement de niveau C (normes IATA). Celui-ci implique de limiter les temps d'attente ce qui conditionne le nombre de files. L'hypothèse retenue est de 550 passagers piétons (chiffre déjà atteint) à passer en une heure, ce qui donne une surface cible à atteindre. Par ailleurs, un certain nombre de services de l'Etat (Douanes, Police aux Frontières) seront présents et occuperont 20% de la gare maritime.

Montée du niveau de la mer

Concernant la montée du niveau de la mer, Monsieur Kopp fait un point sur la réglementation. Le PRRSM, document réglementaire, vise à définir un aléa de submersion marine et préconiser les mesures. L'aléa actuel est de 7,50 mètres NGF, soit 8,34 mètres NGF après prise en compte du changement climatique.

La compétence GEMAPI est portée par l'agglomération. Le 23 mai 2022, un nouvel arrêté a classé Saint Malo en catégorie A, alors qu'auparavant c'était en classe B. Tout cela dépasse l'espace portuaire.

Quelles sont les contraintes appliquées aux ouvrages du terminal ? Il n'y a pas d'obligation de rehausser le bord à quai. L'altimétrie a été arbitrairement fixée à la cote centennale (14,63 mètres) car les équipements ont une durée de vie longue. Mais l'exploitation doit également être possible aujourd'hui (pente des rampes routières et piétons par exemple) et il faut adapter les installations.

La plus grosse difficulté consiste à gérer les tempêtes, les courants, la houle.

Monsieur Goguel attend la position de l'Etat sur une éventuelle révision du PRRSM qui lui semble s'imposer avec le classement en A.

Conclusion

Monsieur Perrin précise que le comité se réunira à nouveau dans un délai proche. Le comité de suivi continuera son activité pendant la phase travaux. Des visites de chantier seront organisées pour le comité comme pour le grand public. Il ajoute que les questions posées ont pour vocation à avoir des réponses les plus claires possibles et que la région continuera d'œuvrer dans ce sens.

Site de la Région : <https://ports.bretagne.bzh/grands-projets/terminal-ferry-du-naye>

Port de
Saint-Malo

Modernisation du terminal ferry du Naye

14 décembre 2022

Comité de suivi



Un port
de la Région Bretagne



UNION EUROPÉENNE





Ordre du jour

1^{ère} partie : Point d'avancement sur les études environnementales en cours

Biodiversité : (5 min)

- Faune-flore terrestre
- Acoustique sous-marine

Cadre de vie : (5 min)

- Etude paysagère

Environnement marin : (5 min)

- Hydrosédimentaire
- Gestion sédimentaire

Procédure d'instruction du dossier d'autorisation (15 min)



Ordre du jour

2ème partie : Echanges sur les contributions versées au cours de la concertation continue

Passerelle et insertion paysagère (20 min)

Montée du niveau de la mer (20 min)

Scénario retenu (20 min)



Etudes réglementaires/ *avancement*

Etudes terminées

Etude socio-économique
Etude paysage
Etude faune flore terrestre

Etudes en cours de réalisation

Etude acoustique sous marine
Etude qualité des eaux
Etude hydrodynamique
Etude trafic

Etudes en cours de lancement

Etude qualité de l'air
Etude acoustique terrestre
Etude avifaune/mammifères marins
Etude benthique

Biodiversité/ *Etude faune flore terrestre*

2 espèces patrimoniales



Statice de Salmon



1 pied de Criste marine

6 Espèces Végétales Envahissantes Exotiques



Herbe de la Pampa



Buddleja de David



Vergerette



Séneçon cinéraire



Eleagnus



Passerage didyme

Biodiversité *Etude faune flore terrestre*

Etude faune flore terrestre

Facteur	Niveau d'enjeu	Portée des impacts identifiés	Sensibilité aux impacts identifiés	Niveau d'impact brut
Flore-espèces protégées et patrimoniales	Nul	<ul style="list-style-type: none">Risque de destruction ou de dégradation d'espèce : nuls au regard de l'absence d'espèce concernée (cf. inventaire de 2018)	Nul	Nul
Flore - EVEC	Moyen	<ul style="list-style-type: none">Risque de dispersion et dissémination d'espèces : moyen	Moyen	Moyen
Chiroptère	Faible	<ul style="list-style-type: none">Risque de destruction ou de perturbation d'espèces en phase travaux : très faible au regard des inventaires de 2018Risque de perturbation d'habitat : faible au regard des opérations d'abattage des arbres près du fort mais conservation de l'alignement d'arbres en entrée du TerminalRisque de destruction de gîte potentiel: très faible au regard de l'absence de gîte observé lors des inventaires de 2018	Faible	Faible



Biodiversité

Mesures Eviter (ME), Réduire (MR), Compenser (MC)

ME1: Passage d'un écologue pour identifier les zones à préserver

ME2 : Réaliser les travaux de démolition en dehors des périodes de reproduction

MR1: Limiter la dispersion des Espèces Végétales Exotiques Envahissantes (EVEE)

MR2 : Prévenir la présence des chiroptères en amont du démarrage des travaux

MA1 (mesure d'accompagnement) : Promouvoir les espaces végétalisés sur le terre-plein

MA2 : Installation de gîtes à chiroptères au sein des bâtis

MA3 : Schéma d'éclairage adapté aux chiroptères

MS1 (mesure de suivi) : Suivi environnemental de chantier

Biodiversité

Acoustique Sous-Marine (1/2)

Présence de mammifères marins au large de Saint-Malo :

- Grand dauphin : 400 individus présents tout au long de l'année ;
- Marsouin sur période estivale et dauphin commun en hiver ;
- Phoques veau-marins et phoques gris présent à l'année ;
- Plus ponctuellement : Dauphin de risso / bleu / blanc, globicéphales noirs, rorquals communs, mésoplodons et cachalots.

Définition de différents indicateurs de bruits extraits de la bibliographie scientifique pour les différentes espèces cibles :

- Bruit impulsionnel (SPL-PIC) ;
- Bruit continu (SPL-RMS) ;
- Niveau d'exposition sonore sur 24h (SEL-24H).

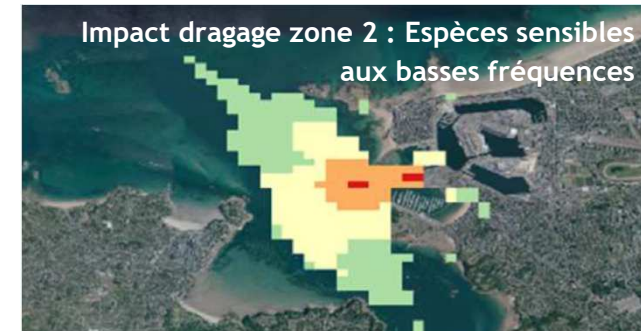


Biodiversité

Acoustique Sous-Marine (2/2)

Modélisation acoustique :

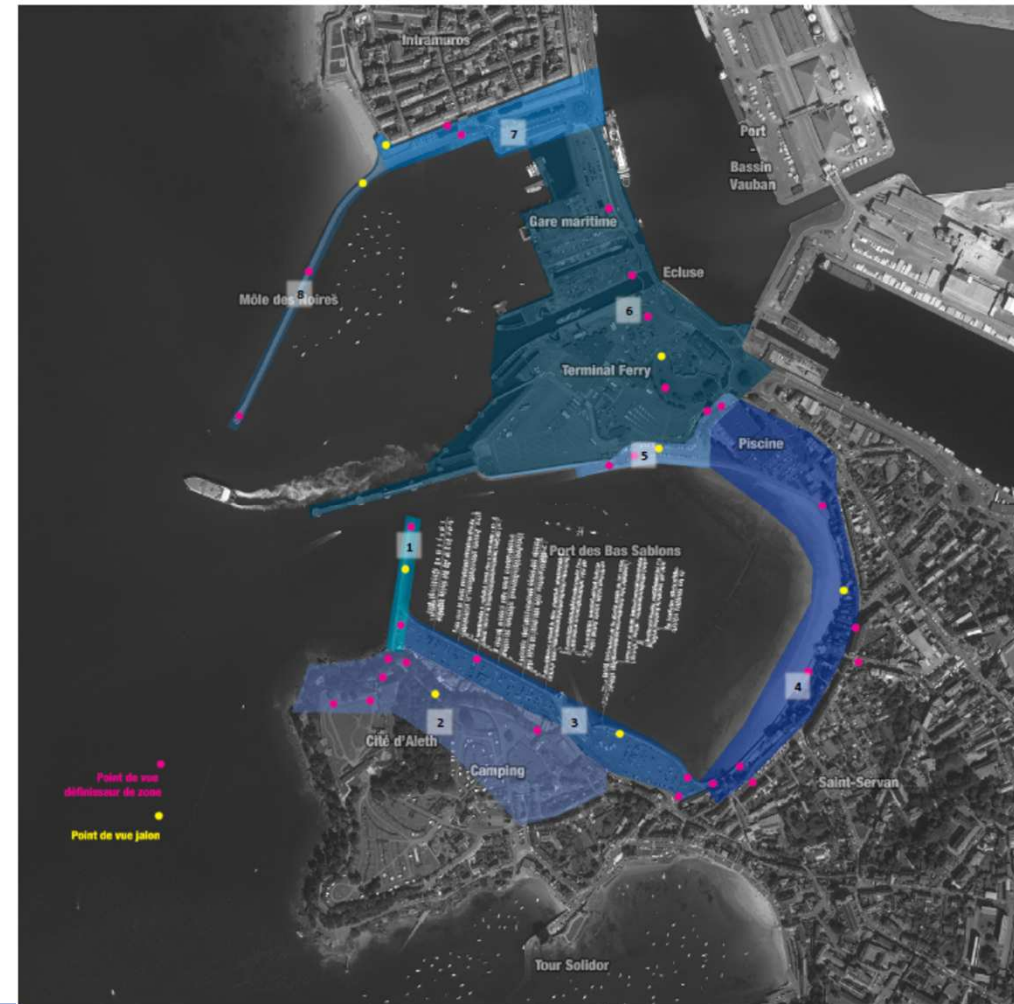
- Espèces classées par groupe en fonction de leur sensibilité aux bruits basses/moyennes/hautes fréquences ;
- Niveaux de bruits générés par les ateliers de travaux définis en se basant sur la bibliographie issus de chantier réalisés ;
- La diffusion des ondes acoustiques liées aux travaux est ensuite modélisée pour chaque groupe précédemment constitué ;
- En fonction des résultats, certaines méthodes de travaux sont exclues, adaptées (observations préalables, soft start, surveillance acoustique, travaux à basse mer...) ou peuvent faire l'objet de mesure de réductions de la diffusion des ondes acoustiques (rideau de bulles et filets amortisseurs par exemple).



Cadre de vie/ *Etude paysage*

Analyse des impacts à partir de 8 entités :

- Entité 1 - La Digue maritime des Sablons
- Entité 2 - La Cité d'Aleth
- Entité 3 - Le port de plaisance des Sablons
- Entité 4 - La Plage des Sablons
- Entité 5 - L'interface Sud du terminal ferry
- Entité 6 - Le terminal Ferry, l'écluse, la forme de Radoub et la gare de la Bourse
- Entité 7 - Le rempart d'Intra-muros
- Entité 8 - Le Môle des Noires



Cadre de vie/ *Etude paysage*

Le projet délimite visiblement les différents espaces du terminal et de manière harmonieuse dans son environnement.

L'impact du projet n'est pas dégradant excepté sur la zone de la cale du Naye dans l'anse des Bas Sablons [point 5] où l'impact est partiellement dégradant à l'Est.



Environnement marin

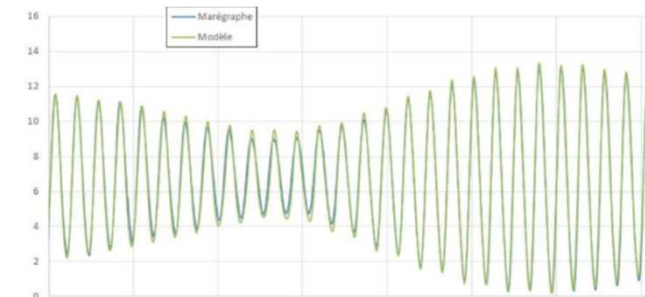
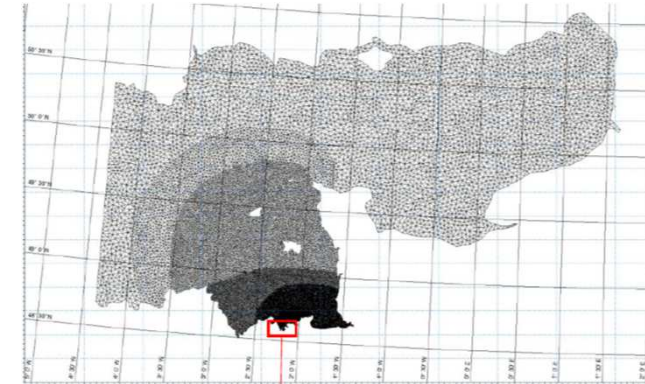
Modélisation hydro-sédimentaire (1/2)

3 phases d'études :

- Phase 1 : Modélisation hydrodynamique de l'état initial ;
- Phase 2 : Modélisation hydrodynamique des états projetés après travaux ;
- Phase 3 : Modélisation des panaches et transports sédimentaires en cours de travaux.

Hypothèses travaux phases 2 :

- Définis sur la base des avant-projets TDN et Bas Sablons ;
- Dragage mécanique ;
- L'ensemble des paramètres du modèle a fait l'objet d'une validation par une assistance technique dédiée (Actimar).



Environnement marin

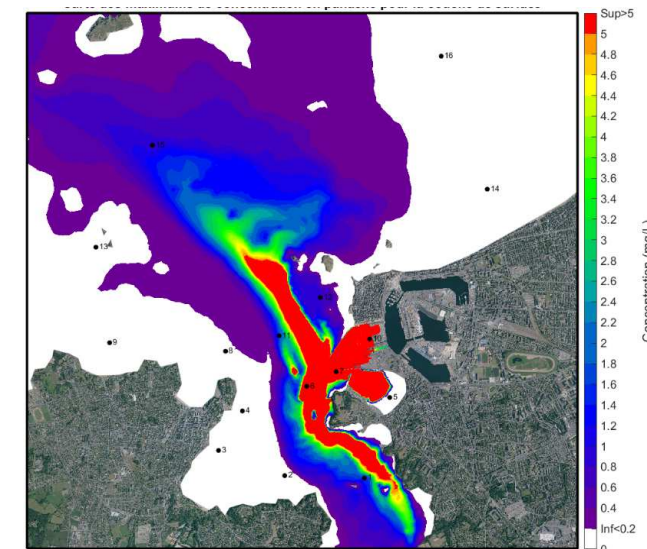
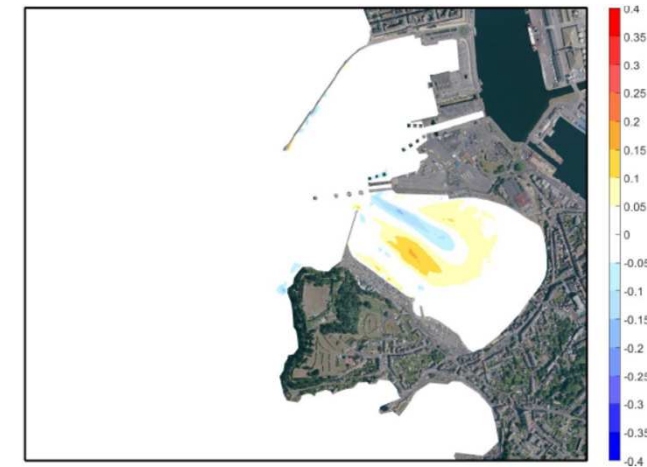
Modélisation hydro-sédimentaire (2/2)

Rapport de phase 2 remis (impact aménagements sur les courants) :

- Les aménagements envisagés ont très peu d'influence sur la dynamique courantologique locale ;
- Les différences de courant engendrées (max = 0,2 m/s en VE) par les aménagements restent principalement localisées à proximité des ouvrages, à l'entrée et au sein du port des Bas-Sablons (peu ou pas d'influence des aménagements TDN).

Premiers résultats phase 3 (impacts des travaux - panaches turbides) :

- Hypothèse de remise en suspension = 50 kg/m³ dragués ;
- Influence des panaches circonscrites en rive droite selon un axe Nord/Sud ;
- Augmentation maximales des matières en suspension (MES) inférieurs à 10 mg /l.



Environnement marin

Gestion sédimentaire

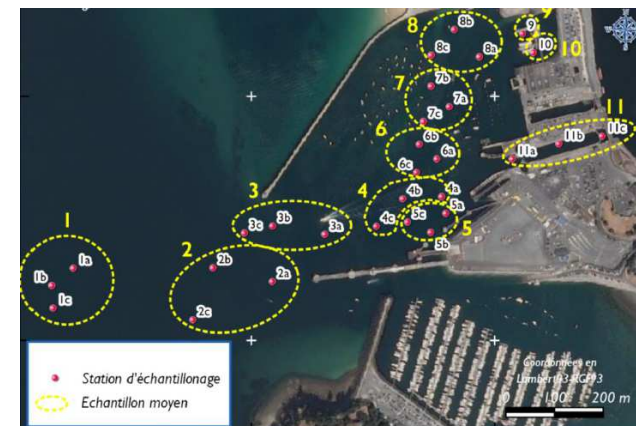
Volume de dragage/déroctage = environ 90 000 m³

Dont :

- 20 000 m³ réutilisés sur le chantier du volet nautique (Jetée Sud et caissons BA) ;
- Valorisation de 40 000 m³ de sédiments en renouvellement du terre-plein du Naye ;
- Reste 30 000 m³ à gérer. Plusieurs pistes à l'étude : Carrière, création terre-plein, voire clapage en dernier recours.

Analyse en cours :

- Impact phasage travaux : logistique importante et besoin de surfaces pour stockage temporaire à proximité ;
- Coût directement dépendant des surfaces disponibles.



Rappel des procédures réglementaires et environnementales

L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE porte les autres procédures.

L'autorisation est **demandée en une seule fois** par le maître d'ouvrage.

→ un **interlocuteur unique** (service de l'État chargé de la police de l'eau dans le cas présent).

TDN: Dossier de demande d'autorisation environnementale

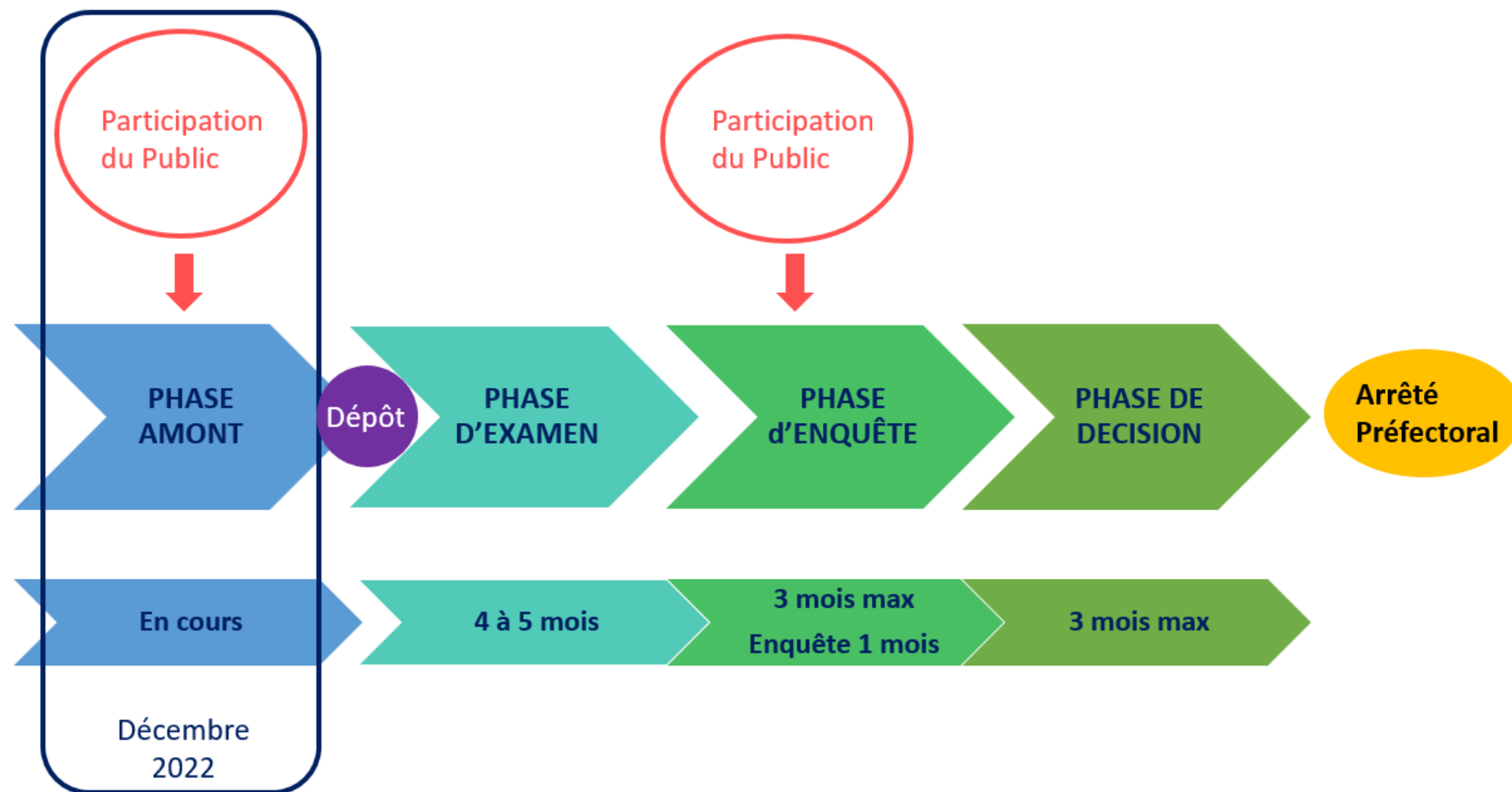
- Rubriques IOTA – « Loi sur l'eau »
- Evaluation Environnementale – Etude d'impact
- Incidence Natura 2000
- Dérogation à la protection des Espèces



**Un unique
Arrêté
Préfectoral**

L'arrêté préfectoral inclut l'ensemble des prescriptions d'une série de législations identifiées à l'Article L181-2 (code environnement).

A quel stade en est-on dans la Procédure?



Phase d'examen

Après dépôt du dossier sous formats électronique et papier

Examen du dossier **sur la forme** et instruction **sur le fond**

Avec:

- Sollicitation des avis des services (ARS, OFB, Ifremer, Services DDTm)
- Avis de l'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE sur l'Etude d'impact
- Avis du CNPN sur la Dérogation à la protection des espèces

⇒ Interruption de l'instruction pour **demandes de compléments**.

⇒ **TOUS les AVIS, les COMPLEMENTS TECHNIQUES et les MÉMOIRES EN RÉPONSES** passent en enquête publique



Phase d'enquête publique

L'enquête dure à minima 1 mois

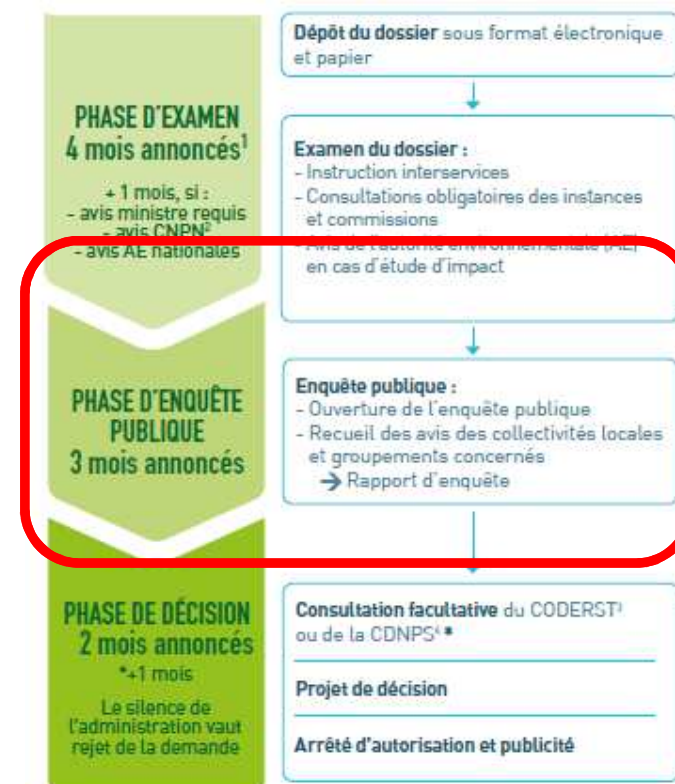
Possibilité de donner son avis écrit (courrier, registre papier ou électronique).

Le commissaire ou la commission d'enquête:

- sont **nommés par le tribunal administratif**
- et établissent un **procès verbal de synthèse** des observations.

Le porteur de projet répond (mémoire en réponse) sous 15 jours.

Puis, le commissaire ou la commission d'enquête établissent un **rapport ET des conclusions motivées**.



Phase de décision

Cette phase dure 2 à 3 mois

Le projet passe en CODERST (**Le conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques**)

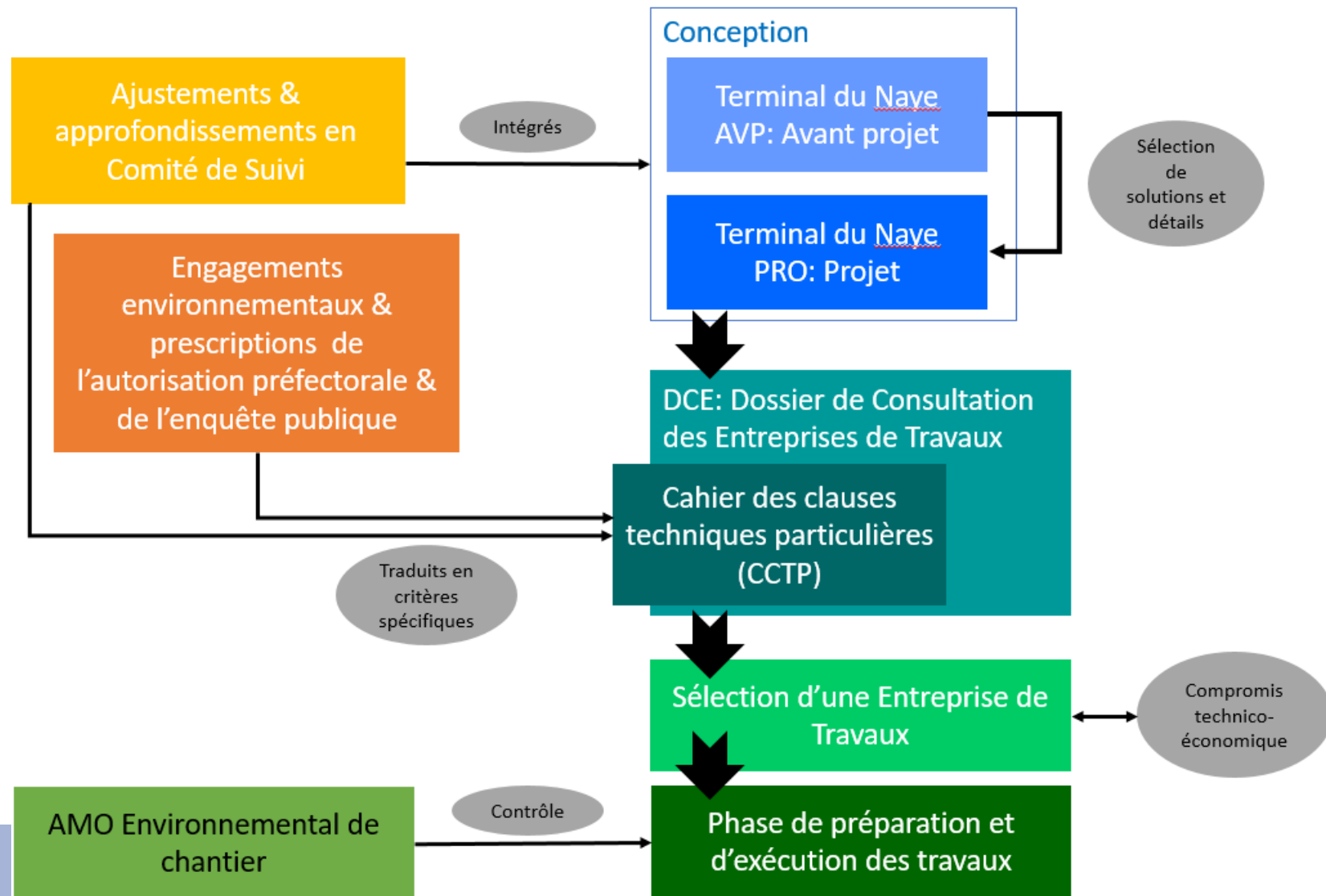
- 6 représentants des services de l'État et le directeur général de l'ARS.
- 5 représentants des collectivités territoriales ;
- 9 personnes:
 - des représentants des **associations agréées** de consommateurs, de pêche et de protection de l'environnement
 - des *experts* dans le domaine de compétences
 - 4 *personnalités qualifiées*, dont au moins un médecin.

Puis un projet d'arrêté préfectoral est proposé - Le porteur de projet peut y réagir.

=> **L'arrêté définitif est publié sous 15 jours.**



Prise en considération en phase travaux





Ordre du jour

2ème partie : Echanges sur les contributions versées au cours de la concertation continue

Passerelle et insertion paysagère (20 min)

Montée du niveau de la mer (20 min)

Scénario retenu (20 min)



Passerelle et insertion paysagère

Contributions

01/10/2022 : « mise à disposition du public des modélisations fines de l'ensemble du projet » ;
« Quelle option de passerelle a été retenue ? »

31/08/2022 : « Quelle sera la hauteur totale de cette passerelle ? ... une solution alternative pourrait-elle être envisagée ? »

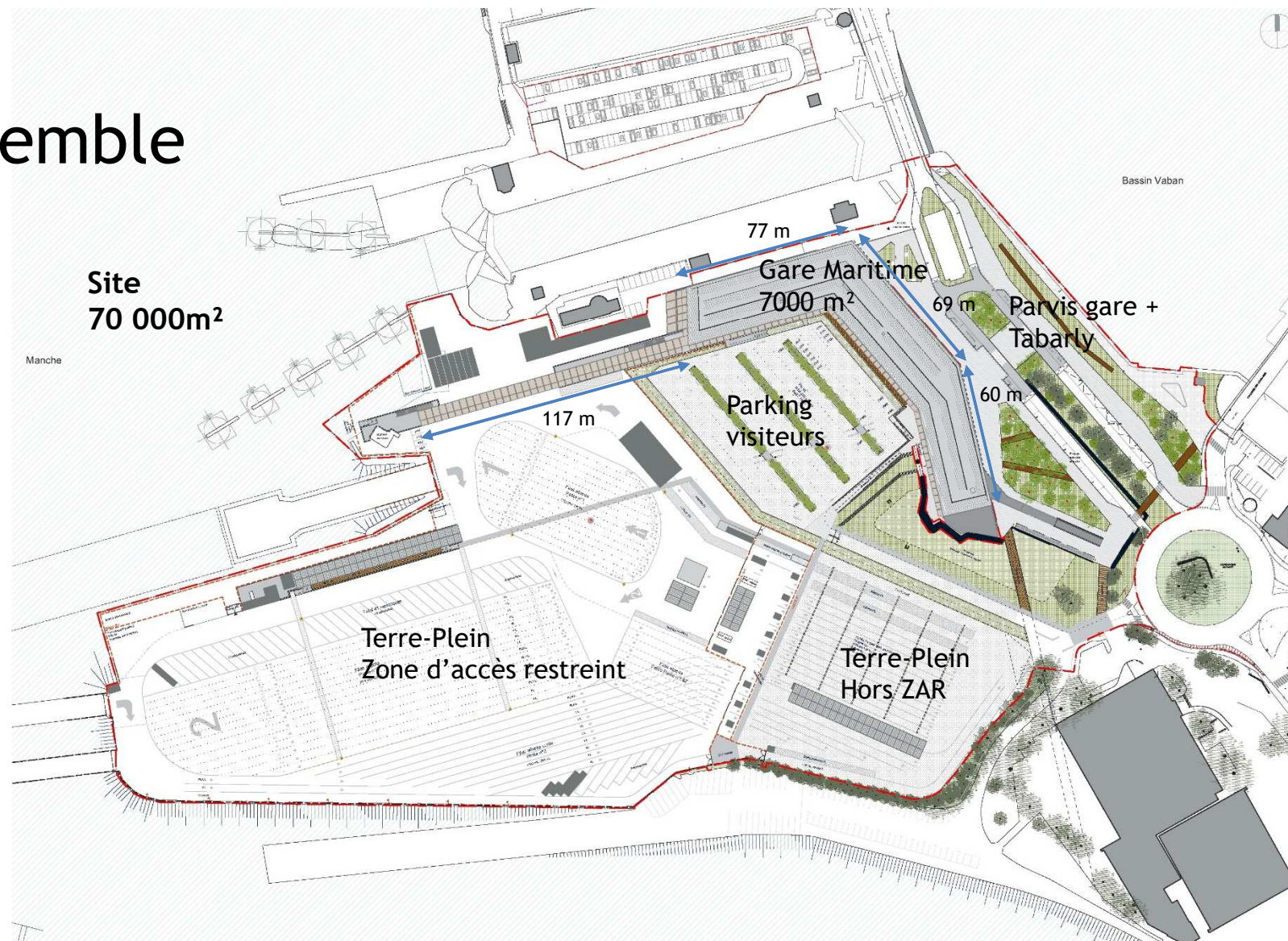
13/10/2022 : Association Droits de Cité et Collectif Sablons « passerelle fondamentalement rejetée »

28/11/2022 : Association Droits de Cité et Collectif Sablons « revue radicale du projet de gare du scénario 3 »

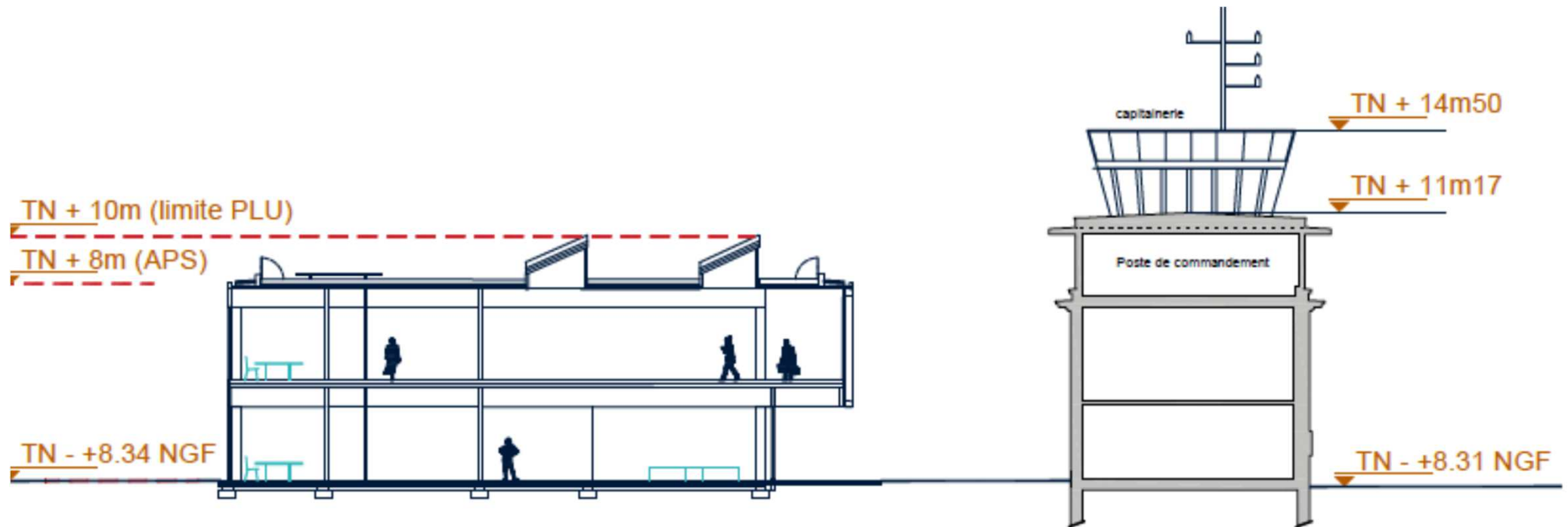
Plan d'ensemble

Passerelle d'embarquement et de débarquement :

- Permet de relier la gare maritime à l'outillage piéton du poste n° 1 sur 117 ml
- Flux de passagers, au débarquement et à l'embarquement avec 2 à 3 escales/jour

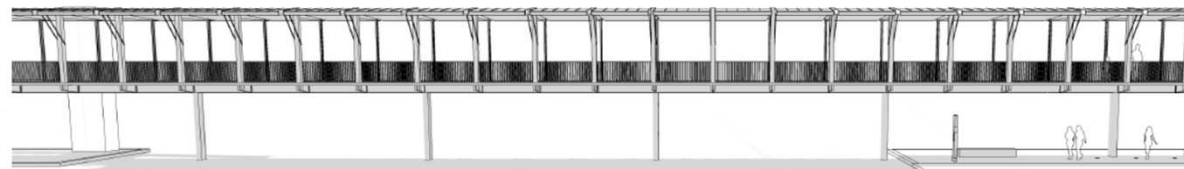
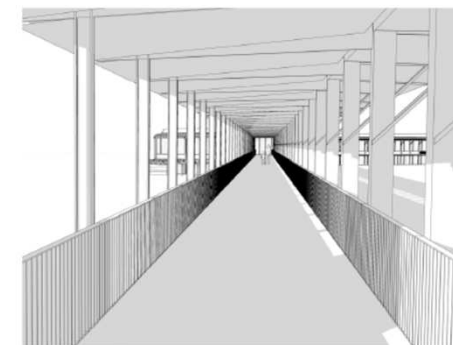
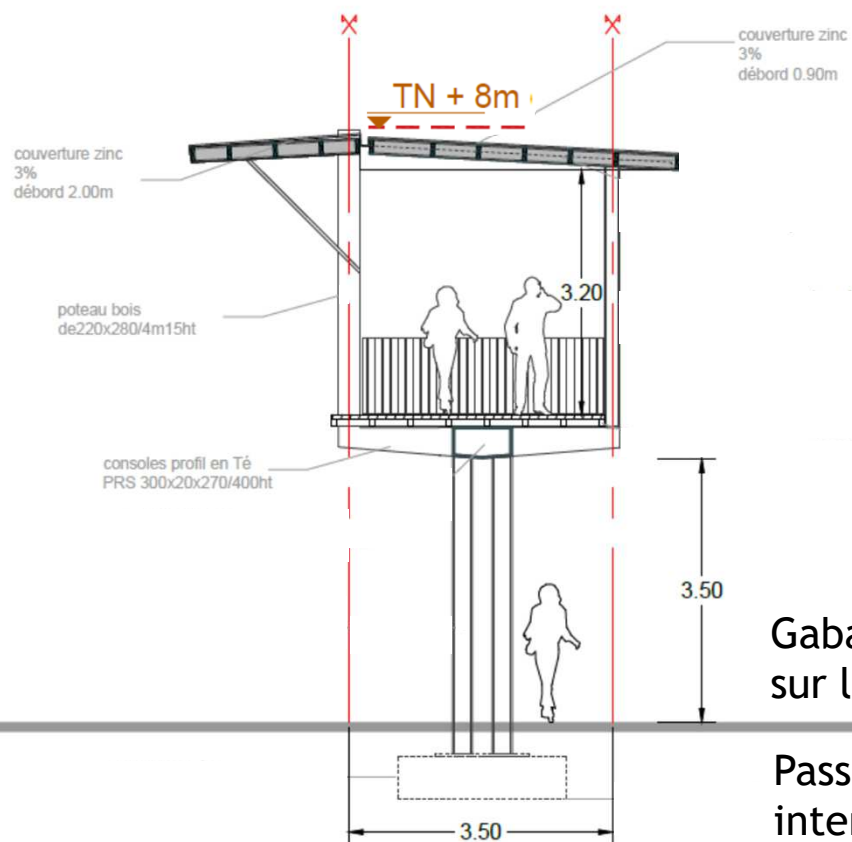


Passerelle et insertion paysagère



Passerelle et insertion paysagère

COUPE TRANSVERSALE



Gabarit nécessaire car circulation d'engin sur le terre-plein

Passerelle démontable par tronçon pour intervention d'une grue sur l'écluse

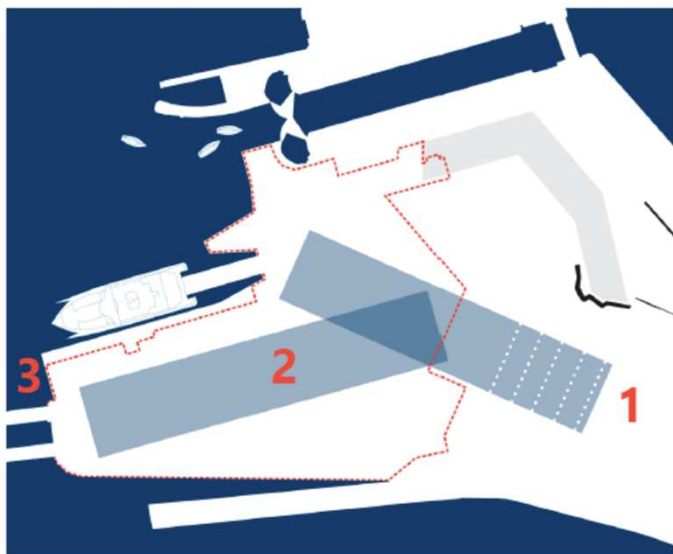
Passerelle et insertion paysagère

Nivellement des terre-pleins :

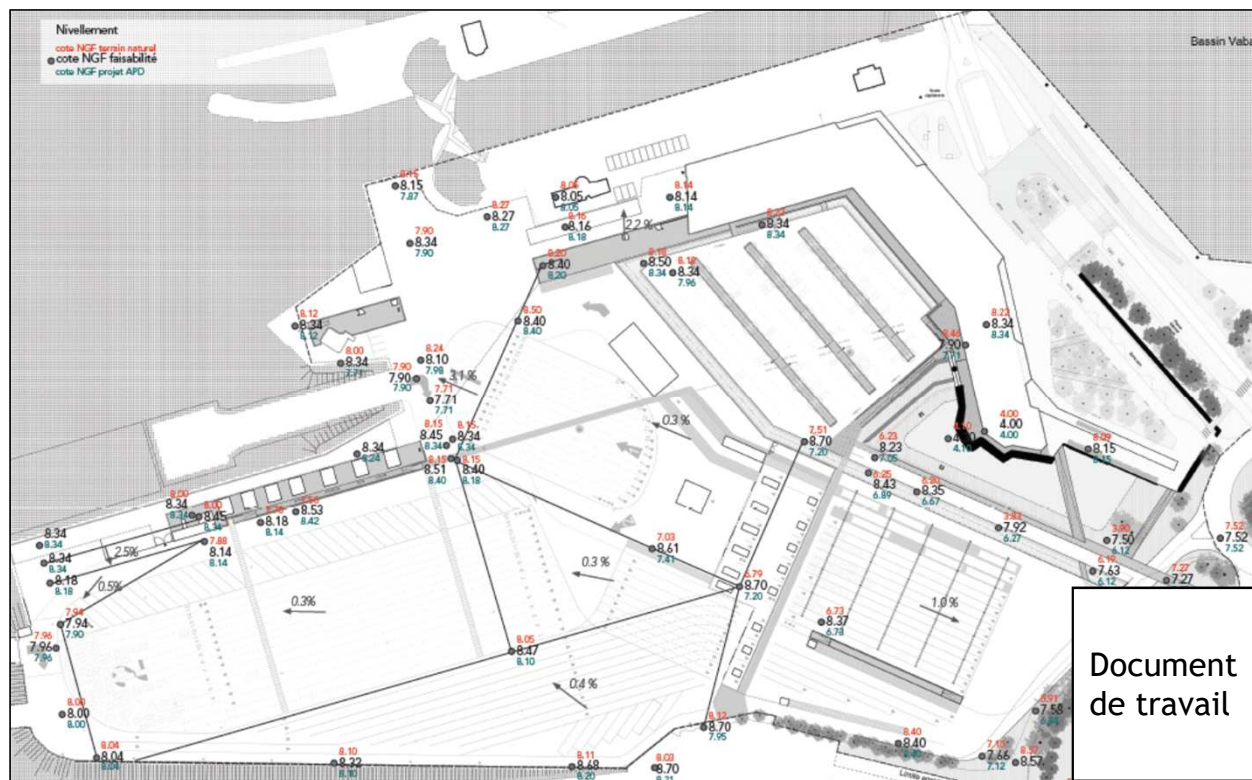
■ les séquences du voyage

Le nouveau projet de nivellement du terre-plein a pour enjeu de participer au traitement paysager de la séquence d'entrée et d'embarquement des passagers.

La nouvelle ligne de crête du terre-plein coïncide avec la ligne des bâtiments contrôle, à l'articulation de l'entrée et de la ZAR.



altimétrie du terre-plein inchangée sur l'emprise de la passerelle piétonne





Passerelle et insertion paysagère

Autorisation d'urbanisme

Projet soumis à autorisation d'urbanisme (permis d'aménager) car dans le périmètre des 500 m des remparts d'Intramuros + aménagement d'une aire de stationnement public > 50 places

Echanges avec l'architecte des bâtiments de France le 28/01/2021 pour validation des orientations générales du projet

Date estimée du dépôt de la demande d'autorisation d'urbanisme : mars 2023



Montée du niveau de la mer

Contributeurs

13/12/2021 : « *Le maître d'ouvrage en charge des endiguements Ouest du Port (Terre-plein du Naye et autres ouvrages jusqu'au Rond-Point de l'île Maurice et à la cale de Dinan) est-il bien et uniquement la Région ? Le Comité de suivi pourrait-il être éclairé sur les niveaux de protection offerts par tous ces terre-pleins ?* »

22/09/2022 : « *Il faut réviser la circulaire de juillet 2011 pour préparer notre pays, et Saint-Malo particulièrement, à une montée du niveau marin d'au moins 1 m et non plus 0,60 m en 2100. Et donc réviser le PPRSM.* »

13/10/2022 : Association Droits de Cité et Collectif Sablons prise en compte de « *l'inexorable montée des eaux* », ..., demande « *révision du PPRSM de St-Malo* »

Prise en compte de la montée des eaux

La réglementation

Le PPRSM (Plan de Prévention des Risques de Submersion Marine)

- Autorité : Préfecture (Etat)
- Nature du document : réglementaire (code de l'environnement, **code de l'urbanisme**, code des assurances)
- But recherché : définition de l'aléa « submersion marine » et des mesures de prévention en matière d'urbanisme
- Contenu : détermination d'un niveau marin centennal, dit « aléa 2100 ». Cf. ci-contre extrait du rapport phase 2 du PPRSM p. 32/112 - §4.1.7
- 8,34 m NGF = 14,63 m CM
- (Révision du PPRSM en cours de préparation ?)

4.1.7 Détermination du niveau marin centennal

Le niveau marin centennal retenu pour le PPRL est constitué :

- du niveau centennal calculé par le SHOM et le CEREMA ;
- de la surcote de déferlement liée à la houle. Dans le cas présent, la surcote de déferlement est nulle ;
- des impacts du rehaussement marin lié à la prise en compte du réchauffement climatique. Deux horizons sont déterminés, l'horizon actuel avec une prise en compte de l'élévation des niveaux marins à court terme (+ 0,20 m) et moyen terme (+ 0,60 m) ;
- des incertitudes. Une estimation forfaitaire de 25 cm a été ajoutée au niveau marin de référence. Les incertitudes dans l'établissement des niveaux marins de référence se retrouvent tout au long de la chaîne de calcul et se cumulent :
 - Acquisition de données aux ports de référence ;
 - Traitement statistique des niveaux marins aux ports de référence ;
 - Spatialisation de l'information ;
 - Traitement statistique de la houle et propagation ;
 - Données topo-bathymétriques ;
 - Modélisation de la surcote de déferlement.

Ainsi les composantes sur le littoral Malouin des niveaux marins centennaux s'établissent à :

Composantes des niveaux	Aléa actuel	Aléa 2100
Niveau 100 ans	7,49 m NGF	7,49 m NGF
Changement climatique	0,20 m	0,60 m
Incertitudes	0,25 m	0,25 m
Surcote de déferlement	0,00 m	0,00 m
Niveau total	7,94 m NGF	8,34 m NGF

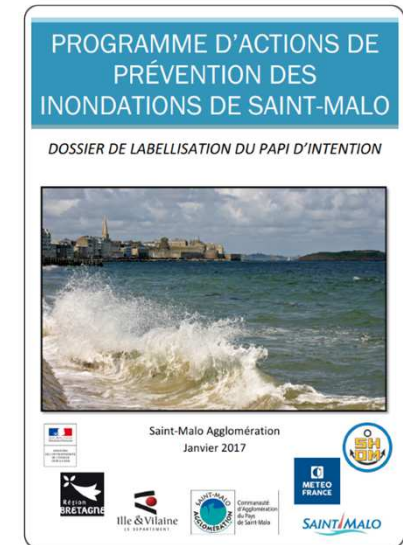
Tableau 4-7 : Niveaux centennaux

Prise en compte de la montée des eaux

La réglementation

La compétence GEMAPI (Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations)

- ⇒ Portée par **Saint-Malo Agglomération** depuis le 01/01/2018 (loi MAPTAM de janvier 2014)
- ⇒ SMA gère la **cohérence** de la réponse des différents MOA aux problématiques liées aux risques d'inondation
- ⇒ Convention entre SMA et la Région pour la « mise à disposition » des ouvrages portuaires pour le **Système d'Endiguement de Saint-Malo**
- ⇒ SMA pilote le **PAPI** (Programme d'Action de Préventions des Inondations)
- ⇒ SMA porte l'**Etude de Dangers**
- ⇒ SMA est le bénéficiaire de l'arrêté du 23/05/22 autorisant le **classement du Système d'Endiguement (classe A)**

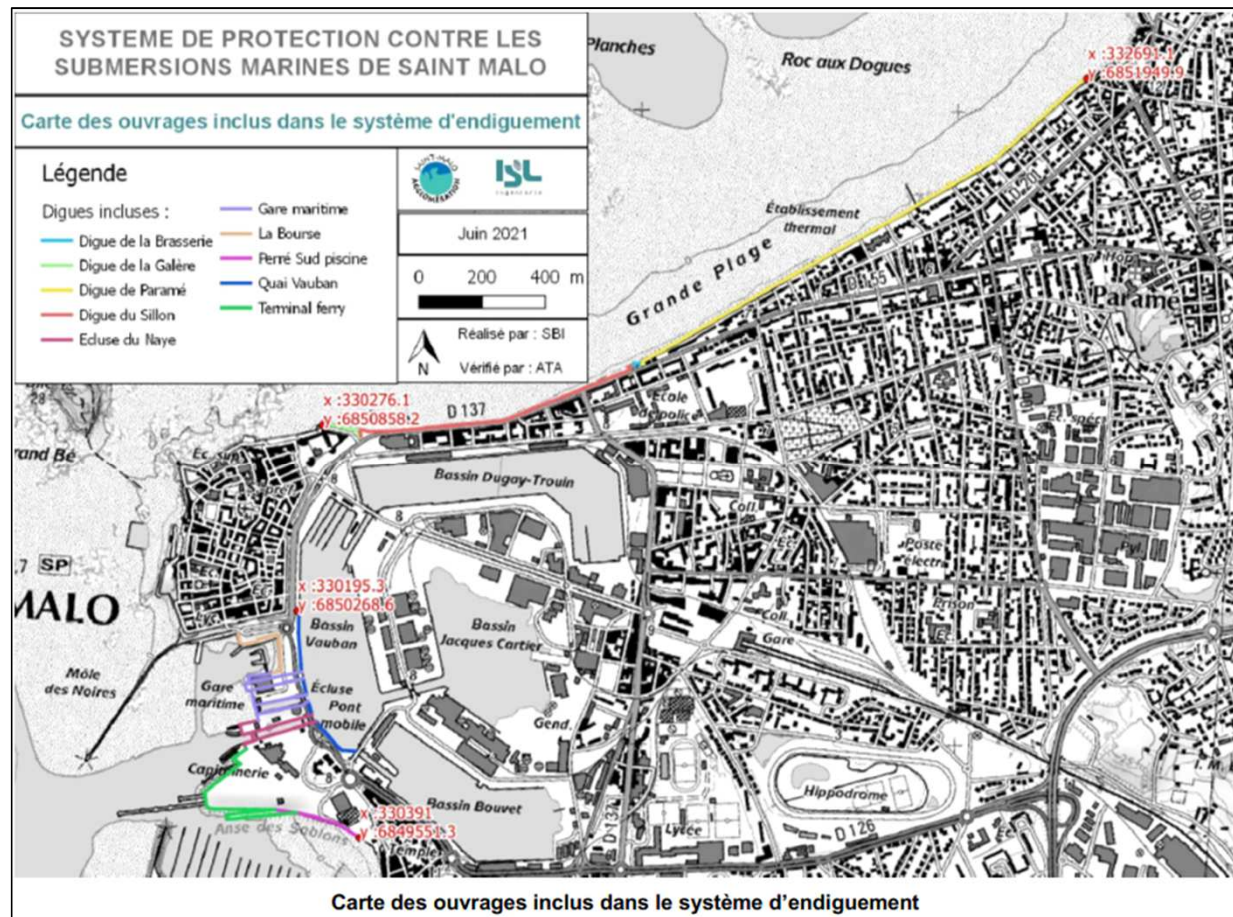
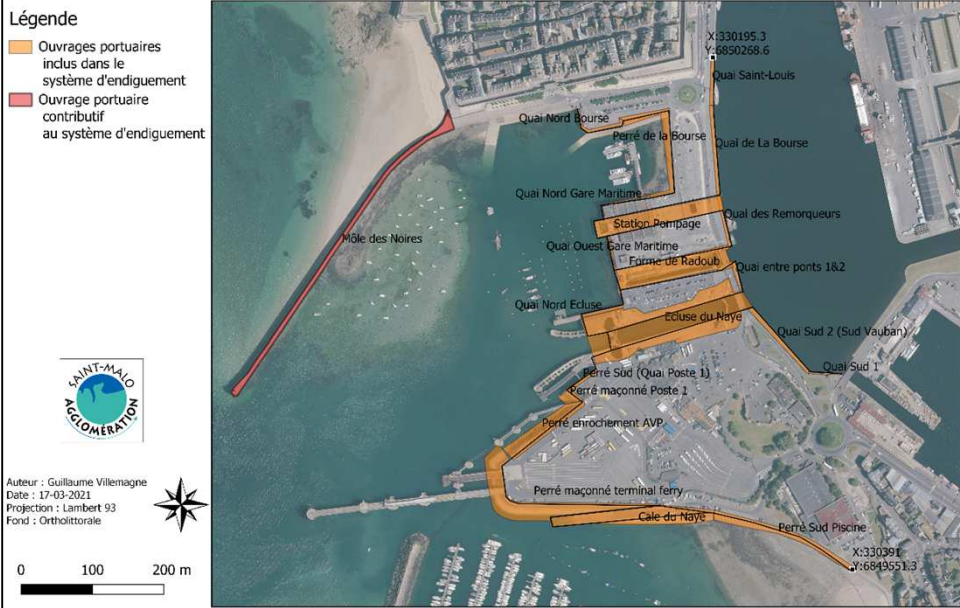


Prise en compte de la montée des eaux

Le système d'endiguement

Digues et ouvrages portuaires

Annexe 1 : Ouvrages portuaires propriété de la Région Bretagne mis à disposition de Saint-Malo Agglomération dans le cadre du système d'endiguement





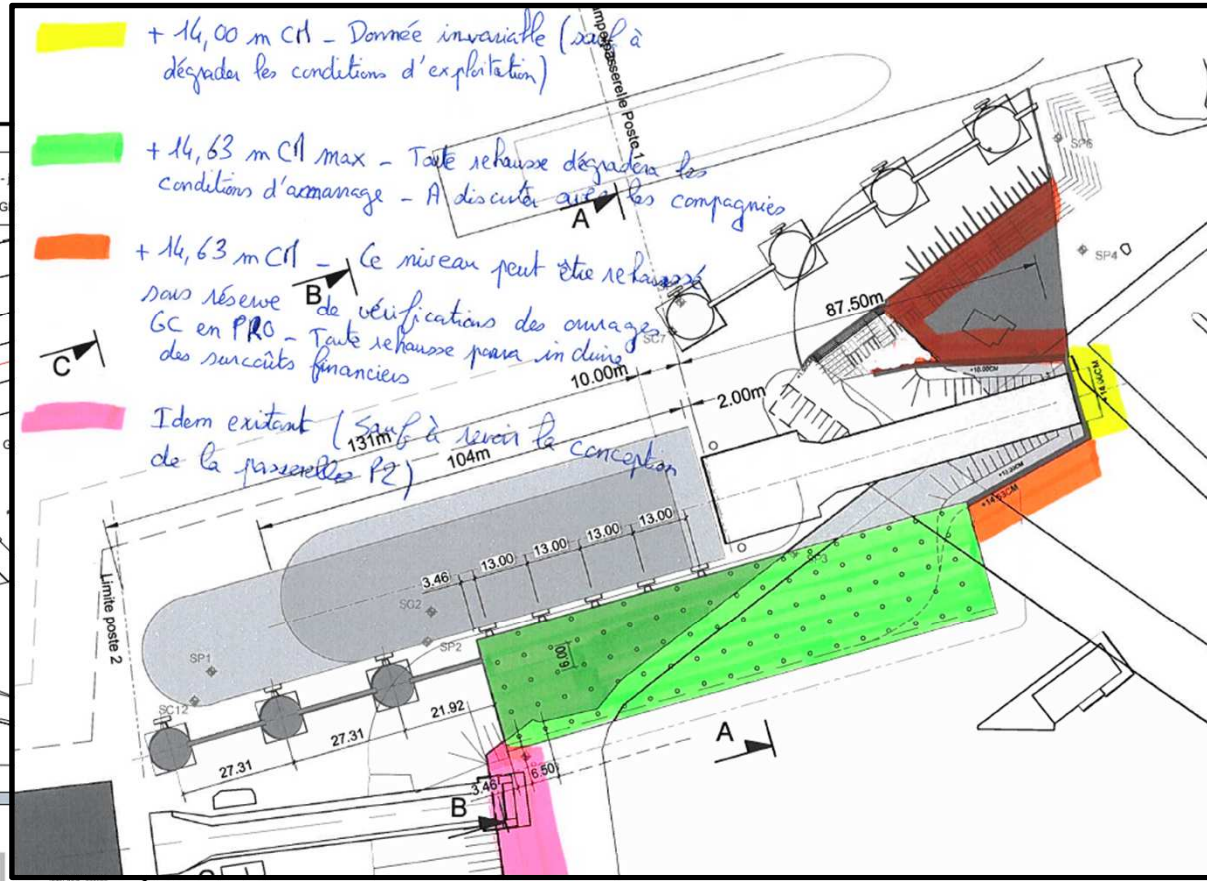
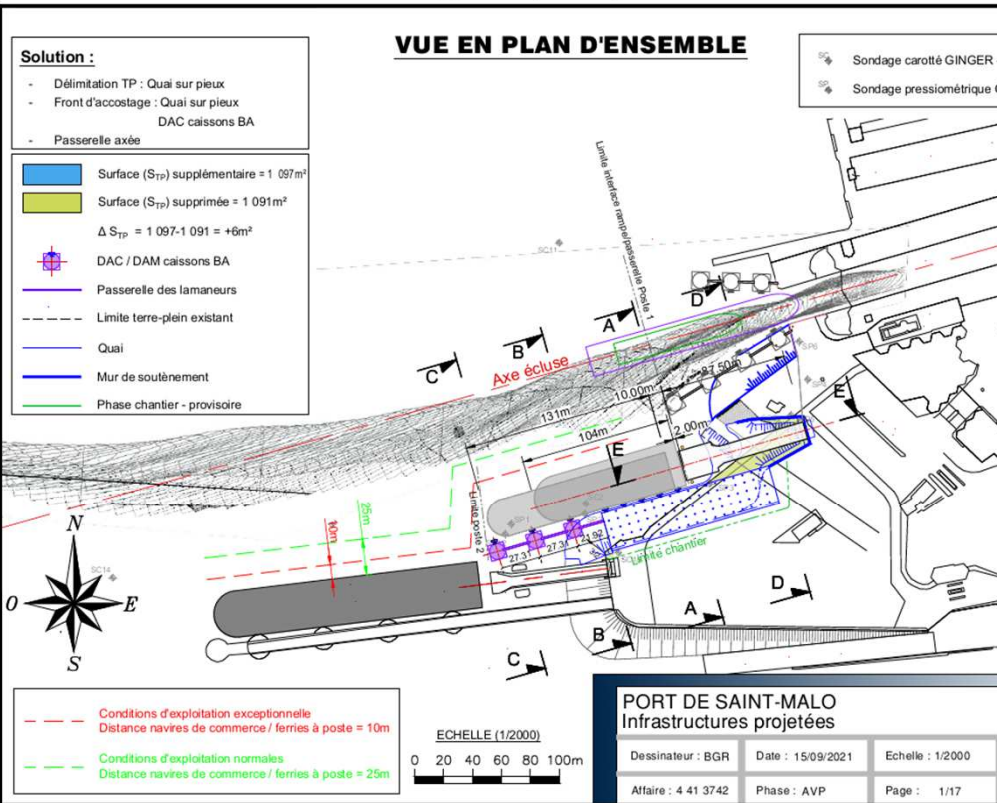
Prise en compte de la montée des eaux

Contraintes de définitions des ouvrages du projet TDN

- ⇒ A date, en l'absence de consigne réglementaire prescrivant un rehaussement, l'altimétrie des bords à quai des ouvrages projetés a été fixée à la cote « aléa 2100 » soit 14,63 mCM
- ⇒ Les règles de dimensionnement des ouvrages prévoient une durée de vie de 100 ans. Ils devront être exploitables dans un futur « lointain », mais aussi dès leur livraison, et ceci dans de bonnes conditions :
 - Les contraintes liées à l'amarrage ou aux pentes des rampes (12% max) pour l'exploitation à marée basse ont été prises en compte : l'atterrissage de la rampe RORO de P1 a ainsi été fixé à 14,00 mCM (la ligne de crête à 14,63 mCM est atteinte grâce au renivellement du terre-plein à l'arrière)
 - Le long du poste 1 : 14,30 mCM actuel => 14,63 mCM futur
 - Le long du le jetée Sud : 13,90 mCM actuel => 14,63 mCM futur
- ⇒ La ligne de crête de la « digue Terminal du Naye » sera donc à la cote 14,63 mCM

Prise en compte de la montée des eaux

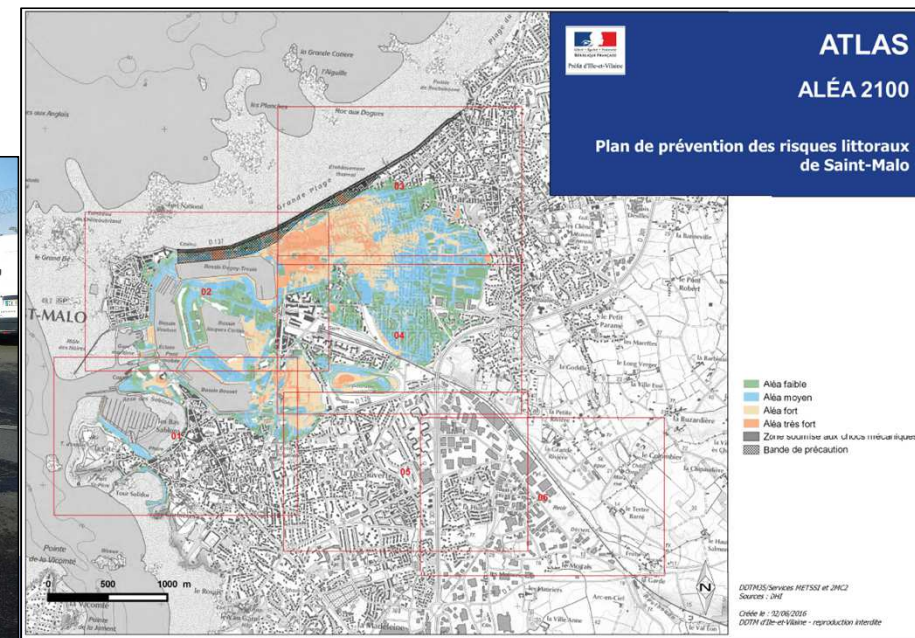
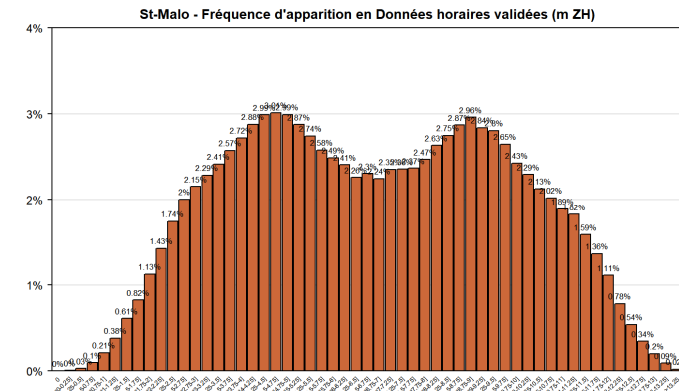
Les ouvrages projetés



Prise en compte de la montée des eaux

Le débat sur le niveau à considérer

- La fréquence : distribution des niveaux d'eau et période de retour ?
- Des ouvrages exploitables maintenant et pas en 2100
- Ce que l'on observe déjà sur le TdN (P2 -13,50mCM)
- Une stratégie globale sur Saint-Malo
- Le changement climatique induit d'autres aléas tels que les tempêtes





Scénario retenu

Contributions

13/10/2022 : Association Droits de Cité et Collectif Sablons interroge « *l'ampleur du projet [de gare maritime]* », ..., « *dans un objectif de modération réaliste* »

28/11/2022 : Association Droits de Cité et Collectif Sablons expriment des « *doutes sur la justification économique du Scénario 3* »

Scénario retenu

Comment a été dimensionné le projet nautique ?

- Organisation actuelle des escales relativement vulnérable car absence de souplesse sur les horaires d'escale avec un trafic maritime tendu
- Capacité d'emport des navires en augmentation

Objectif du programme :

- Maintenir le taux d'escales non perturbé à 75%, en tenant compte de l'augmentation de la taille des navires (**pas de surinvestissement**)
- **Traiter 2 escales simultanées**

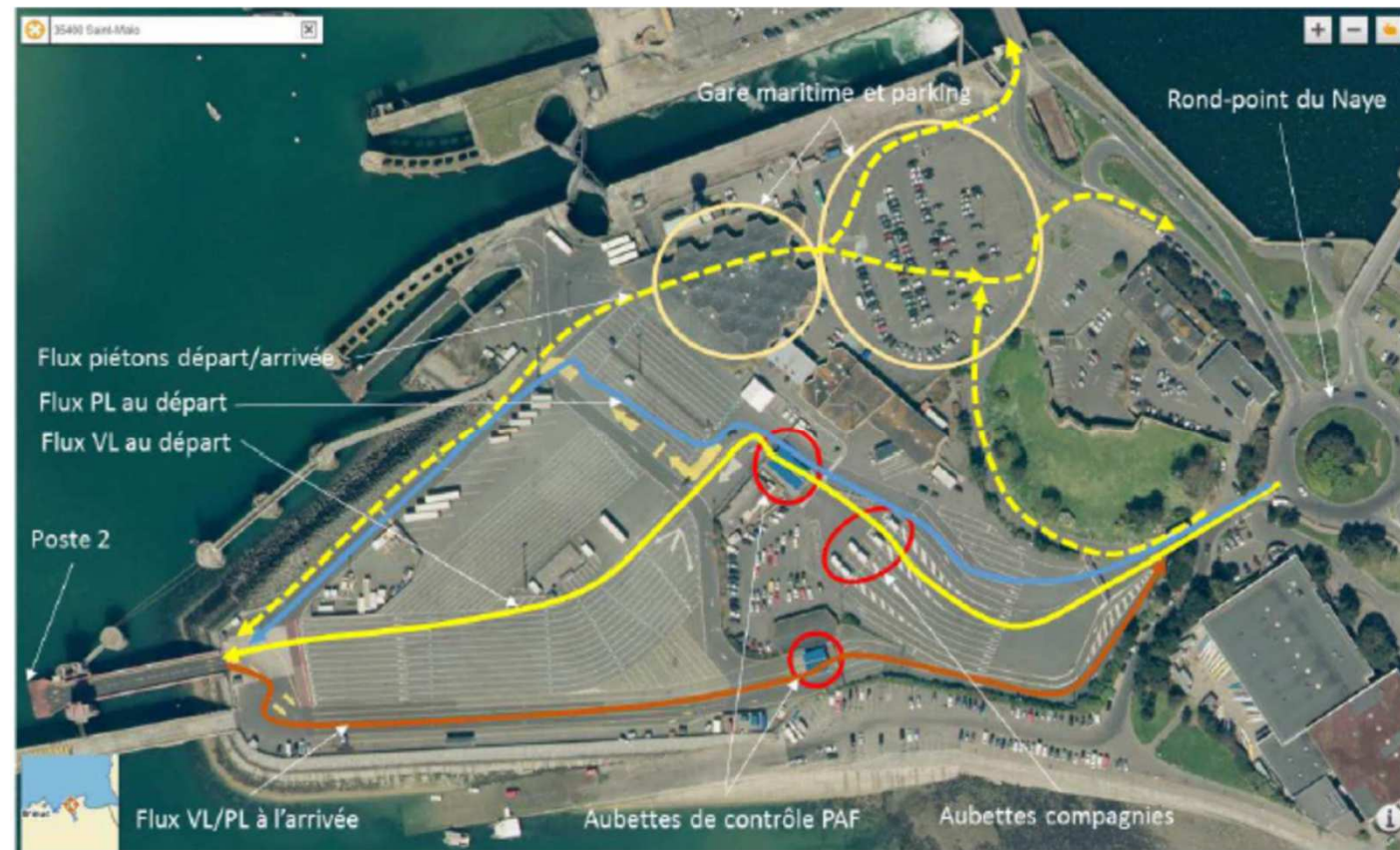
Occupation poste 2 en saison haute le samedi	Arrivée	Départ
Condor Rapide	20:55	08:00
BAI Bretagne	08:15	10:30
Condor Rapide	11:25	12:15
Commodore Goodwill	12:30	16:30
Condor Rapide	16:45	17:30

Scénario retenu

Volet terrestre

Constat actuel :

- Seul le poste 2 est utilisé
- Pas de file prévues pour les véhicules refoulés aux divers contrôles
- Congestion routière sur le terminal avec les taux et temps de contrôle pré-brexit
- Congestion routière sur le rond-point du Naye
- Signalétique à revoir
- Circulations piétons et cycles non sécurisées
- Installations pour les contrôles douaniers non adaptées



Scénario retenu

Comment a été dimensionné le projet terrestre ?

- Quel objectif de qualité retenir ?
- Pour les flux du terre-plein, on associe un temps d'attente à chaque point correspondant à un niveau de service C - > nombre de files et caractéristiques
- Pour les flux de la gare maritime : 550 passagers à traiter en 1h au départ et 30 minutes à l'arrivée, nombre de passagers par m² à chaque zone correspondant à un niveau de service C -> surfaces à prévoir et caractéristiques

LES NIVEAUX DE QUALITE DE SERVICE SELON IATA*

IATA (International Air Transport Association)

A	Niveau de service excellent. Fluidité des parcours, pas d'attente et niveau de confort excellent.
B	Niveau de service élevé. Flux stables, très peu d'attente et niveau de confort élevé.
C	Bon niveau de qualité. Flux stables, attentes acceptables et bon niveau de confort.
D	Niveau de service convenable. Flux irréguliers, attentes longues peu fréquentes et niveau de confort convenable.
E	Niveau de service insuffisant. Flux irréguliers, attentes longues trop fréquentes et niveau de confort insuffisant.
F	Niveau de service inacceptable. Flux se croisant, attentes inacceptables et blocage des circulations, et niveau de confort inacceptable.

Le niveau C est recommandé comme objectif minimal de programmation, pour un projet fonctionnel à des coûts raisonnables .

* ADRM édition 2004

Scénario retenu

La Région Bretagne a retenu le scénario 3 :

- En cohérence avec les débats menés en comité de suivi
- Avec prise en compte des enjeux soulevés lors de la concertation préalable



Port de
Saint-Malo

Merci de votre attention



Un port
de la Région Bretagne



UNION EUROPÉENNE



Port de
Saint-Malo

Modernisation du terminal ferry du Naye

17 mai 2023

Comité de suivi



Un port
de la Région Bretagne



UNION EUROPÉENNE





Concertation continue



Concertation préalable 1^{er} octobre 2020 au 13 novembre 2020
Bilan des garants 14 décembre 2020
Enseignements retenus par la Région

Décision CNDP 03/03/2021

Comités de suivi = lieu de débat sur les scénarios

Désignation d'une garante de la concertation continue: danielle.faysse@garant-cndp.fr

Concertation continue: (L121-14 du Code de l'environnement)

L'objectif est d'assurer le continuum de l'information et de la participation du public entre la fin de la concertation et le début de l'enquête publique

Durée : Règlementairement jusqu'à l'enquête publique (mi-2023) mais la Région s'est engagée à poursuivre les échanges jusqu'à la fin des travaux

Concertation continue



- Réunion d'installation du comité de suivi le 18 mai 2021
- Réunions du comité de suivi du 8 octobre 2021 – 8 décembre 2021 (débats et positionnement sur les scénarios)
- Publication du 1^{er} rapport intermédiaire de concertation continue par la garante le 21 mai 2022
- Le 31 mai 2022 réunion publique de présentation du scénario retenu par la Région
- Site internet du projet
- Réunion du comité de suivi le 14 décembre 2022 (Point d'avancement sur les études environnementales, échanges sur Passerelle et insertion paysagère, Montée du niveau de la mer, Scénario retenu)

- Ce comité de suivi du 17 mai 2023 fait suite aux demandes de nouveaux visuels sur l'insertion paysagère du projet.



Ordre du jour

1ère partie : Présentation de l'étude paysagère (20 min)



2ème partie : Présentation du projet d'aménagement (20 min)



3ème partie : Point sur les procédures (10 min)

Terminal ferry du Naye :
première approche paysagère



Terminal ferry du Naye :
première approche paysagère



Terminal ferry du Naye :
première approche paysagère



Terminal ferry du Naye :
première approche paysagère





Terminal ferry du Naye :
première approche paysagère

Terminal ferry du Naye :
enjeux fonctionnels = enjeux paysagers



Vue du terre-plein et des postes du terminal ferry depuis la vigie de la Capitainerie

Terminal ferry du Naye : intégration dans l'environnement paysager



Entité 1 « digue maritime des Sablons » vue depuis l'extrémité de la digue à marée basse



Entité 2 « cité d'Aleth » vue depuis les abords du camping à marée haute sans ferry



Entité 3 « port de plaisance » vue entre le port et la plage

Composantes paysagères



Terminal ferry du Naye : intégration dans l'environnement paysager



Entité 4 « plage des Sablons » vue sur la digue à marée haute



Entité 5 « interface Sud du terminal ferry » vue sur le parking en regardant le terminal



Entité 6 « du terminal ferry à la gare de la Bourse » vue depuis la voie d'accès



Terminal ferry du Naye : intégration dans l'environnement paysager



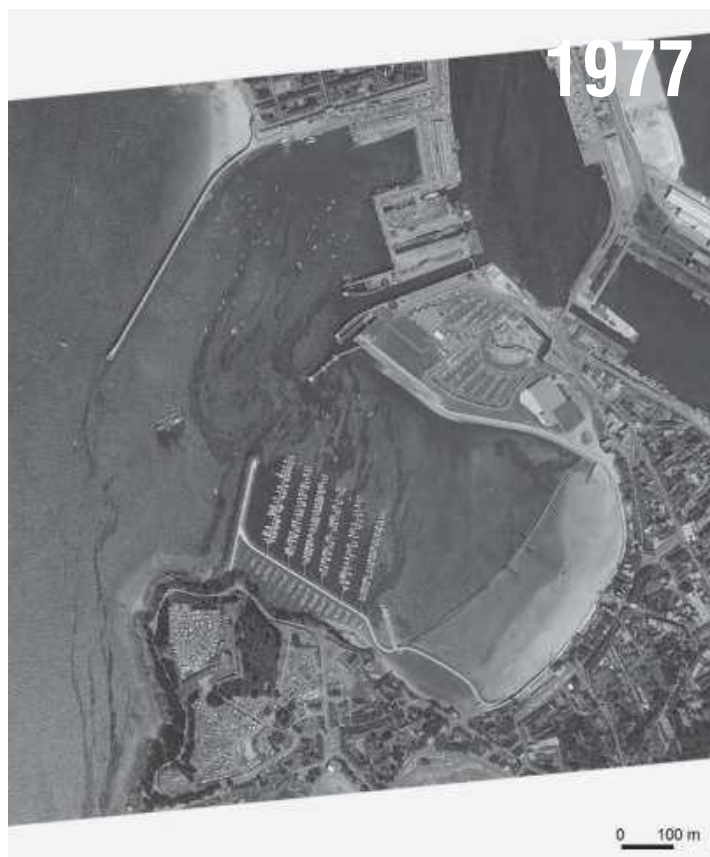
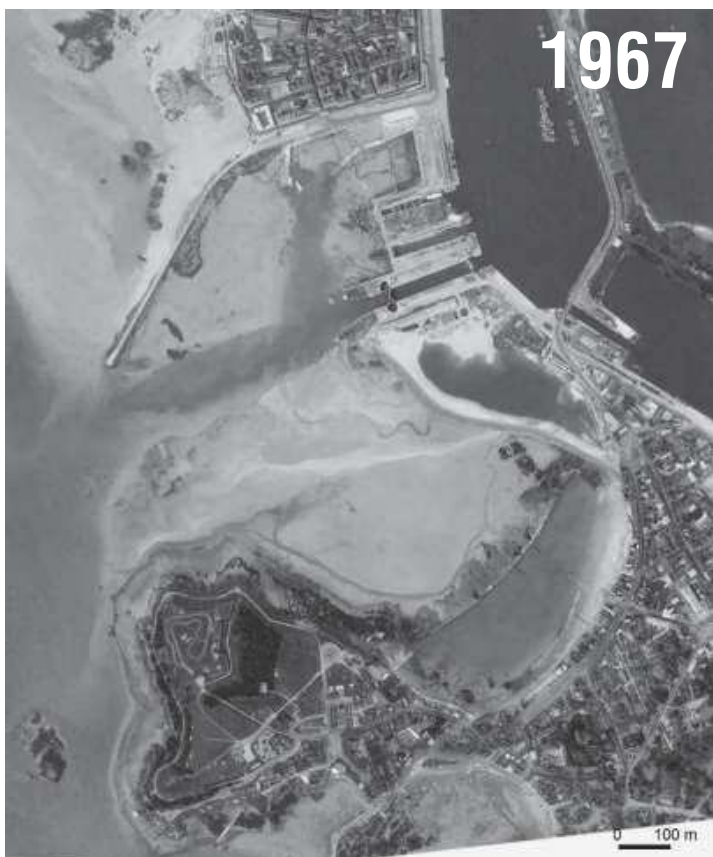
Entité 7 « rempart d'Intra-muros » vue à marée montante, les jours de ferry



Entité 8 « môle des Noires » vue à marée basse les jours de ferry

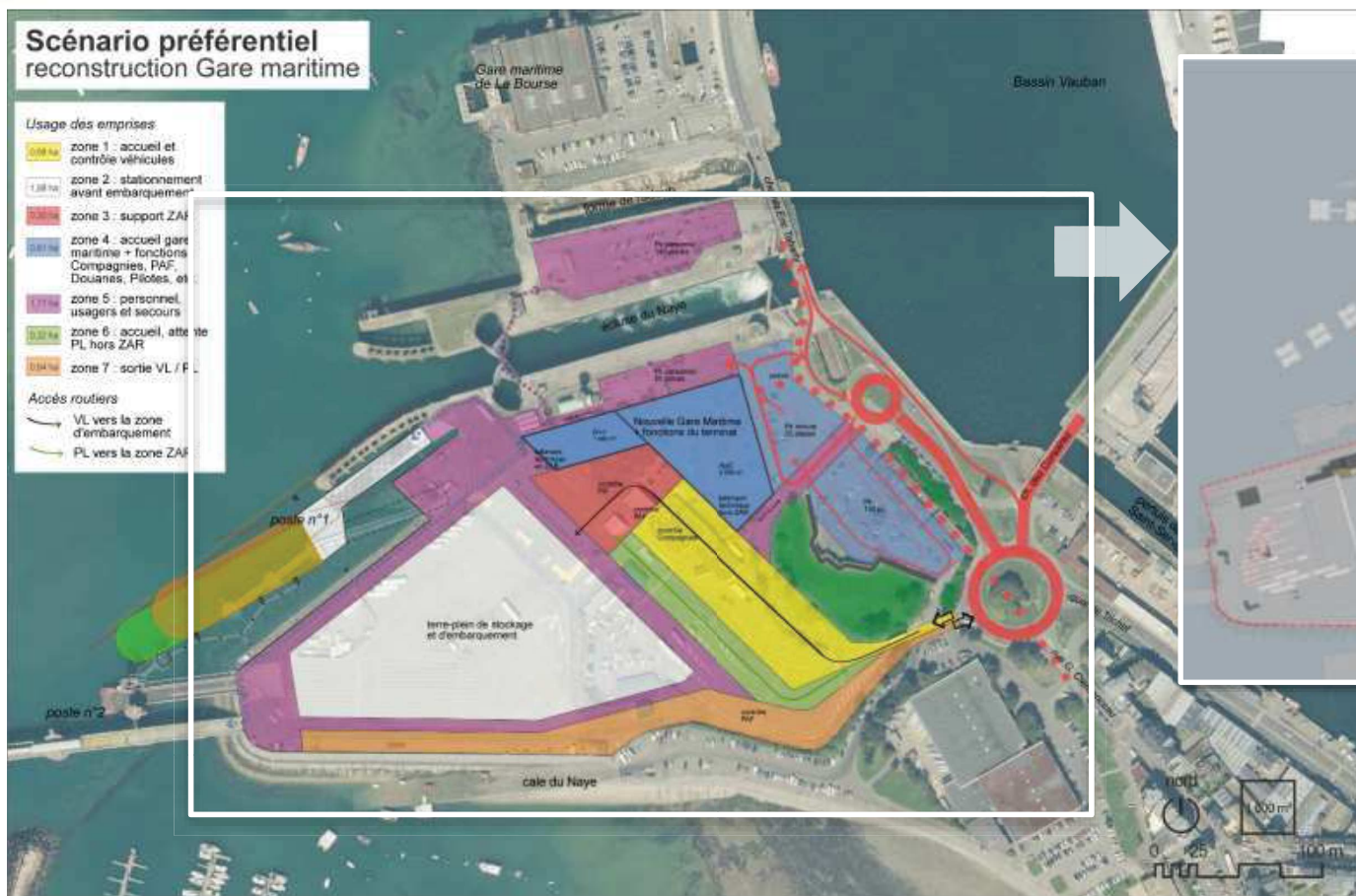


Terminal ferry du Naye : rappel chronologique de l'aménagement de l'anse des Bas-Sablons





Terminal ferry du Naye : première approche paysagère



Réponse de l'Equipe AREP

Proposition programmatique



Ordre du jour

1ère partie : Présentation de l'étude paysagère (20 min)

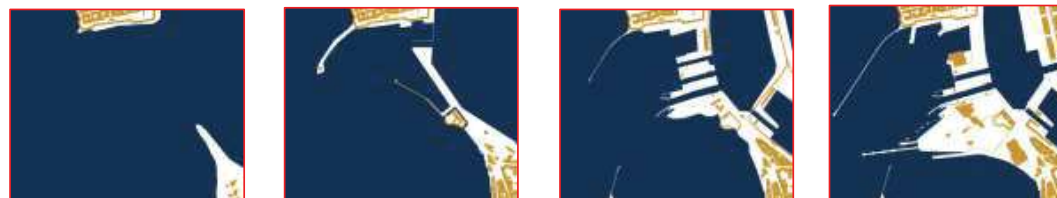


2ème partie : Présentation du projet d'aménagement (20 min)



3ème partie : Point sur les procédures (10 min)

UN SITE QUI S'EST CONSTRUIT SUR LA MER



UN SITE QUI S'INSCRIT DANS LE TERRITOIRE URBAIN





UN LIEU DE TRANSIT DES VOYAGEURS ET DE LA LOGISTIQUE



ET DEMAIN UN LIEN URBAIN ENTRE LA VILLE ET LES BATEAUX



**UN GRAND PARKING IMPERMEABLE
UNE PLACE MAJEURE DANS LA VILLE**



UNE TERMINAL QUI S'INSCRIT DANS LE TERRITOIRE MALOUIN



UN BELVÉDÈRE SUR LES BASSINS ET L'ECLUSE

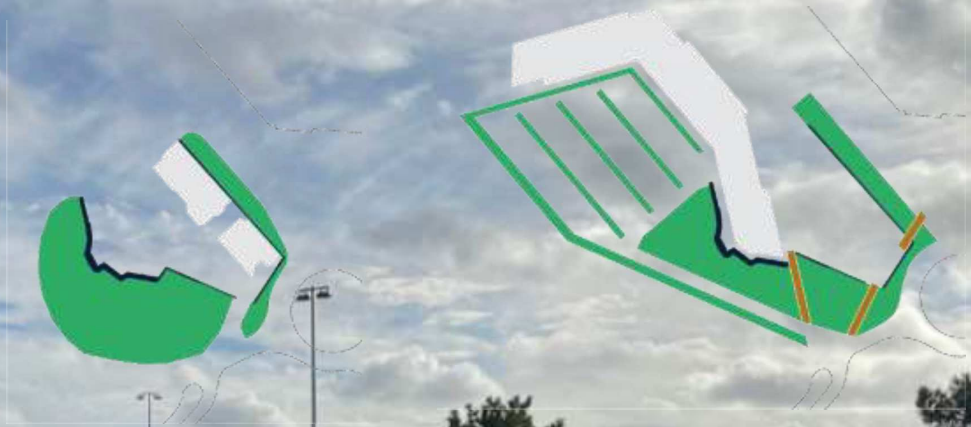




UNE NOUVELLE PORTE D'ENTREE POUR LA VILLE



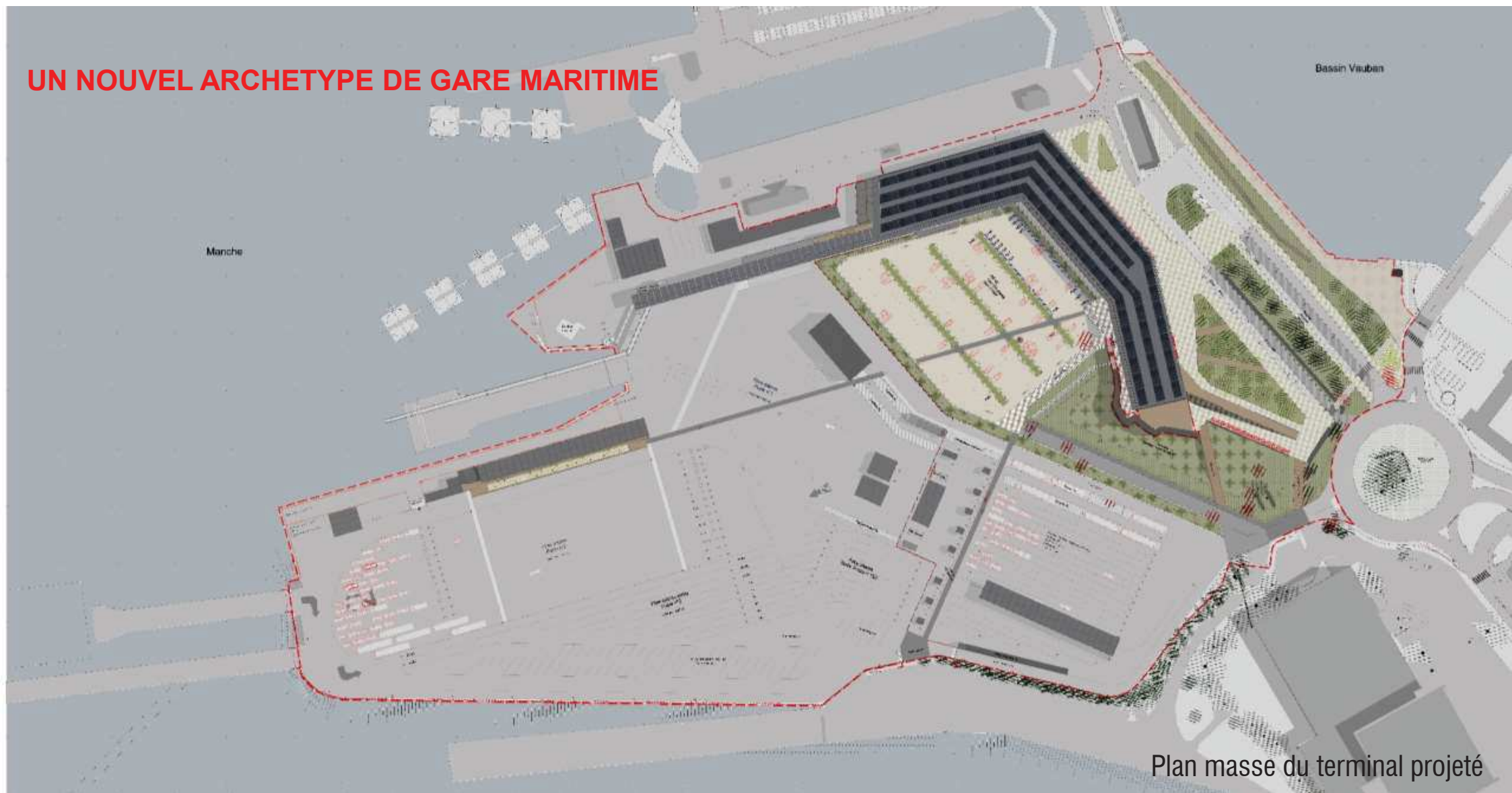
LES TRACES DU FORT DU NAYE



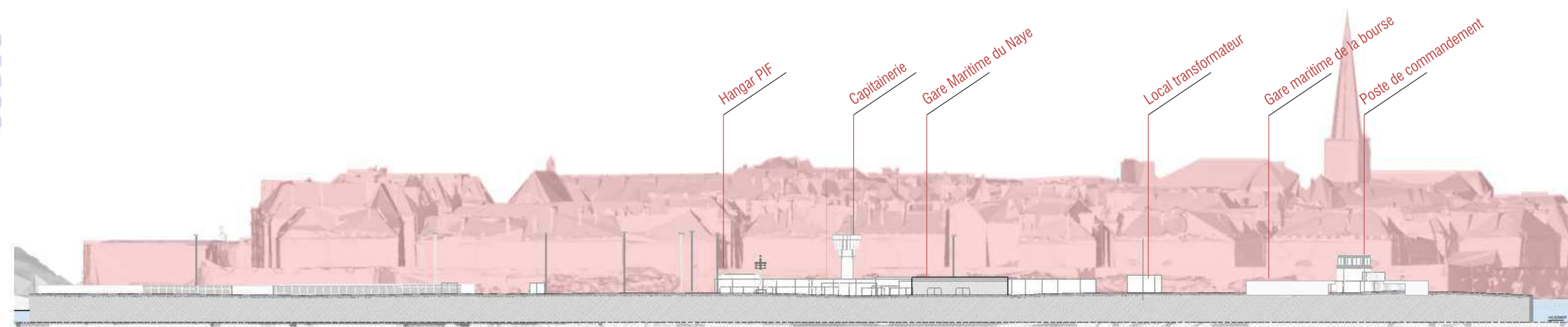
LA GARE MARITIME AUJOURD'HUI



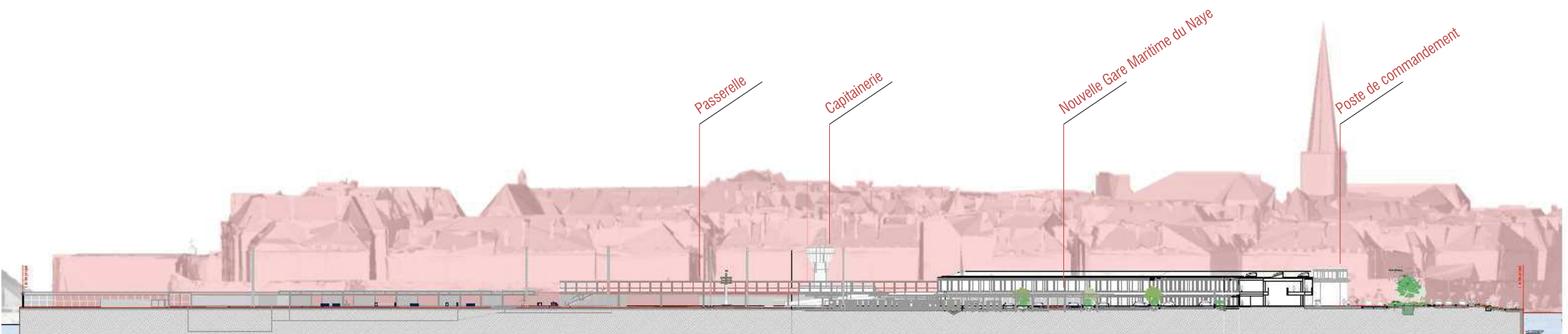
UN NOUVEL ARCHETYPE DE GARE MARITIME



Plan masse du terminal projeté



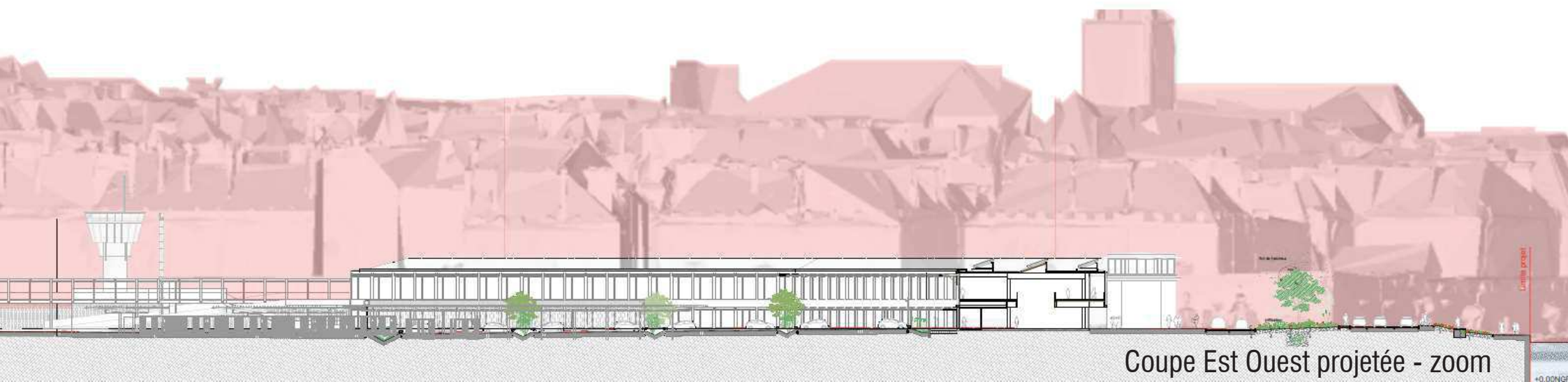
Élévation de l'existant



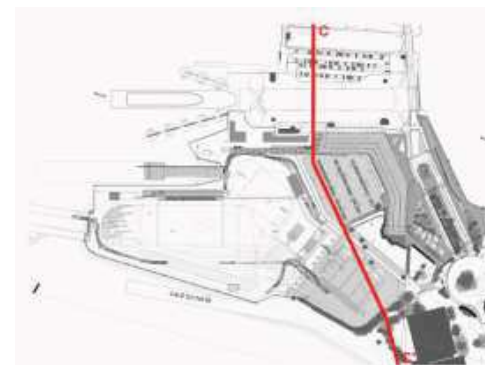
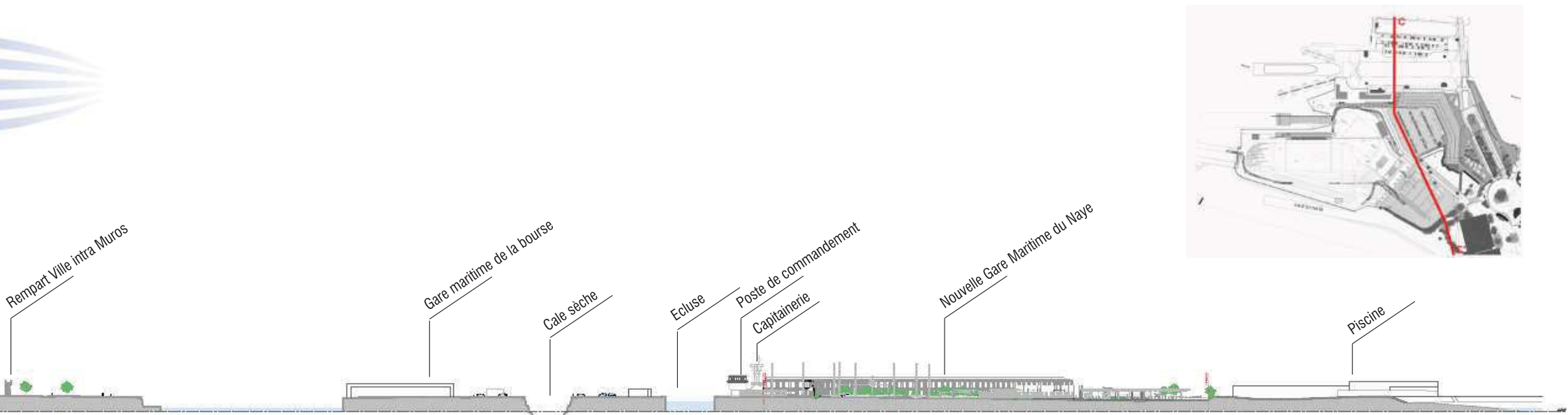
Élévation du projet



Coupe Est Ouest projetée



Coupe Est Ouest projetée - zoom



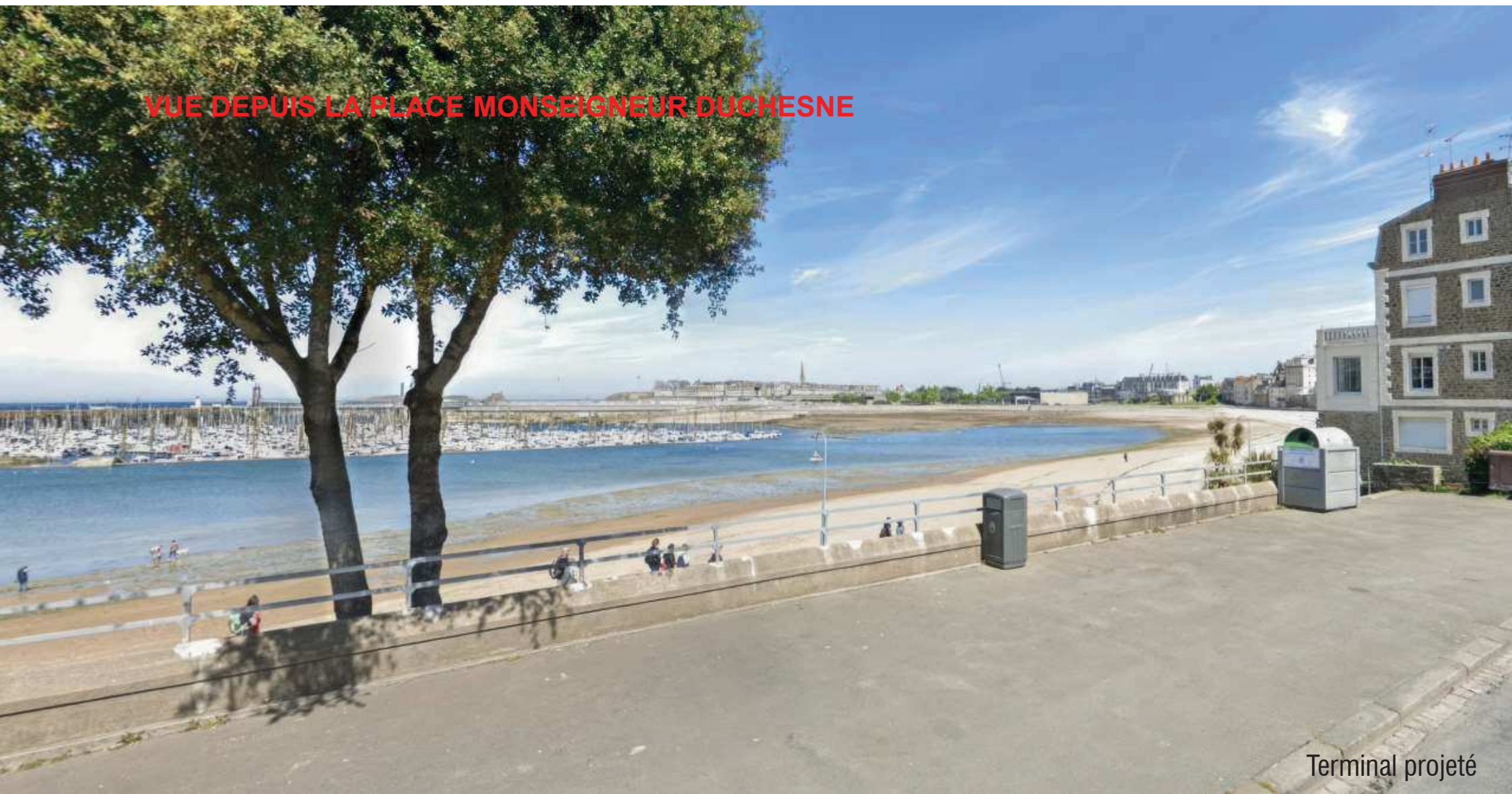
Coupe transversale sur le terre plein

VUE DEPUIS LA PLACE MONSEIGNEUR DUCHESNE



Terminal existant

VUE DEPUIS LA PLACE MONSEIGNEUR DUCHESNE

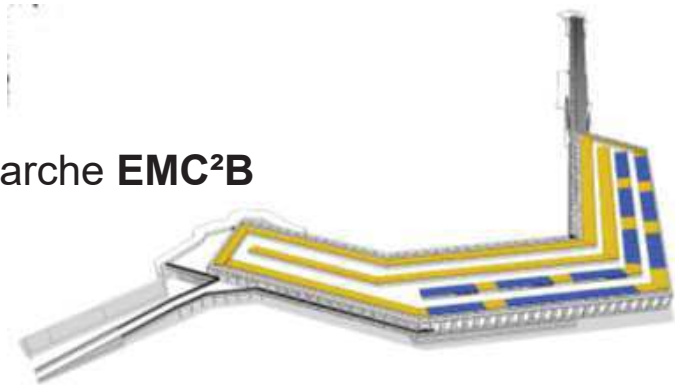


Terminal projeté

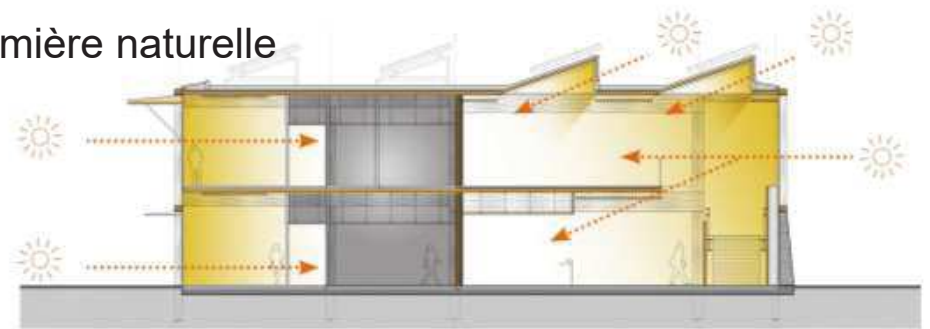
UN BATIMENT PASSIF



démarche **EMC²B**



Lumière naturelle



Ventilation naturelle dans le hall

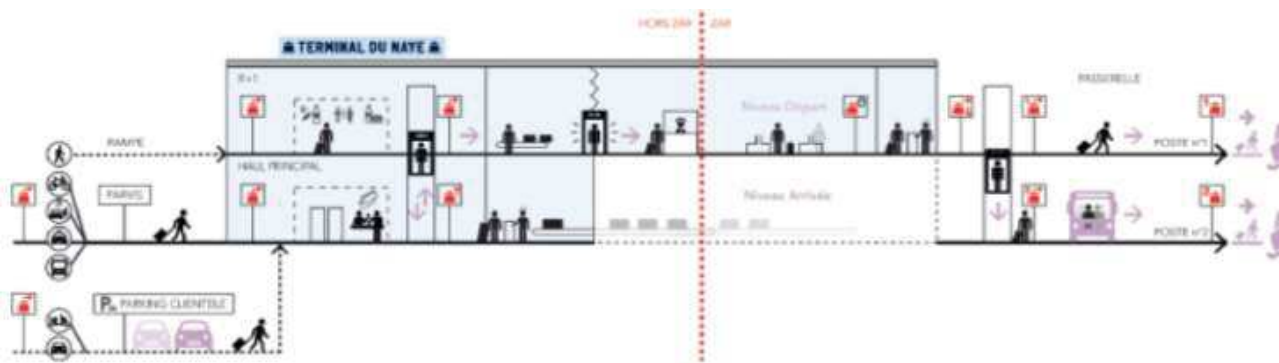
UNE CONCEPTION QUI UTILISE LE RÉEMPLOI ET LES MATERIAUX GEOSOURCES



**UNE CONCEPTION QUI PUISE SES REFERENCES
DANS L'IDENTITE MALOUINE**



UN FONCTIONNEMENT QUI REPOND AUX EXIGENCES DU CONTRÔLE d'ACCES



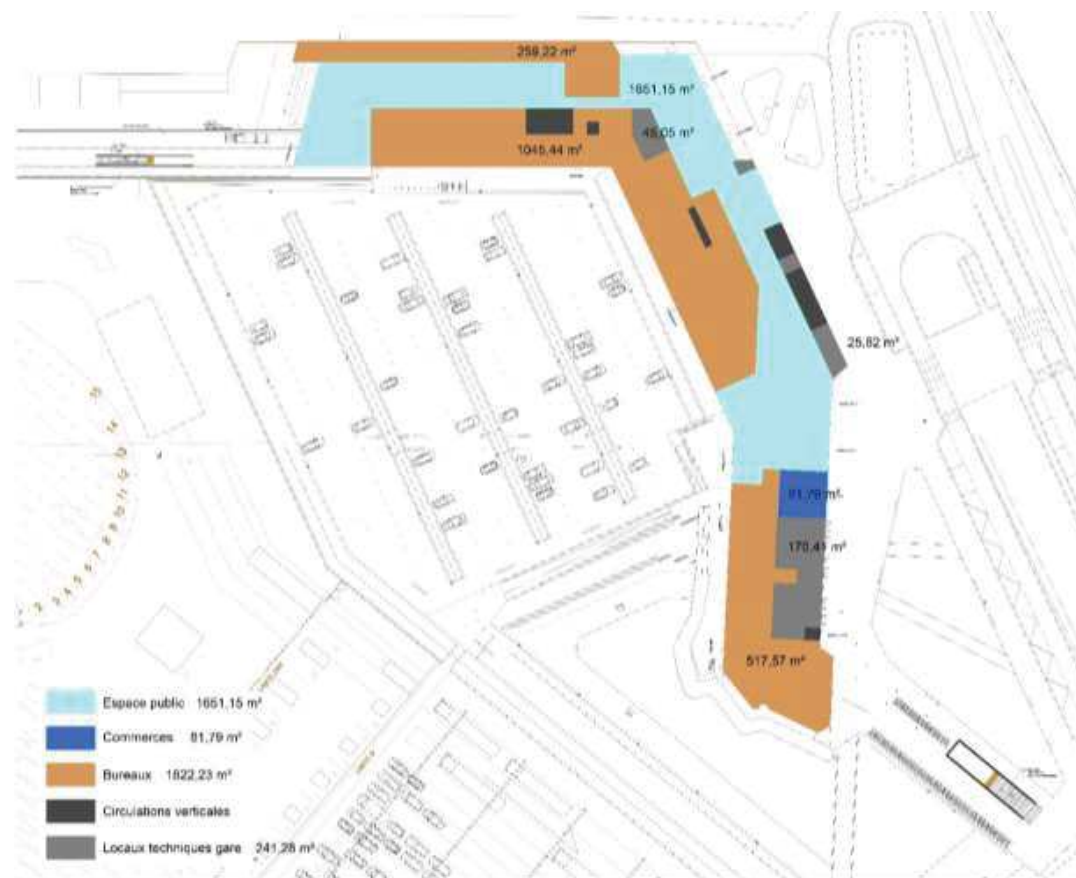
UN PARCOURS VOYAGEUR CONTINUE ET INTUITIF

Compacité du
fonctionnement

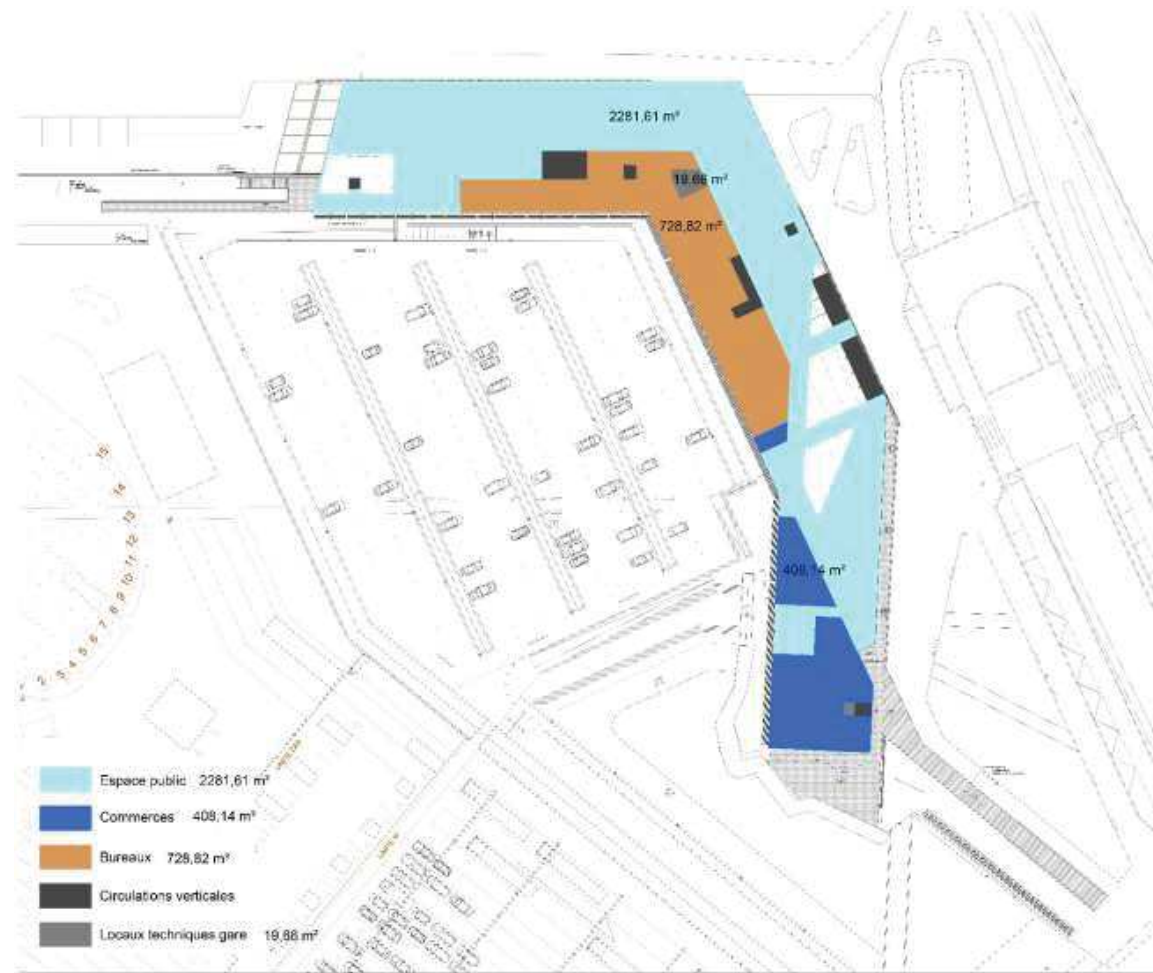


versus

accompagnement des
cheminements



Plan projet niveau 00



Plan projet niveau 01



Ordre du jour

1ère partie : Présentation de l'étude paysagère (20 min)



2ème partie : Présentation du projet d'aménagement (20 min)



3ème partie : Point sur les procédures (10 min)

Autorisation environnementale

TDN: Dossier de demande d'autorisation environnementale

- Rubriques IOTA – « Loi sur l'eau »
- Evaluation Environnementale – Etude d'impact
- Incidence Natura 2000
- Dérogation à la protection des Espèces



**Un unique
Arrêté
Préfectoral**

Composition du dossier de Demande d'Autorisation Environnementale :

- Une description de projet
- Un résumé non technique
- Une justification de la maîtrise foncières
- Le périmètre du projet
- L'évaluation environnementale
- Le dossier des annexes
- Le dossier de dérogation des espèces protégées

Autorisations d'urbanisme

Permis d'aménager

- voiries
- stationnements
- espace public

Permis de construire

- Gare maritime

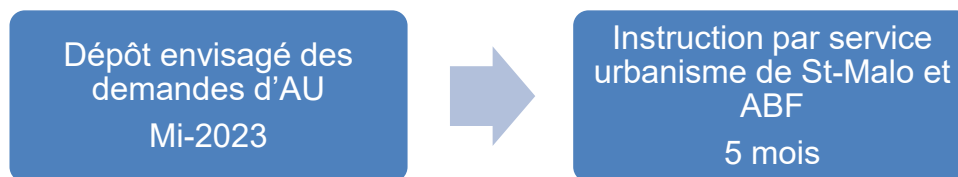
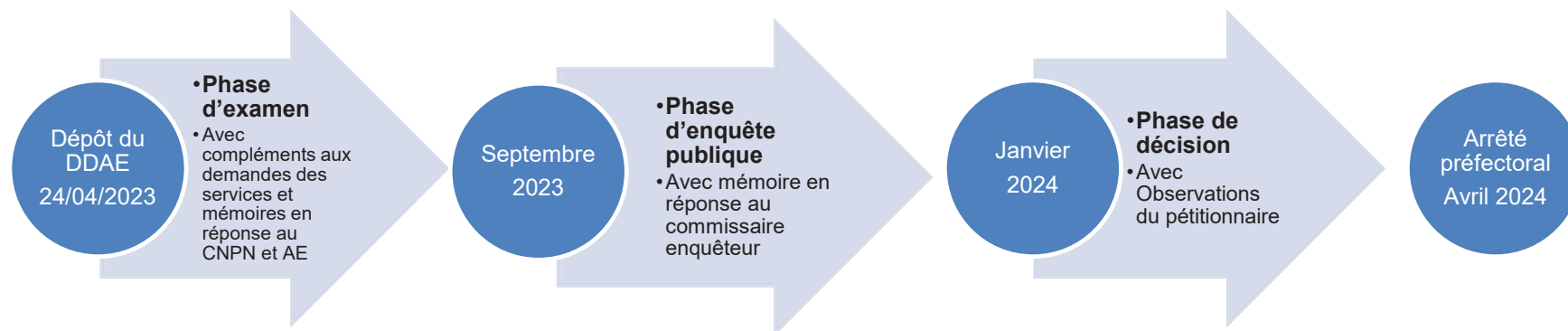
Permis de démolir

- Bâtiments existants

Composition du dossier de Demande d'Autorisation d'Urbanisme :

- Plan de situation
- Notice descriptive
- Plan de l'état actuel
- Plan de composition d'ensemble du projet
- Bilan de la concertation
- Etude d'impact
- Plans de masse, des façades et des toitures, en coupe,
- Etude de sécurité publique
- Formulaires réglementation thermique/performances
- Dossier accessibilité personnes handicapées
- Dossier sécurité ERP

Planning d'instruction





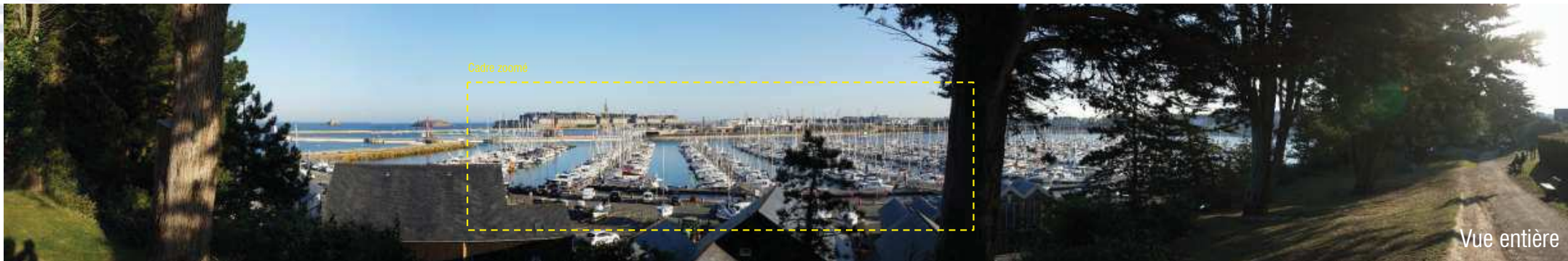
Echanges et débats

Travail sur la perception visuel de la passerelle

Phasage des travaux

Occupation des surfaces de la gare maritime

Terminal ferry du Naye | Depuis la cité d'Aleth



Terminal ferry du Naye | Depuis la cité d'Aleth



Proposition de base : couverture de la passerelle à 8 m



Alternative n° 1 : structure de la passerelle en couleur gris pierre



Alternative n° 2 : diminution de la hauteur de la couverture de la passerelle

Terminal ferry du Naye | Depuis le fond du port des Sablons



Terminal ferry du Naye | Depuis le fond du port des Sablons



Proposition de base : couverture de la passerelle à 8 m



Alternative n° 1 : structure de la passerelle en couleur gris pierre



Alternative n° 2 : diminution de la hauteur de la couverture de la passerelle

Terminal ferry du Naye | Depuis le rempart d'Intramuros



Terminal ferry du Naye | Depuis le rempart d'Intramuros



Proposition de base : couverture de la passerelle à 8 m



Alternative n° 1 : structure de la passerelle en couleur gris pierre



Alternative n° 2 : diminution de la hauteur de la couverture de la passerelle

Terminal ferry du Naye | Depuis le môle des Noires



Terminal ferry du Naye | Depuis le môle des Noires



Proposition de base : couverture de la passerelle à 8 m



Alternative n° 1 : structure de la passerelle en couleur gris pierre

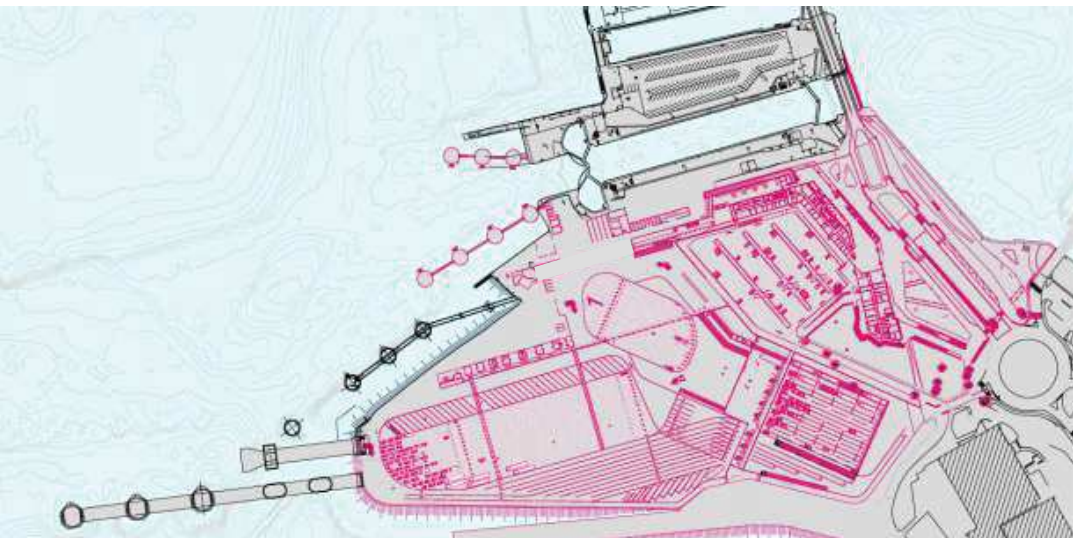


Alternative n° 2 : diminution de la hauteur de la couverture de la passerelle

Phasage des travaux

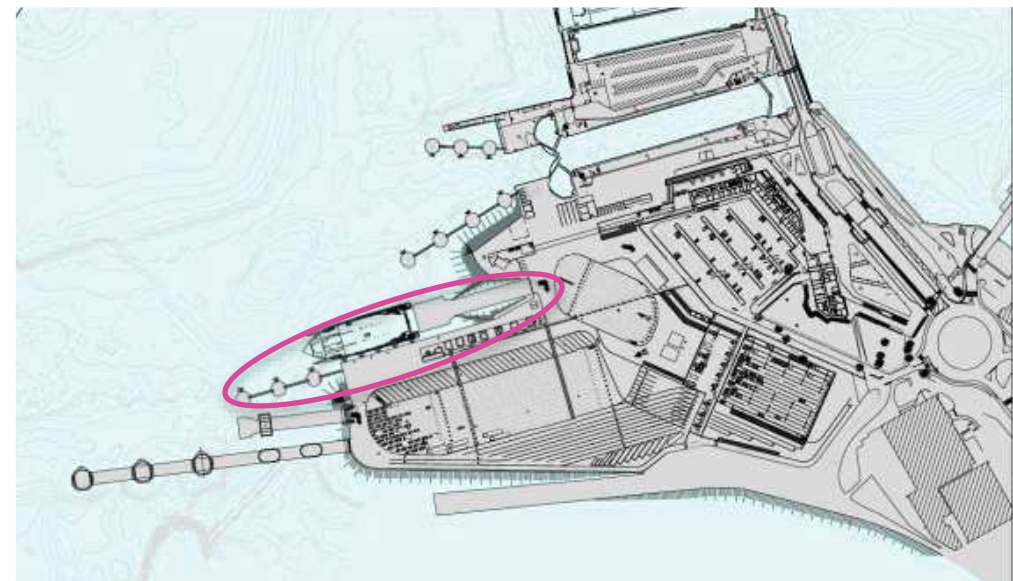
1^{ère} phase : 2025-2027

- Gare maritime et terre-plein
- Accès maritimes
- Embectages et jetée



2^{nde} phase : 2030-2031

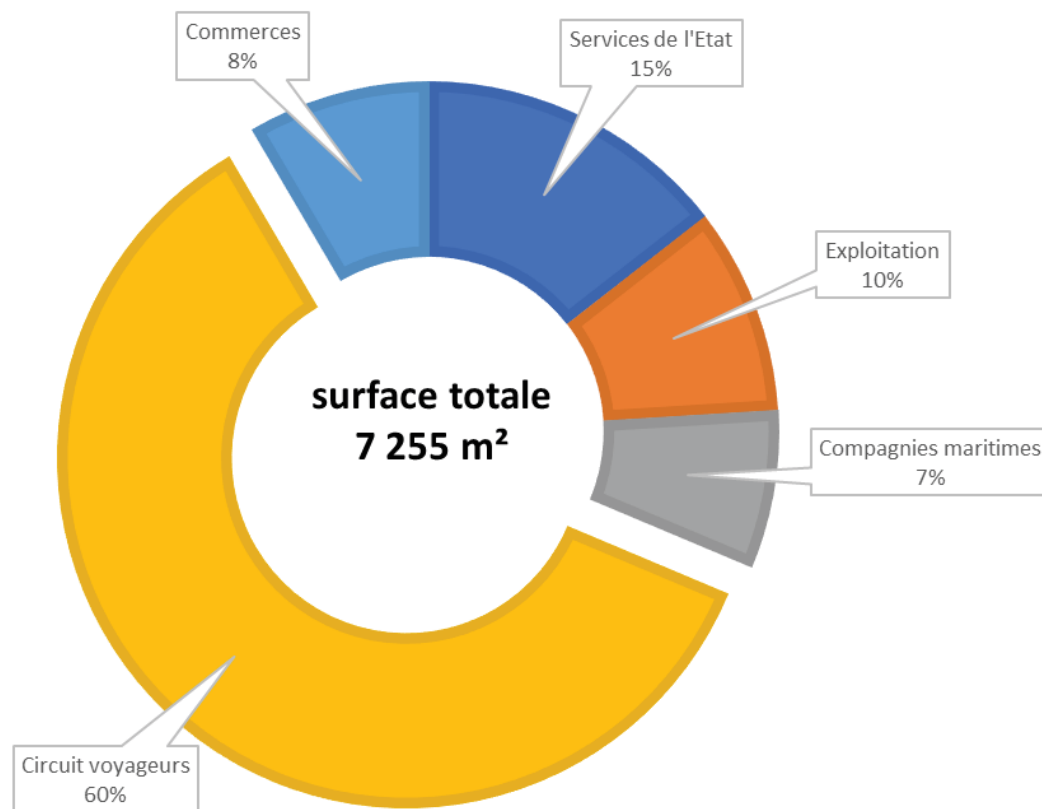
- Poste 1
- Outillages
- Passerelle



Echanges et débats

Surface totale existante	
<i>Services de l'Etat</i>	1288
Gare et autres	2940
surface totale bâtiment	4 228 m²
Surface locaux futur	
<i>Services de l'Etat</i>	1050
<i>Exploitation</i>	693
Compagnies maritimes	530
<i>Circuit voyageurs</i>	4368
<i>Commerces</i>	614
surface totale bâtiment	7 255 m²

ORGANISATION DES SURFACES DU PROJET





Concertation continue



En attendant l'enquête publique

Comité de suivi pour présenter l'étude d'impact, les mesures ERC, le dossier de dérogation espèces protégées? Débattre des impacts

Réunion publique pour présenter le dossier d'enquête publique, et les études environnementales?

Dossier d'enquête publique sur le site Internet avant le début de l'enquête publique?

Port de
Saint-Malo

Merci de votre attention



Un port
de la Région Bretagne



UNION EUROPÉENNE



COMPTE-RENDU				
Objet : Présentation de l'étude paysagère Présentation du projet d'aménagement Point sur les procédures		Lieu : Le Carré, ancien bâtiment de la CCI	Date : 17 mai 2023 18H00-20H20	
INTERVENANTS	INTERLOCUTEUR	Coordonnées	Participant	Diffusion
Région Bretagne	Stéphane Perrin	stephane.perrin@bretagne.bzh		
	Huy-San Tang			
CNDP	Danielle Faysse, garante	danielle.faysse@garant-cndp.fr		
Collège des Institutions	Etat (Sous-Préfecture) M Gueguin		X	
	Etat (DML) Mme Harismendy		X	
	Etat (PAF), M Le Gourrieric		X	
	Mairie de St Malo, M Crance, M Besseiche, Adjoints au Maire		X	
	Agglomération de St Malo, M Bertiaux, DGA		X	
	Ville de Dinard, M Fontaine, représentant le Maire		X	
	SPL Destination SMBMSM, M Crance		X	
	Capitainerie, M Le Nénan			X
Collège des acteurs économiques	Comité de pêche de St Malo, M Leclerc			X
	Brittany Ferries, M Gabriel		X	
	Pilotes, M Geille		X	
	EDEIS, JB Rible, Directeur		X	
	Représentants personnels EDEIS, M Sochard			X
	Représentants Dockers, M Rio			X
	Union maritime, M Bourbon, M Haurez		X	
	IMCA, Mme Guinemer			X
	UCSS, Mme Le Saux			X
	Usagers et de la Plaisance de Saint-Malo, M Roux			X
Collège des Associations environnementales et cadre de vie	A Velo Malo, M Rousseau		X	
	ADICEE, Mme Guilloret,		X	
	OSONS, M Bouffort		X	
	Eau et Rivière de Bretagne, Mme Perrot			X

	BRETAGNE VIVANTE - SEPNB - RANCE EMERAUDE (membre de France Nature Environnement), M Goguel			X
Collège des riverains non organisés et associations d'habitants	M Pavie			X
	M Bessec			X
	M Carsin			X
	Mme Dupont			X
	Droits de cité-Intra muros, M Emmanuel, M Beraud Sudreau		X	
	Collectif Sablons, M Collin, M Guillerrou		X	
	ADCIM, Mme Lescaut		X	
	Intra Malo, M Bastien Thiry		X	
	Collectif Perspectives malouines, M Loitier, Mme Perrard		X	
	Veille Environnement Patrimoine Mme Hilaire		X	

Introduction

Monsieur Perrin accueille les participants et précise que le comité de suivi constitue le cadre actuel de la concertation. Il a été créé en 2021, et fait suite à la concertation de 2020 qui avait permis aux habitants de Saint Malo de s'exprimer sur le projet. Il comporte 4 collèges : acteurs institutionnels, acteurs économiques et salariés du port, associations environnementales, riverains.

Le comité de suivi est un lieu de travail. Des réunions publiques ont été et seront organisées en plus. Tous les éléments du projet sont mis en ligne sur le site internet du projet. Tout est partagé. La réunion de ce jour va permettre de présenter l'état de l'art à aujourd'hui. Monsieur Perrin ajoute également qu'aucun permis de construire n'a été déposé à ce jour.

Le processus est donc le suivant : travail en comité de suivi, puis éventuellement réunions publiques, puis lancement des procédures réglementaires. Le comité de suivi vivra jusqu'à ce que le projet soit terminé. Il y a donc plusieurs années de travail. La concertation va se faire tout au long du chantier.

Concernant la composition du comité de suivi, elle est évolutive. Quatre nouveaux membres intègrent le comité de suivi ce jour :

- L'union maritime de Saint Malo,
- Le collectif Sablons,
- Le collectif Perspectives malouines
- Veille environnement patrimoine.

Chaque entité envoie deux représentants au maximum afin de respecter l'équilibre des échanges. Il est important de respecter cette méthodologie de travail.

Monsieur Perrin ajoute que, conformément à ses engagements, des visuels seront produits aujourd'hui. Le travail sera poursuivi à l'issue de cette réunion.

Madame Faysse rappelle les étapes de la concertation depuis octobre 2020, et sa poursuite sous la forme d'une concertation continue depuis mars 2021. Elle précise que le site internet du projet est alimenté régulièrement de toutes les informations nécessaires, conformément aux préconisations de la CNDP. La concertation continue vise à poursuivre l'information du public et sa possibilité d'expression jusqu'à l'enquête publique.

Elle rappelle le calendrier passé des réunions du comité de suivi, et son articulation avec la dernière réunion publique (présentation du scénario retenu le 31 mai 2022). Le site internet du projet a été remanié afin de faciliter la prise d'informations.

Plusieurs demandes de compléments de prises de vue ont été faites depuis le dernier comité de suivi. C'est donc l'un des objets de la réunion de ce jour. Madame Faysse souhaite que le comité de suivi débattenne sereinement de ce sujet, afin que d'autres aspects importants du projet (milieu maritime, circulation, ...) soient abordés lors de prochaines réunions.

Madame Tang présente l'ordre du jour de la réunion. Elle explique qu'il a semblé important de revenir sur la genèse du projet. Monsieur Mammarella, de l'agence MAP, reviendra sur ce point dans le cadre de son intervention sur l'étude paysagère. Puis, Monsieur Kazakov, de l'agence AREP, présentera le projet architectural qui répond aux enjeux du site. Enfin, un rappel des procédures et de leur calendrier prévisionnel sera effectué.

Etude paysagère :

Monsieur Mammarella précise en introduction, que l'agence MAP intervient sur le projet depuis 2016 afin d'élaborer le programme de l'aménagement du site. Après le concours qui a permis de retenir l'architecte du projet, l'agence a poursuivi son travail sur l'impact paysager.

Historique du projet :

Lors de sa première visite, de nuit, l'impression laissée par l'entrée du site actuel interroge. Où est le port ? (nous y sommes ?). L'espace est vide, sans identité. La gare maritime n'est pas perceptible. L'espace est invisible.

La gare maritime est en retrait, masquée par les bus et le parking de voitures. Elle donne l'impression qu'on a cherché à la dissimuler, dans un cadre très minéral. Or, il s'agit d'un lieu d'entrée sur le territoire français. Il faut lui donner un cadre qualitatif.

Espace logistique dans la ville, le port est perçu par son environnement (intramuros, bassins, cité d'Aleth), mais il le perçoit également. Cet espace doit également être sécurisé car c'est une zone d'accès restreint. Les passagers qui fréquentent le site doivent pouvoir utiliser le site de manière qualitative et en sécurité. Le bâtiment n'est plus dimensionné pour le trafic actuel et encore moins futur (navires de plus grande capacité). Il faut donc adapter l'espace, avoir des capacités supplémentaires pour les véhicules, les passagers. Le terminal doit également s'ouvrir sur le territoire.

L'étude paysagère montre que le terminal est au centre de la ville. Des vues jalons ont été déterminées. Elles donnent la perception à taille et à échelle humaines. Par exemple, sur la plage des Bas Sablons côté est, le terminal ferry est présent, mais derrière les éléments de piscine. Sur la cale de mise à l'eau, on est en frontalité. Au niveau du fort du Naye, des aménagements nouveaux seront perceptibles. Du côté intramuros, on a une vue directe sur le terminal ferry, et les Bas Sablons en paysage arrière. Ces analyses ont été faites à marée haute, basse, de jour et de nuit. Elles sont disponibles sur le site internet.

On doit faire plus dans un espace contraint. Pour cela, on a recherché comment le territoire s'est construit dans le temps. En 1967, on remblaie, crée les bâtiments historiques et le premier terminal ferry. En 1977, on retrouve le terminal existant, le poste 1, la piscine. En miroir s'est aménagé les Bas-Sablons. En 1992, création du poste 2 en gagnant sur la mer.

On s'est interrogé sur la possibilité de moderniser en gagnant encore sur la mer. La réponse de la région Bretagne a été négative. Peut-on construire sous la terre pour faire des parkings par exemple ? C'est réglementairement impossible en raison du PPRI. Peut-on faire un dénivelé (parking aérien) ? On aurait alors donné directement sur l'intramuros. C'était donc impossible.

L'hypothèse retenue a été de déplacer des entités présentes actuellement sur le site : pilotes, service urbanisme de la ville. Nous avons également envisagé d'utiliser l'espace de la piscine, mais la ville a

d'autres projets pour ce site. Le territoire reste contraint, malgré la petite extension. La solution était de créer un niveau supplémentaire de bâtiment pour que les besoins de 7 000 m² n'occupent que 3 500 m² au sol. Cela permet également de répondre au besoin de terre-plein supplémentaire. Sur cette base, nous avons étudié plusieurs hypothèses pour réfléchir à l'organisation de l'espace permettant de gérer les jours les plus chargés. Le scénario préférentiel a été la base du concours. Il permet de gérer le fonctionnement global du site.

Ce scénario nécessite de pouvoir se rapprocher du poste 1. Dans le programme, le bâtiment en R+1 arrivait jusqu'à l'œil d'entrée de la porte de l'écluse. La proposition d'Arep, lauréat du concours de maîtrise d'œuvre, rapproche le bâtiment de la chaussée Eric Tabarly, en mettant le parking ville/port à l'intérieur, ce qui permet d'arrêter le bâtiment plus en amont. En tant que technicien, le projet nous paraît pertinent pour le futur de Saint Malo. Il reste la question de la passerelle. Celle-ci est indispensable car on ne peut pas se permettre d'avoir un flux piéton au niveau du sol pour atteindre le poste 1. Il faut trouver la meilleure solution.

Madame Tang remercie Monsieur Mammarella et ajoute qu'il semblait important de bénéficier du témoignage d'acteurs présents depuis l'origine du projet.

Présentation du projet d'aménagement :

Monsieur Kazakov, de l'agence AREP, rappelle la genèse du concours. La presqu'île du Naye s'est construite sur la mer dans un environnement magnifique (intramuros, Bas-Sablons), autour du fort du Naye. Le principe était de créer une porte d'entrée vers la ville de Saint Malo, en écho au fort.

Nous avons souhaité recréer un lien urbain, un parcours entre les quartiers tout en laissant un grand espace qui pourra évoluer avec le temps. Avec le parvis, qui deviendrait une nouvelle place, nous mettons de la vie. Le bâtiment fait écho à la ville intramuros, par ses matériaux (socle en granit beige surmonté d'un niveau en bois). Le parvis crée une promenade le long de la façade. Différentes animations (café, restaurant) permettront au bâtiment de participer à la vie de la ville. Pour mieux se repérer, Monsieur Perrin précise que les arbres figurant sur les images existent déjà à côté du fort du Naye.

L'ensemble des arbres est préservé, tout comme les murs historiques.

Une personne demande si l'acrotère n'est pas plus élevé que dans l'ancien projet. Il est répondu que le nouveau bâtiment ne possède pas d'acrotère. Il n'y a pas de toiture technique dans ce bâtiment, ce sont simplement des sheds, des puits de lumière.

La préservation du fort du Naye et des espaces verts a été un choix. Une roselière sera créée dans les douves. La gare maritime d'aujourd'hui est complètement coupée de la ville. Demain, on crée un grand parvis, incluant toutes les fonctionnalités permettant d'accéder à la gare et aux services. Derrière la façade urbaine, on retrouve le parking, puis le terre-plein.

Les vues visant à faire comprendre la hauteur du bâtiment par rapport à la ville sont des coupes et non pas des perspectives. Le projet du bâtiment est à environ 9 mètres de hauteur, sensiblement comme le poste de commandement, et moins haut que la capitainerie. La passerelle est complètement transparente (toiture à 7 mètres de hauteur, garde-corps en maille inox).

Une personne demande pourquoi les passagers doivent être en hauteur. Il est répondu que de nombreux flux se croisent sur le terre-plein : derrière la passerelle se trouvent les convoyeurs bagage, les véhicules qui tractent le fret non accompagné. Faire croiser ces flux avec les voyageurs piétons serait très dangereux. Une personne demande pourquoi on n'utiliserait pas des navettes électriques. Madame Tang précise que des navettes sont prévues pour l'accès au poste numéro 2, qui est plus éloigné. Pour le poste 1, l'acheminement par navettes n'est pas adapté, il faudrait gérer 550 personnes sur une escale courte, pour parcourir 70 mètres (distance entre la station pour prendre les navettes et la rampe du poste 1), ce qui est compliqué du point de vue opérationnel.

Une personne demande où sont les remparts par rapport à la passerelle sur une des illustrations. Elle en conclut que la passerelle cache les remparts. Monsieur Kazakov répète que la passerelle est transparente, ouverte, seuls la toiture et le plancher constituent « quelques lignes dans le paysage ». Il est impossible de la réduire plus.

Monsieur Perrin ajoute qu'actuellement il y a déjà des bâtiments : la capitainerie par exemple. L'idée a été de se caler sur les hauteurs des bâtiments existants. C'est le travail effectué avec l'Architecte des bâtiments de France. Un autre axe est de travailler sur la transparence. C'est pourquoi la passerelle ne sera pas vitrée contrairement à ce qui a pu être dit. Concernant les garde-corps, la référence est le pont de Saint Malo (maille inox). Il ajoute qu'une clôture de 4,30 mètres de haut est déjà existante.

Monsieur Kazakov dévoile la coupe dans l'autre sens (coupe urbaine transversale sur le diaporama) qui montre l'importance que la piscine prend dans le paysage. Celle-ci cache d'ailleurs une grande partie du projet portuaire quand on regarde à partir des Bas Sablons.

La vue actuelle depuis la place Monseigneur Duchesne met en évidence la présence de la piscine, ainsi que celle de tous les bâtiments existants sur le site, dont le fort du Naye. La même vue avec le projet fait apparaître le futur parking qui sera arboré, une partie de la gare maritime, et la passerelle. A cette distance, les installations seront peu perceptibles à l'œil nu. Le changement sur le panorama existant est faible. Une participante ajoute qu'il faut également prendre en compte tous les bâtiments le long du port (chargement, Timac) et cela a un impact visuel existant.

Le travail sur le bâtiment s'est appuyé sur la démarche EMC2B (énergie, matière, carbone, climat, biodiversité). Cela implique par exemple la présence de 2 000 m² de panneaux photovoltaïques en toiture dans le respect des matériaux et du site environnants. L'apparence sera donc celle de l'ardoise. La surface permet au bâtiment d'être autonome en énergie. Ce travail a été effectué avec l'Architecte des Bâtiments de France. Un maximum de lumière est apporté par des ouvertures (sheds) côté nord : les espaces publics sont ventilés naturellement. Le bois est également utilisé, tout comme le granit identique à celui de Saint Malo. Le bâtiment sera isolé à partir de paille.

La façade s'inspire de l'intramuros de Saint Malo : un rez-de-chaussée en granit, un étage en bois, et une toiture en zinc sont les marqueurs du bâtiment. Il n'y a pas d'espace inutile : les espaces publics ont tous une fonction, par exemple celle de salle d'attente. Monsieur Kazakov décrit les flux dans le bâtiment, qui est toujours divisé en deux entre l'espace public et l'espace à accès restreint après le passage en douane. L'objectif est de clarifier les flux.

Une personne demande ce qu'il en est sur le stationnement des poids lourds à l'extérieur de la ville. Monsieur Perrin confirme que ce sujet est pris en compte par Saint-Malo Agglomération. Monsieur Bertiaux annonce qu'un appel d'offres a été lancé pour des études sur ce sujet. La région est d'ailleurs prête à cofinancer ces études. Concernant le terminal, il faudrait que les camions attendent sur la plateforme et soient libérés au fur et à mesure des besoins, pour procéder aux formalités.

Point sur les procédures :

Madame Tang précise que la demande d'autorisation environnementale a été déposée le 24 avril 2023. Elle comprend un grand nombre d'études réalisées depuis 2016, précise les mesures d'évitement de réduction, de compensation et d'accompagnement. Ces éléments seront mis à disposition lors de l'enquête publique, avec l'ensemble des documents décrivant le projet.

Concernant les autorisations d'urbanisme, le permis d'aménager est obligatoire pour les voiries, stationnement, espaces publics car situé dans un périmètre de protection et site classé. Le permis de construire est lié à la gare maritime. Un permis de démolir les bâtiments existants sera également déposé. Les dossiers d'urbanisme comprennent un très grand nombre de documents portant sur tous les aspects du projet.

Les pièces qui vont constituer le dossier de demande d'autorisation d'urbanisme sont en cours de rassemblement. L'objectif est de déposer le dossier pour la mi-année 2023.

L'enquête publique devrait débuter en septembre 2023 si le dossier est bien complet. L'objectif est d'obtenir l'autorisation en avril 2024.

Une personne demande si une réunion est prévue pour parler du déroctage, des sédiments. Madame Tang répond que cela correspond à un souhait de la région Bretagne.

Eléments complémentaires :

Madame Tang ajoute qu'un travail sur la perception de la passerelle a été demandé à l'agence MAP, car les choses ne sont pas figées, et il est intéressant d'étudier différentes hypothèses.

Monsieur Mammarella intervient pour informer le public qu'un textile orange a été installé sur le terminal, à une hauteur de 7 mètres qui correspond à l'altimétrie envisagée dorénavant pour le haut de la passerelle (toiture). Il ajoute que le phasage des travaux prévoit une installation de la passerelle à compter de 2030. Pour autant, il est important de se mettre d'accord dès aujourd'hui sur ce que l'on souhaite.

Il présente des vues à partir de plusieurs angles, mettant en avant l'impact visuel du projet.

Depuis la cité d'Aleth, l'impact visuel est relativement faible par rapport à la Timac par exemple. Des simulations à +8mètres, +7 mètres, couleur jaune et couleur grise permettent d'appréhender les conséquences des choix qui peuvent être faits.

Depuis la cale des Bas Sablons, le projet est plus présent, en particulier sur les vues zoomées qui ne correspondent pas à la vue humaine. Sur la vue à 8 mètres, la passerelle est perceptible. En changeant la couleur, la transparence est améliorée. En baissant la hauteur à 7 mètres, la passerelle sera donc encore moins visible.

Depuis intramuros, la gare est très discrète. L'abaissement à 7 mètres et la mise en couleur grise de la passerelle améliorent la visibilité vers les Bas Sablons.

Depuis la digue, on retrouve en filaire, la passerelle.

Ces points de vue sont soumis à réflexion. Il y aura nécessairement une passerelle. L'objet des échanges est la matérialisation de la passerelle.

Une personne demande pourquoi il n'y a pas de vue à partir de la digue des Bas Sablons, ou du Cunningham, considérant que personne ne passe sur la cale. Une autre ajoute que cette demande a été faite le 13 octobre et regrette de ne pas avoir de réponse. Madame Tang répond qu'une vue à partir de la place Monseigneur Duchène a été présentée par AREP précédemment. Elle ajoute qu'il y a des milliers de points de vue à Saint Malo et qu'il ne faut pas focaliser l'intérêt d'un bâtiment uniquement d'un seul point de vue. L'approche a été matérialisée depuis de nombreux points de vue.

Une personne ajoute que la digue des Bas-Sablons est inscrite au patrimoine architectural de la base de données Mérimée. (NB Post réunion pour éviter toute confusion : elle est inventoriée dans la base Mérimée à l'inventaire général. Elle n'est pas inscrite au titre des monuments historiques).

Monsieur Perrin dit qu'il est prêt à demander une vue supplémentaire à partir du Cunningham et qu'il n'y a rien à cacher. Une participante estime que si chacun demande une vue depuis sa cuisine, on n'en sortira jamais. Un autre intervenant dit qu'il faut « arrêter d'enfumer les gens ».

Monsieur Perrin reprend la parole. Il considère que des gens sont opposés au projet et qu'ils en ont tout à fait le droit. Certains ont écrit qu'ils préparent déjà leur recours. Il répète que le visuel demandé sera produit et souhaite que l'on acte ce soir que des visuels ont été produits, que des nacelles ont été installées tout le week-end pour que le public puisse prendre en compte la hauteur de la passerelle. Il ajoute que toutes les données sont disponibles sur le site internet du projet. Il ne peut donc accepter que l'on reproche d'enfumer.

Il n'est pas possible de transmettre des plans finalisés sur des sujets en cours de concertation. Certains tirent des conclusions alors que la région Bretagne n'a pas fini de discuter avec l'Architecte des Bâtiments de France. Monsieur Perrin a deux objectifs : obtenir l'accord des ABF, et la signature du maire de Saint Malo qui va vérifier que c'est conforme au plan. Concernant l'acceptation sociale, il confirme que c'est la clé de développement du port et des activités portuaires en général. On peut ne pas être d'accord, mais il faut conserver une certaine mesure. Un retour de la réunion de ce soir sera fait à l'ABF.

La vue demandée sera produite, mais il faut bien que tout le monde intègre dans ses paramètres que des bâtiments sont existants (piscine par exemple). Les vues zoomées ne sont pas les vues réelles. Le dispositif de nacelles permet de bien prendre en compte les échelles. Monsieur Perrin rappelle par ailleurs que les points de vue sont très nombreux, et que le paysage est extrêmement changeant en raison des marées. A marée haute, les mâts des bateaux sont une entrave à la vue.

Madame Faysse apprécie que la région Bretagne accepte de produire la vue demandée pour apaiser les choses. Elle ajoute cependant que la manière de demander n'est pas sereine pour le débat public. Elle insiste pour que la vue soit faite d'un lieu public et non pas à partir du Cunningham. Elle ajoute qu'il s'agit de deniers publics.

Monsieur Perrin souhaite que l'on s'accorde sur la hauteur et les coloris. Il propose que la hauteur soit de 7 mètres et couleur gris pierre.

Par ailleurs, le parcours de Rochebonne jusqu'à la cité d'Aleth est également très fréquenté par les piétons et cyclistes. C'est la raison pour laquelle les sujets de l'interface ville/port du parvis sont travaillés.

Monsieur Perrin considère qu'envisager des recours, alors que les éléments de dépôt du permis de construire ne sont pas encore stabilisés, n'est pas une posture de dialogue.

Madame Tang confirme que la réunion avait pour but de recueillir les avis sur le travail qui a été mené. Le traitement de la passerelle a évolué depuis le début des études (transparence, couleurs, hauteur), des visuels ont été produits pour mesurer l'impact que ces paramètres ont sur la perception de la passerelle.

Un intervenant du collectif Sablons prend acte du travail qui a été fait sur les matériaux, la couleur et la hauteur. Il rappelle que la demande porte sur deux visuels : un sur la digue devant le phare, un sur la digue dans le prolongement de l'avenue Amiral Magon. Il ajoute que la digue est très fréquentée. Il ne croit pas un instant que la passerelle restera non vitrée et pense qu'au bout de quelques mois, on verra les vitriers arriver.

La présidente de l'Adicée a pris connaissance d'articles dans la presse. Elle interroge le collectif Sablons pour savoir sur quelles bases ils ont pu organiser leur dernière réunion publique (hauteur, impact), alors que le projet n'est pas finalisé. Elle ajoute que n'ayant pas à ce jour les cotes réelles, il est difficile de déterminer l'impact. La contestation du permis dès qu'il sera déposé ne sera pas prise en compte par le tribunal. Tout projet ne peut recevoir l'avis favorable de tout le monde. Il faut se respecter entre nous. L'Adicée ne souhaite pas s'exprimer tant que le permis ne sera pas déposé.

Un représentant de l'Union maritime qui a participé aux précédentes réunions au titre des pilotes trouve que la forme des débats est choquante. Les précédentes réunions du comité de suivi étaient faites dans un climat plus apaisé. « Il pense que cela doit être souligné au niveau de la CNDP et se dit interloqué ». Si la présence de nouveaux arrivants fait dégénérer le débat, cela pose un problème de fond.

Monsieur Perrin estime que l'on fait un procès d'intention à la région Bretagne en pensant que des vitrages seront installés dans un second temps sur la passerelle. L'ABF a un point de vigilance sur la transparence de l'équipement. Si le projet d'installer des vitrages réapparaissait, l'accord de l'ABF serait nécessaire et il ne serait pas acquis. Le travail avec les ABF en général se fait toujours en amont, bien avant de déposer le permis de construire. Il prend pour exemple un projet sur l'Hôtel de Bon Pasteur, pour lequel le dialogue préalable avec l'ABF qui s'est conclu par un refus, a enterré l'idée.

Sur le terminal, à ce stade du projet, des échanges ont déjà eu lieu. La région Bretagne s'assure de répondre aux exigences, sans préjuger de l'avis final de l'ABF. Cela est valable pour tous les sujets portuaires. D'ailleurs, en complète coordination avec la ville, il a été convenu que la méthodologie serait d'avoir un plan d'ensemble, sans faire de « saucissonnage ». On travaille donc sur une autorisation de programme avec les services d'urbanisme de la ville sur l'ensemble des projets portuaires. Il n'est pas possible de développer un projet contre la ville. La méthodologie envisagée et partagée est un travail en continu pour que les sujets soient purgés avant l'instruction formelle par l'ABF.

Phasage des travaux :

La première phase de travaux 2025/2027 concernera la gare maritime, le terre-plein, les accès maritimes et les embectages d'écluses.

Une deuxième phase de travaux, à partir de 2030, concernera le poste 1, les outillages, et la passerelle. Nous aurions pu présenter seulement la première phase. Mais nous avons fait le choix de présenter la globalité du projet car c'est ce qui est le plus cohérent.

Madame Tang ajoute que la question de la passerelle n'a pas été occultée, bien qu'elle ne concerne que la deuxième phase.

Une personne demande si des études ont été faites pour l'impact visuel sur l'autre côté de la Rance. Il est répondu que cela n'a pas été regardé.

Monsieur Crance, accompagné de Messieurs Besseiche et Bertiaux, remercie pour l'organisation des réunions et rappelle leur attachement à une vraie concertation. Plusieurs sujets communs avec la région Bretagne sont abordés en amont pour que les points difficiles soient traités lors des dépôts de dossier. Par ailleurs, il ne faut pas oublier l'objectif. Le port dans la ville constitue un écosystème essentiel pour notre ville. Nous sommes très attentifs au devenir de l'activité portuaire et du trafic transmanche en particulier car des arbitrages importants peuvent être faits par les compagnies si on ne se modernise pas. Nous n'irons pas à l'encontre de notre richesse, de notre patrimoine. Le maire de Saint Malo n'outrépassera pas la position de l'ABF. Cette phase de concertation continue, et sa poursuite pendant les travaux est très importante. La physionomie de notre port dans les 10 ans qui viennent aura complètement changé, car il y a un sujet sur les parties pêche, commerce et sur la plaisance. Il faudra coordonner tout cela. J'ai découvert les trois photos de l'évolution du port au fil du temps. Il faut accepter un taux d'acceptabilité. On sait que la lecture des personnes est différente. Il faut mesurer les nuisances, les améliorations, ce que cela apporte. C'est tout l'enjeu sur de multiples sujets.

Conclusion

Monsieur Perrin informe que le périmètre portuaire est considéré comme peu qualitatif (bâtiments dégradés, implantations pas toujours cohérentes, ...). Le travail de la région Bretagne se fait toujours dans un sens qualitatif et d'insertion dans le paysage.

Concernant le comité de suivi, il souhaite qu'en soit organisé un avant le lancement de l'enquête publique concernant en particulier les sédiments. Il faut donc trouver une date avant le mois de septembre. Madame Faysse estime qu'il est important de débattre des impacts en particulier en phase travaux, par exemple avec le monde de la pêche. Elle pense également qu'une réunion publique serait utile avant le lancement de l'enquête publique pour présenter le dossier et la démarche. Cela permettrait une meilleure qualité de l'enquête publique. Monsieur Perrin répond que des dates possibles seront diffusées dès que possible.

Site de la Région : <https://ports.bretagne.bzh/grands-projets/terminal-ferry-du-naye>