

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	<p>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.</p>
4	Calcul de TRI pour l'ensemble des scénarios	Réunion de lancement du 01/10/2020	<p>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.</p>

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

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée										
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										
7	Souhait d'avoir un budget plus détaillé du volet maritime.	Atelier 2	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'oeuvre qui vont se poursuivre jusqu' à la passation des marchés de travaux. Tableau de postes de dépenses du volet nautique <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.										

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

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée
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	<p>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 ???)</p> <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>	Atelier Breton	<p>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.</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 a pas d'autre étape de développement du terminal envisagée en dehors des scénarii proposés.</p>

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

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée
	<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>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 : 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</p>

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée
	<p>L'investissement et les énergies renouvelables ;(Bâtiments BBC,voire +, certifications HQE ,breams ,autre(s) ,...) ,(eolien,hydrolien,....) ? Superbe pour hydrogene</p>		<p>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 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

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>		<ul style="list-style-type: none"> - 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).</p> <p>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>
11bis	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	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.

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

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée
			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.
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	<u>Rappel des Etudes et des catégories d'inventaires menées dans le cadre du projet</u> : Inventaire faune flore terrestre, inventaire et bibliographie avifaune/mammifères marins, inventaire des herbiers à zostère, des macroalgues subtidales, benthos (endofaune benthique).
13	Est-ce que le projet inclut un inventaire des espèces en voie d'extinction pour mesurer les impacts sur ces espèces ?	Atelier 5	<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,

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée																												
			<p>notamment lors de la concertation préalable en cours, et leur synthèse est intégrée au dossier de demande d'autorisation environnementale.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Liste des bureaux d'études techniques spécialisés indépendants retenus par la Région Bretagne pour la réalisation des études nécessaires à la complétude du dossier.</p> <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	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.																												
18	Espaces verts envisagés ?	Atelier 2																													

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

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée
			<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>
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 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>

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée																									
			En complément, confère réponses 16 et 17																									
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	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.																									
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 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).	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 Saint-Malo.</p> <p>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>	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	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																								

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

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée
			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.
24	Dragage : résidus : où vont-ils ?	Atelier 1	Confère question 25
25	Les boues de dragage seront-elles intégralement recyclées à terre	Atelier Breton	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. 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.
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	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. 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

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

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée											
			<p>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"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Navires existants</th> <th rowspan="2">Navire référence du projet</th> </tr> <tr> <th></th> <th>Bretagne</th> <th>Pont-Aven</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pax</td> <td>2056</td> <td>2400</td> <td>1800</td> </tr> </tbody> </table>		Navires existants		Navire référence du projet		Bretagne	Pont-Aven	Pax	2056	2400	1800
	Navires existants		Navire référence du projet											
	Bretagne	Pont-Aven												
Pax	2056	2400	1800											

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

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée																																				
			<table border="1"> <tr> <td>Cabines</td> <td>376</td> <td>650</td> <td>500</td> </tr> <tr> <td>Lits</td> <td>1168</td> <td>2000</td> <td>1300</td> </tr> <tr> <td>Véhicules de tourisme</td> <td>580</td> <td>650</td> <td>600</td> </tr> <tr> <td>Fret</td> <td>40</td> <td>80</td> <td>70</td> </tr> </table> <p>Ligne ST Malo Iles Anglo Normandes :</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td colspan="2">Navires existants</td> <td>Navire référence du projet</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Rapide</td> <td>Libération</td> <td>Type « Libération »</td> </tr> <tr> <td>Pax</td> <td>740</td> <td>900</td> <td>900 à 1000</td> </tr> <tr> <td>Véhicules de tourisme</td> <td>175</td> <td>200 à 240</td> <td>200 à 240</td> </tr> <tr> <td>Fret</td> <td>-</td> <td>-</td> <td></td> </tr> </table>	Cabines	376	650	500	Lits	1168	2000	1300	Véhicules de tourisme	580	650	600	Fret	40	80	70		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	-	-	
Cabines	376	650	500																																				
Lits	1168	2000	1300																																				
Véhicules de tourisme	580	650	600																																				
Fret	40	80	70																																				
	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>	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>																																				

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

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée
	<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> <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. 		<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> <p>Le comité de suivi permettra d'informer la population sur les suites données.</p>
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	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.

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

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée
			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.
32	Photovoltaïque : est-ce vraiment novateur en apport en énergie ? Quid des énergies marines ?	Atelier 3	<p>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).</p> <p>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.</p>
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	<p>Un volet contribution et vulnérabilité au changement climatique est imposé dans une étude d'impact. Un bilan carbone sera effectué.</p> <p>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.</p>
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	

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

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée
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	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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'oeuvre 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.</p>
50	N'est-ce pas l'occasion d'ouvrir, de nouveau, au public un espace portuaire ?	Atelier Breton	
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 s'insérer dans un projet plus vaste, visant à réduire les parcs de	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.

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

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée
	stationnements de voitures qui défigurent les abords d'intra-muros ?		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	<p>Le programme du projet respecte les dispositions du PLU en vigueur. 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.</p> <p>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 coopérations et de partenariats qui devront être poursuivis pour assurer la compatibilité entre les projets (réunions bimestrielles entre les 2 collectivités associant EDEIS sur les questions portuaires).</p> <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>
10	Comment le projet s'insère dans le PLU ? Quel travail est fait avec la collectivité ?	Réunion de lancement du 01/10/2020 , ateliers	
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	
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	

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

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée
			<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 8m, 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 gare à 5 500 m² environ, contre 4 400 m² environ actuellement).</p> <p>Le choix d'une toiture terrasse facilite la réponse à cette somme de contraintes.</p>
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.

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

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée
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 seraient 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 aménagement, soit au dragages nécessaire dans le port des Sablons ?	Atelier Breton	Confère question 40

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

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée
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.
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.