

## Diffusion d'éléments techniques complémentaires au dossier de concertation

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 25018 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	<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</p>

## Diffusion d'éléments techniques complémentaires au dossier de concertation

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée
			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.
5	Eléments de sensibilité dans les calculs socio-économiques	Réunion de lancement	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
2	Maintien de l'activité pendant les travaux	Réunion de lancement	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 cette enjeu, ce qui sera fait dans le prochaines étapes des études de conception.
8	Quelles sont les raisons de l'érosion du trafic ?	Réunion de lancement	Le trafic maritime passager et fret baisse sur toute la façade Manche, y compris à St Malo. Les raison 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.
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 <a href="#">Déposer le doc sur le site</a> (Cliquer sur le lien hypertexte)

# Diffusion d'éléments techniques complémentaires au dossier de concertation

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée																									
23	<p>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).</p>	Atelier Breton	<p>A ce stade, le volume global de matériaux à draguer est estimé à environ 140 000 m<sup>3</sup> pour le scénario 3 qui comprend l'ensemble des aménagements envisagés par la Région Bretagne. Concrètement ce volume comprend le dragage de 100 000 m<sup>3</sup> de sédiments meubles et le déroctage de 40 000 m<sup>3</sup> de roches superficielles. Les opérations de déroctage concernent principalement le chenal extérieur d'accès à l'avant-port de Saint-Malo. Les volumes à extraire par zones et pour chacun des scénarios sont les suivants :</p> <table border="1" data-bbox="1003 630 2085 1002"> <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 m<sup>3</sup></td> <td>65 000 m<sup>3</sup></td> </tr> <tr> <td>souille et chenal d'accès au poste P1</td> <td>-</td> <td>40 000 m<sup>3</sup></td> <td>5 000 m<sup>3</sup></td> <td>45 000 m<sup>3</sup></td> </tr> <tr> <td>dragages d'entretien de l'avant-port</td> <td>30 000 m<sup>3</sup></td> <td>30 000 m<sup>3</sup></td> <td>30 000 m<sup>3</sup></td> <td>30 000 m<sup>3</sup></td> </tr> <tr> <td><b>Total</b></td> <td>30 000 m<sup>3</sup></td> <td>70 000 m<sup>3</sup></td> <td>100 000 m<sup>3</sup></td> <td>140 000 m<sup>3</sup></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 <sup>3</sup>	65 000 m <sup>3</sup>	souille et chenal d'accès au poste P1	-	40 000 m <sup>3</sup>	5 000 m <sup>3</sup>	45 000 m <sup>3</sup>	dragages d'entretien de l'avant-port	30 000 m <sup>3</sup>	<b>Total</b>	30 000 m <sup>3</sup>	70 000 m <sup>3</sup>	100 000 m <sup>3</sup>	140 000 m <sup>3</sup>			
Secteur à draguer / dérocter	Scénario de référence	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3																								
chenal extérieur	-	-	65 000 m <sup>3</sup>	65 000 m <sup>3</sup>																								
souille et chenal d'accès au poste P1	-	40 000 m <sup>3</sup>	5 000 m <sup>3</sup>	45 000 m <sup>3</sup>																								
dragages d'entretien de l'avant-port	30 000 m <sup>3</sup>	30 000 m <sup>3</sup>	30 000 m <sup>3</sup>	30 000 m <sup>3</sup>																								
<b>Total</b>	30 000 m <sup>3</sup>	70 000 m <sup>3</sup>	100 000 m <sup>3</sup>	140 000 m <sup>3</sup>																								
1	Taille des futurs navires	Réunion de lancement	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																									

# Diffusion d'éléments techniques complémentaires au dossier de concertation

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée																																														
			<p>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> <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> </tbody> </table> <p>Ligne ST Malo Iles Anglo Normandes :</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>Rapide</th> <th>Libération</th> </tr> </thead> <tbody> <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> </tbody> </table>		Navires existants		Navire référence du projet		Bretagne	Pont-Aven	Pax	2056	2400	1800	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	Pax	740	900	900 à 1000	Véhicules de tourisme	175	200 à 240	200 à 240	Fret	-	-	
	Navires existants		Navire référence du projet																																														
	Bretagne	Pont-Aven																																															
Pax	2056	2400	1800																																														
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																																															
Pax	740	900	900 à 1000																																														
Véhicules de tourisme	175	200 à 240	200 à 240																																														
Fret	-	-																																															

## Diffusion d'éléments techniques complémentaires au dossier de concertation

Num	Question	Quand ?	Réponse apportée																												
15	Qui réalise les études spécifiques	Réunion de lancement	<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																														
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 ?	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>																												