



Port de  
**Saint-Malo**  
MODERNISATION DU  
TERMINAL DU NAYE

**Dossier de concertation préalable**  
avec garants du 1<sup>er</sup> octobre au 13 novembre 2020

en application de l'article L121-8 du Code de l'environnement



Un port  
de la Région Bretagne



Exploité par



Projet soutenu par

UNION EUROPÉENNE



# Sommaire

Éditorial .....	3
Synthèse .....	4

## Partie 1 :

### **Le maître d'ouvrage du projet et la concertation..... 6**

■ INTRODUCTION .....	6
■ UNE CONCERTATION SOUS L'ÉGIDE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC .....	6
■ LES GARANTIES APPORTÉES PAR LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC .....	7
■ LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE .....	7
■ LE CADRE JURIDIQUE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE .....	7
■ LE RÔLE DES GARANTS .....	8
■ LE DISPOSITIF DE LA CONCERTATION .....	8
■ LES SUITES DE LA CONCERTATION .....	8

## **Partie 2 : le projet.....10**

■ UN ÉQUIPEMENT AU SERVICE DE SON TERRITOIRE .....	10
L'historique du terminal du Naye .....	10
Le terminal du Naye au sein du territoire .....	11
Les origines du projet de modernisation du terminal du Naye .....	11
■ LE TERMINAL DU NAYE AUJOURD'HUI .....	12
L'économie du terminal du Naye .....	12
Les acteurs publics et professionnels présents sur le terminal .....	13
Des infrastructures maritimes et terrestres inadaptées aux nouveaux trafics.....	14
■ LES ENJEUX À PRENDRE EN COMPTE .....	16
La proximité d'un patrimoine remarquable.....	16
L'environnement humain et naturel.....	16
Le milieu naturel marin.....	17
Les activités économiques.....	17

## Partie 3 :

### **Quatre scénarios aux ambitions différentes à prendre en compte ..... 18**

#### **L'option de référence : Concentrer les efforts sur les aménagements essentiels ..... 18**

#### **Le scénario 1 : Améliorer le fonctionnement par la rénovation du poste 1..... 20**

#### **Le scénario 2 : Améliorer le fonctionnement par un poste 2 plus accessible ..... 22**

#### **Le scénario 3 : Améliorer l'ensemble de l'équipement ..... 24**

#### ■ À CE STADE, UN SCÉNARIO PRIVILÉGIÉ PAR LA RÉGION BRETAGNE..... 27

## Partie 4

### **Le coût, le financement et le calendrier du projet .28**

■ LE COÛT ET LE FINANCEMENT .....	28
■ LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL ET LES ÉTAPES CLÉS DU PROJET .....	28



La Région Bretagne est l'autorité portuaire du port de Saint-Malo depuis 2007, et à ce titre, a décidé d'engager un projet de modernisation du terminal ferry du Naye. Ce projet est essentiel au développement pérenne et durable du port de Saint-Malo et de son territoire. Il s'intègre totalement dans la feuille de route régionale consacrée au développement maritime de la Bretagne.

L'environnement, les mobilités, l'économie et l'attractivité du territoire constituent les enjeux principaux de ce projet et font écho aux grands défis auxquels notre région et les bretonnes et les bretons sont confrontés.

Compte tenu de ses caractéristiques et de ses impacts potentiels, la Région Bretagne doit organiser une concertation préalable à la décision de réaliser ce projet. Loin de considérer cette disposition réglementaire comme un frein à l'action de la collectivité, je souhaite que cette concertation préalable constitue un prolongement naturel à la Breizh Cop, qui a déjà permis d'associer la population aux grandes orientations de la Région Bretagne.

Le déroulement de la concertation préalable, supervisé par la Commission Nationale du Débat Public, permettra l'expression de toutes et de tous. Aussi, je vous invite à participer activement aux moments d'échanges proposés afin de faire du port de Saint-Malo, au travers du projet de modernisation du terminal ferry, un exemple de développement durable de la Bretagne.

Loïc Chesnais-Girard,  
Président de la Région Bretagne.

A handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized representation of the name.

## Contexte général

La Région Bretagne, Autorité portuaire de 22 ports bretons, souhaite renforcer le rôle du port de Saint-Malo, en tant qu'outil de développement régional, et plus particulièrement celui du terminal du Naye. Plus de 740 000 passagers, ainsi que 360 000 tonnes de fret transitent tous les ans par ce terminal destiné au trafic des ferries. Cette activité représente un enjeu économique local et régional important. Elle a également des impacts sur d'autres activités humaines, comme sur l'environnement naturel.

La Région a donc initié des études visant à moderniser les installations qui accueillent les ferries menant vers la Grande-Bretagne et les îles Anglo-Normandes.

Compte tenu des caractéristiques du projet, la Région Bretagne a saisi la Commission Nationale de Débat Public conformément aux dispositions l'article L.121-8 du Code de l'environnement, afin que les habitants et les acteurs concernés soient consultés sur son principe, ses contours et ses modalités de réalisation.

## La Commission Nationale du Débat Public et les garants

La Commission Nationale du Débat Public a été saisie en juin 2019. Au vu des enjeux environnementaux et socio-économiques, celle-ci a décidé de mettre en œuvre une concertation préalable avec garants, selon les modalités définies à l'article L.121-15-1 du Code de l'environnement. Autorité administrative indépendante, et acteur majeur de la démocratie participative, la CNDP a pour mission de garantir que l'information donnée sur le projet soit claire, complète et compréhensible. Elle fait en sorte que les citoyens soient informés et que leur point de vue, y compris sur l'opportunité du projet, soit pris en compte. Les deux garants nommés ont pu rencontrer de nombreux acteurs, et ont travaillé avec le maître d'ouvrage, afin de s'assurer que le dossier de concertation, qui présente les éléments essentiels du projet, corresponde aux attentes, et que le dispositif de concertation soit adapté aux enjeux. Ils s'assureront du bon déroulement de la concertation (accès à l'information, prise en compte des avis, respect de chacun). À l'issue de la concertation, ils rédigeront un

bilan de la concertation reprenant leur appréciation sur son déroulement, une synthèse des avis exprimés, ainsi que des recommandations pour les phases ultérieures. Ce bilan sera rendu public.

## Les modalités de la concertation

Le public est informé du projet grâce à des expositions, à des réunions publiques, et à la mise à disposition du dossier de concertation dans des lieux publics et sur la page Internet dédiée. Il peut exprimer son avis au travers d'une adresse postale spécifique, d'une plateforme internet, de registres d'exposition, ainsi que lors des réunions publiques et des ateliers citoyens. Ces modalités tiennent compte des exigences sanitaires du moment.

À l'issue de la concertation, le maître d'ouvrage émettra une synthèse des avis exprimés, et répondra aux questions posées. Ce document, qui indiquera également les choix opérés, sera joint au dossier de demande d'autorisation administrative.

## L'état des lieux du terminal

Le terminal du Naye comprend deux postes à quai. Le poste n°1, vétuste et limité en capacité d'accueil, est très peu utilisé. L'embarquement des piétons sur le poste n°2 est à améliorer. Aucun des postes d'amarrage n'est réellement adapté aux navires à grande vitesse. L'accès au port est limité du fait du marnage<sup>1</sup> important.

Par ailleurs, l'accueil des passagers et des poids lourds sur le terminal n'est pas satisfaisant : les bâtiments sont vieillissants et les capacités de la gare maritime et du parking sont désormais insuffisantes. Cela entraîne des conditions de contrôle et d'embarquement dégradées. Les services offerts et plus généralement les conditions de confort rendent cette infrastructure obsolète.

Les liaisons entre le port et la ville sont également sources de difficultés : les flux de véhicules provoquent des engorgements et le cheminement des usagers piétons est inadapté. Alors que les compagnies maritimes vont mettre à l'eau dans les prochaines années des bateaux aux performances et capacités augmentées, il est apparu nécessaire de moderniser

1 - Marnage : différence de hauteur d'eau mesurée entre les niveaux d'une pleine mer et d'une basse mer consécutives

le terminal afin de conserver, voire augmenter, l'attractivité de Saint-Malo comme porte d'entrée de l'Europe pour les liaisons transmanche.

Ce besoin est à rapprocher également des conséquences du Brexit, qui nécessitera une adaptation des procédures douanières et vétérinaires.

A contrario, en l'absence de modernisation, il apparaît que l'activité du terminal du Naye, élément essentiel du port de Saint-Malo pourrait fortement décliner à terme, car il ne correspondrait plus aux standards de navigation.

### **Quatre scénarios soumis à la concertation**

La région, soucieuse d'avoir une réflexion exhaustive sur les différentes solutions, présente à la concertation 4 scénarios correspondant à des niveaux de service progressifs. Le scénario de référence prend en compte les aménagements obligatoires liés à la vétusté des installations (embectages, accès terrestre au poste numéro 2, amélioration des installations d'accueil actuelles) et à l'évolution des exigences en matière de sécurité et sûreté. Il inclut également le remaniement des liaisons entre la ville et le port.

Les trois scénarios suivants apportent des compléments pour améliorer le fonctionnement du terminal.

Le scénario 1 porte sur une meilleure accessibilité du poste 1. Le scénario 2 insiste, lui, sur l'accessibilité maritime du poste numéro 2.

Enfin, le scénario 3 reprend la plupart des travaux des scénarios précédents. Il se distingue toutefois par la construction d'une nouvelle gare maritime et le réaménagement complet du terre-plein.

### **Les enjeux et les impacts pendant les travaux**

En fonction du scénario retenu, le déroulement des travaux pourra avoir un impact ponctuel sur la qualité de vie (bruit, poussière, ...), sur la qualité de l'eau à l'occasion d'opérations de dragage et de déroctage, et sur les milieux naturels (grandes

algues et mammifères marins par exemple). Néanmoins, la prise en compte des enjeux environnementaux visera à éviter les impacts sur les activités de pêche.



Dans tous les cas, les compagnies maritimes devront adapter leurs horaires.

Le port intérieur restera opérationnel. Les activités touristiques et de loisirs seront très faiblement impactées.

### **Les enjeux et les impacts pendant l'exploitation**

Selon le scénario choisi, le nombre de passagers et le tonnage de fret pourront diminuer ou bien augmenter, entraînant des conséquences sur l'activité économique locale (commerces, services locaux, loisirs,...). Les activités industrielles et de pêche ne verront pas d'impact lié à ce projet.

Dans le scénario 3, le paysage sera modifié par les nouvelles constructions.

### **L'économie du projet**

Pour un investissement total compris entre 35 M€ et 110 M€ TTC, l'attractivité du port de Saint-Malo sera impactée, ce qui aura des conséquences pour l'économie du port, de l'agglomération, et plus largement de la Bretagne.



# Partie 1 :

# Le maître d'ouvrage du projet et la concertation

## ■ INTRODUCTION

La Région Bretagne est Autorité portuaire de 22 ports bretons et, à ce titre, assure l'aménagement et l'entretien de ces infrastructures portuaires. Elle confie à des concessionnaires la gestion des terre-pleins et l'exploitation des installations sous la forme de délégations de service public.

Propriétaire du port de Saint-Malo depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007, elle a confié à la société EDEIS l'exploitation de la majorité du port et de ses différents équipements au 1<sup>er</sup> janvier 2020 :

- l'avant-port : le terminal du Naye dédié au trafic de ferries avec l'Angleterre et les Iles Anglo-Normandes, le terminal des navires de croisières, le trafic côtier et le port de plaisance des Bas-Sablons, ainsi qu'une partie du port de pêche.
- les bassins intérieurs à flot dédiés au trafic de marchandises hors ferries et aux diverses activités de réparation et de construction navale, ainsi qu'à la pêche.

Désireuse de faire du terminal un outil au service du développement régional, et confrontée à un environnement concurrentiel de plus en plus fort, la Région Bretagne est engagée depuis plusieurs années dans l'étude de sa modernisation. Les infrastructures maritimes et terrestres actuelles arrivent en effet à leurs limites, tant en termes de capacité d'embarquement que de vieillissement des ouvrages et outillages. Par délibération du 2 février 2019 et conformément à l'article 121-8 du Code de l'environnement, la Région Bretagne doit organiser une concertation préalable pour associer l'ensemble des acteurs et des habitants à l'étude de son réaménagement et en faire un projet au service du territoire.

## ■ UNE CONCERTATION SOUS L'ÉGIDE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

Par saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), le 25 juin 2019, la Région Bretagne a présenté les caractéristiques de son projet ainsi que les enjeux associés pour le territoire.

Suite à cette saisine, la CNDP a décidé, le 3 juillet 2019, que la collectivité devait organiser une concertation préalable avec garants en application de l'article L.121-8 du Code de l'environnement afin de débattre du projet selon les modalités définies à l'article L.121-15-1 et suivants de ce même code. Elle a considéré, pour justifier sa décision, que les enjeux environnementaux locaux étaient importants, de même que les enjeux socio-économiques et d'aménagement du territoire à l'échelle de la Région Bretagne et que la procédure de concertation préalable était la plus adaptée pour traiter de ces enjeux.

Deux garants ont été désignés par la CNDP pour accompagner cette concertation : M<sup>me</sup> Danielle FAYSSÉ et M. Pierre GUINOT-DELERY.

**Contacts :** [danielle.faysse@garant-cndp.fr](mailto:danielle.faysse@garant-cndp.fr)  
et [pierre.guinot-delery@garant-cndp.fr](mailto:pierre.guinot-delery@garant-cndp.fr)



Panorama des ports de la Région Bretagne

## ■ LES GARANTIES APPORTÉES PAR LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est une autorité administrative indépendante dont le rôle est de faire respecter les procédures de démocratie participative prévues par la Loi ou promues de manière volontaire par les pouvoirs publics et d'assurer leur correcte mise en place. La mission de la CNDP est d'informer les citoyens des démarches initiées et de faire en sorte que leur point de vue soit pris en compte, c'est-à-dire reçoive une réponse, qu'elle soit positive ou négative, de la part du maître d'ouvrage. Son action vise donc à ce que chacun puisse s'exprimer sur l'opportunité même du projet, ses caractéristiques et ses impacts.

La CNDP veille, en particulier, à ce que l'information donnée par le responsable du projet soit accessible, complète et compréhensible.

## ■ LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

L'objectif de la concertation préalable est de partager, avec les acteurs et les populations concernées par le projet, les enjeux environnementaux, les impacts socio-économiques ainsi que les questions de déplacement et d'intégration territoriale en vue de former une décision éclairée. Cette phase de dialogue permettra de recueillir l'expression et les propositions des différents publics pour enrichir la décision qui sera prise ultérieurement par le maître d'ouvrage.

## ■ LE CADRE JURIDIQUE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

L'article L. 121-15-1 du Code de l'environnement dispose que « la concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet ou des objectifs et des principales orientations du plan ou programme, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Cette concertation permet, le cas échéant, de débattre de solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre. Elle porte aussi sur les modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable. »

Ainsi, la concertation doit obéir à un certain nombre de principes parmi lesquels :

- Délivrance au public d'une information complète, transparente, intelligible et sincère ;
- Explicitation des marges de manœuvre permettant, le cas échéant, de faire évoluer le projet en fonction des observations issues de la concertation ;
- « Équivalence » des différents participants, ce terme recouvrant l'idée que chaque intervenant, quel que soit son degré d'expertise supposé, doit voir sa contribution prise en considération et bénéficier d'une réponse argumentée.



## ■ LE RÔLE DES GARANTS

Les garants sont choisis à partir d'une liste d'aptitude nationale. Leur rôle est de s'assurer du bon déroulement de la concertation et de garantir que celle-ci se déroule selon les principes et valeurs de la CNDP.

### Avant la concertation :

Avant la concertation, les garants ont rencontré les différents acteurs (Élus, Associations, Comité départemental des pêches, utilisateurs du terminal Ferry du Naye...) et ont travaillé avec la Région Bretagne, maître d'ouvrage, pour que le présent dossier de concertation réponde au mieux aux attentes d'information des parties prenantes, dans le respect du principe d'égalité de traitement.

Les garants ont également travaillé avec le maître d'ouvrage pour qu'il présente à la CNDP un dispositif de concertation adapté aux enjeux du projet.

Les garants ont aussi vérifié que l'information du public sur la tenue d'une concertation préalable a été la plus large possible.

### Pendant la concertation :

Pendant la concertation, les garants s'assureront en permanence que le public a effectivement accès à l'information nécessaire, notamment aux études d'impact, qu'il peut être fait état d'observations et de propositions et que les échanges sont argumentés et se déroulent dans un climat respectueux de chacun.

### Après la concertation :

Au plus tard un mois après la fin de la concertation, les garants dresseront leur bilan de la concertation. Ce bilan portera une appréciation sur la façon dont la concertation s'est déroulée, fera la synthèse des observations et des propositions qui auront été formulées, y compris le cas échéant, sur l'évolution du projet présenté à la concertation par le maître d'ouvrage. Ce bilan formulera aussi des recommandations, au maître d'ouvrage sur les modalités d'information du public lors des phases ultérieures du projet. Ce document sera rendu public à la fois par la CNDP et par la Région Bretagne.



## ■ LE DISPOSITIF DE LA CONCERTATION

La concertation s'adresse à tout le monde : habitants, riverains, acteurs économiques, salariés du terminal, associations, corps constitués...

### Il s'agit d'informer largement et permettre l'expression de tous.

Concrètement le dispositif comprend :

- une réunion publique d'ouverture à Saint-Malo informant sur le projet et présentant le mandat de la concertation,
- une page internet avec un espace participatif dédié où chacun pourra prendre connaissance du projet et donner son avis,
- une adresse postale permettra à chacun de faire un envoi de courrier,
- le dossier de concertation sera également mis à la disposition du public dans différents lieux : la mairie de Saint-Malo, l'antenne portuaire, la sous-préfecture, le siège de la Région ;
- L'organisation d'ateliers citoyens autour des thèmes suivants :
  - les enjeux environnementaux (impacts maritimes et urbains) ;
  - les enjeux économiques (au niveau local et régional) ;
  - les liaisons entre la ville et le port et les aménagements à définir.
- une exposition associée à un registre d'expression dans la gare maritime, devant l'office du tourisme de Saint-Malo, et à Saint-Servan ;
- une réunion publique de restitution

Il est précisé que les modalités de réunions seront adaptées aux exigences sanitaires en place à la période de consultation.

## ■ LES SUITES DE LA CONCERTATION

Après la concertation, et après avoir pris connaissance du bilan des garants, le maître d'ouvrage produira lui aussi un document effectuant la synthèse des contributions des participants au débat et apportera des réponses aux questions auxquelles il n'aurait pas été répondu pendant la concertation. Ce document présentera les enseignements que le maître d'ouvrage retient de la concertation et sa décision quant aux modalités de poursuite du projet. Ces documents seront joints au dossier de demande d'autorisation administrative qui servira de support à l'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique du projet. Après la concertation, la Région Bretagne mettra en place un comité de suivi qui sera régulièrement informé du déroulement du projet et des études réalisées.

## Le calendrier de la concertation

Phase	Evènement	Date	Heure	Lieu	
Campagne de communication annonçant la concertation préalable. Diffusion et mise à disposition des supports d'information.	Envoi des affiches et du dossier de concertation annonçant la concertation aux mairies	15/09/2020 Au plus tard			
	Campagne de presse papier et numérique,	Courant septembre			
	Fil d'actualité sur les réseaux sociaux	Courant septembre			
	Diffusion d'affiches et de flyers sur le territoire cible	A partir du 17/09/2020		Sites institutionnels, commerces, marchés, événements culturels ou sportifs...	
	Installation des expositions extérieures	A partir du 17/09/2020		Centre de St-Servan, office du tourisme, dans la gare maritime.	
	Dépôt de registres d'expression de la population	Après envoi du dossier de concertation		Permanence ponctuelle des membres l'équipe projet sur les lieux des dépôts des registres (1 journée/semaine).	
	Conférence de presse	À caler	À caler	À caler	
Concertation préalable	Réunion de lancement	01/10/2020	20H	Espace Bouvet, St-Malo	
	Atelier 1/1	05/10/2020	19H30	Antenne portuaire de St-Malo	
	Atelier 2/1	06/10/2020	19H30	Antenne portuaire de St-Malo	
	Atelier 3/1	08/10/2020	19H30	Antenne portuaire de St-Malo	
	Atelier 1/2	12/10/2020	19H30	Antenne portuaire de St-Malo	
	Atelier 2/2	13/10/2020	19H30	Antenne portuaire de St-Malo	
	Atelier 3/2	15/10/2020	19H30	Antenne portuaire de St-Malo	
		Une visite du terminal sera proposée à 19h30 avant chaque atelier			
	Réunion de restitution	05/11/2020	20H	Espace Bouvet, St-Malo	
	Fin de la concertation	13/11/2020			
Rédaction du bilan de la concertation par les garants		Novembre 2020			
Rédaction du bilan de la concertation par le porteur de projet		Décembre 2020			

### L'exemple du port de Brest

La Région Bretagne est engagée dans l'aménagement et l'extension du polder existant. Basé sur des travaux de dragage, il constituera le futur terminal destiné à accueillir des activités liées aux énergies renouvelables à l'horizon 2021.

Ce projet a fait l'objet d'une concertation publique en 2012/2013 qui a conduit notamment à mettre en place un comité de suivi avec les acteurs locaux. Devenu aujourd'hui comité local d'information sur les opérations de dragage (COLISOD), il réunit, deux à trois fois par an, les 40 acteurs concernés par l'opération (services de l'État, collectivités, associations, professionnels, entreprises, bureaux d'études) pour les informer du déroulement des travaux. Le COLISOD a permis de faire

Bouée de collecte de données servant au suivi environnemental du projet.



© DR

émerger en particulier des propositions en matière de suivi environnemental qui ont été prises en compte par la Région Bretagne. Grâce à cette instance, la Région Bretagne a pu continuer à associer à l'opération les différents acteurs mobilisés lors de la concertation publique.



# Partie 2 : Le projet

## ■ UN ÉQUIPEMENT AU SERVICE DE SON TERRITOIRE

### Historique du terminal du Naye

De 1925 à aujourd'hui : les grandes étapes de la construction

**1925-1931** Construction de la grande écluse d'entrée du port de Saint-Malo, l'écluse du Naye complétée par la création d'un terre-plein côté sud.

**1939-1945** Destruction de l'écluse pendant la seconde guerre mondiale puis reconstruction.

**1960** Extension des terre-pleins au sud de l'écluse.

**1978** Mise en service du terminal du Naye, gare maritime et poste à quai n°1 ; création du port de plaisance des Bas-Sablons et aménagement du fort du Naye.

**1980** Mise en place du pont coulissant à l'amont de l'écluse modifiant les conditions d'accès au terminal.

**1990** Extension des terre-pleins sur l'avant-port et création du poste à quai n°2.



## Le terminal du Naye au sein du territoire

Le port a la particularité d'être localisé au cœur de la ville de Saint-Malo. Il en est un emblème pour l'activité touristique et l'accueil d'événements. Il s'inscrit dans un territoire vaste autour des pôles urbains de Saint-Malo et de Dinard. Le Pays de Saint-Malo représente 170 265 habitants répartis sur 73 communes regroupées en quatre intercommunalités :

- Saint-Malo Agglomération,
- Communauté de communes du Pays de Dol et de la Baie du Mont-Saint-Michel,
- Communauté de communes de la Côte d'Émeraude,
- Communauté de communes de la Bretagne Romantique.

Le port est constitué de deux zones distinctes :

- L'avant-port avec le terminal du Naye qui accueille le trafic des ferries avec l'Angleterre et les îles Anglo-Normandes. Il est complété par des zones gérant la réception des navires de croisière (47 000 croisiéristes accueillis en 2019), le trafic côtier (290 000 passagers), le port de plaisance des Bas-Sablons et la pêche.
- Les bassins intérieurs à flot accessibles par l'écluse du Naye accueillent le trafic des marchandises hors ferries, l'activité de réparation navale, la pêche et un port de plaisance.

## Les origines du projet de modernisation du terminal du Naye

Les infrastructures maritimes et terrestres actuelles du terminal du Naye arrivent à leurs limites, tant en matière de capacité d'accueil et de confort que de vieillissement des ouvrages et outillages. Alors que son activité pèse pour environ la moitié du chiffre d'affaires du port de Saint-Malo, sa modernisation se révèle cruciale.

En outre, la Région Bretagne a la volonté forte :

- d'optimiser la fonctionnalité du site à emprise constante,
- de développer les trafics maritimes,
- de remplacer les ouvrages défectueux en améliorant la capacité d'accueil dans l'avant-port.

L'objectif de la concertation est d'éclairer la région Bretagne sur la meilleure solution de modernisation envisageable. À cette fin, elle présente quatre scénarios, tous fondés sur un aménagement sur place, à la concertation publique.



## Une stratégie portuaire régionale ambitieuse et respectueuse de l'environnement

Le projet de modernisation du terminal ferry participe de l'ambition maritime de la Bretagne, matérialisée dans la feuille de route « Mer et littoral », adoptée en juin 2018 par la Conférence régionale Mer et Littoral (CRML). Avec 7,5 millions de tonnes de marchandises échangées au départ et à destination des principaux ports de commerce bretons, la Bretagne traite un trafic comparable à certains grands ports maritimes français et représente environ 8 % du volume de marchandises des ports décentralisés. Qu'ils soient de commerce, de pêche ou de transport de passagers, les 22 ports en propriété de la Région Bretagne jouent un rôle important pour l'attractivité et la performance économique de la Bretagne. Ils constituent des leviers pour l'accompagnement public au développement économique et industriel de la Région, tant pour les filières directement maritimes (construction, réparation navale, EMR, pêche...) que pour de nombreuses autres filières économiques.

S'appuyant sur une position géographique privilégiée, la volonté de la Région est de développer les complémentarités interportuaires, de mettre ce réseau portuaire au service de l'économie régionale et d'augmenter les parts de marché du transport maritime par rapport à la route.

À ce titre, la Région porte une politique volontariste de développement portuaire en particulier pour le terminal du Naye. La Région Bretagne est vigilante à ce que les projets qu'elle mène contribuent à préserver le milieu naturel, à réduire les impacts liés à son activité et à protéger la santé de la population. Le projet de modernisation du terminal devra s'inscrire dans les orientations et programmes d'actions définies par la Région Bretagne :

- adaptation aux changements climatiques – Schéma régional Climat Air et Énergie (électrification du bord à quai pour s'adapter aux évolutions de la flotte imposée par la nécessaire réduction des émissions de gaz à effet de serre)
- prise en compte de la biodiversité dont la trame verte et bleue dans le cadre de l'urbanisation et des infrastructures linéaires (Schéma régional de cohérence écologique),
- préservation de la ressource en eau (Plan breton pour l'eau),
- mise en place des chantiers verts,
- respect de la Charte des dragages des ports bretons,
- prévention et gestion optimisées des déchets (recyclage des matériaux issus de la déconstruction des ouvrages existants).

### ■ LE TERMINAL DU NAYE AUJOURD'HUI

#### L'économie du terminal du Naye

L'économie du terminal du Naye se caractérise par deux types d'activités :

- le transport des passagers vers les îles Anglo-Normandes (Jersey et Guernesey) et le Royaume-Uni,
- le transport de tout type de marchandises par fret en accompagné ou non accompagné.

Actuellement, deux compagnies maritimes assurent le transport de passagers :

- La compagnie Brittany Ferries offrant une liaison Saint-Malo/Portsmouth.
- La compagnie Corridor Ferries offrant des liaisons passagers et frets entre Saint-Malo et les îles Anglo-Normandes ainsi qu'avec l'Angleterre soit en direct, soit avec correspondance sur Jersey et Guernesey.

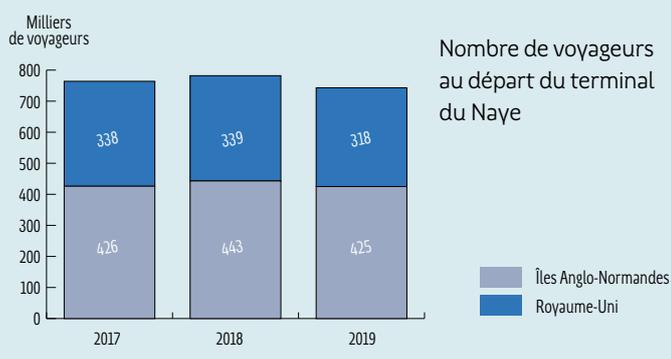
Le port de Saint-Malo est le premier port breton de passagers et parmi l'un des premiers ports français. Il constitue une porte d'entrée et de sortie privilégiée des trajets vers les îles Anglo-Normandes et le Royaume-Uni.

Par ailleurs, les ferries ont embarqué plus de 360 000 tonnes de fret en 2018.

Vue aérienne du terminal aujourd'hui



## Les échanges maritimes avec les ports de Portsmouth et ceux des îles Anglo-Normandes :



L'activité économique propre au terminal se traduit financièrement par :

- des taxes appelées droits de ports sur les marchandises, les passagers et les navires,
- la facturation des prestations de services portuaires et d'utilisation des équipements,
- des loyers appelés redevances d'occupation domaniale dans la gare maritime notamment.

## Les acteurs publics et professionnels présents sur le terminal

Différents acteurs professionnels sont présents sur le terminal et concernés par le projet de modernisation :

- La capitainerie qui exerce diverses missions de police pour le compte de la Région Bretagne et de l'État.
- Le concessionnaire, EDEIS, titulaire de la Délégation de Service Public pour l'exploitation et le développement de la majeure partie du port de commerce,
- Les compagnies maritimes :
  - Brittany Ferries qui opère une ligne vers Portsmouth et occasionnellement d'autres lignes vers l'Angleterre,
  - Condor Ferries qui opère des liaisons avec les îles Anglo-Normandes.

→ Les personnels d'exploitation du terminal :

- Les dockers réalisant les opérations de chargement et de déchargement du fret des navires pour le compte de la société de manutention de Saint-Malo.
- Les lamaneurs et rampiers en charge des opérations d'amarrage et de gestion des outillages.

→ Les services de contrôle et les administrations :

- La police aux frontières (PAF) pour le contrôle des personnes à l'entrée et à la sortie du territoire.
- Les douanes pour le contrôle des marchandises et des devises entrant et sortant du territoire.
- Les opérateurs de contrôle de sûreté portuaire pour le compte du concessionnaire.
- Les services vétérinaires pour le contrôle sanitaire des produits entrant dans la Communauté européenne.

De son côté, la Ville de Saint-Malo assume la compétence de l'aménagement des espaces publics riverains, dont le rond-point du Naye et les voiries de desserte adjacentes.



## Des infrastructures maritimes et terrestres inadaptées aux nouveaux trafics

Le terminal du Naye est doté des équipements suivants :

- deux postes à quai dénommés poste n°1 et poste n°2 qui permettent l'embarquement et le débarquement des passagers et du fret,
- des terre-pleins,
- une gare maritime, des bâtiments d'exploitation et des espaces connexes.

### Les installations maritimes sont vieillissantes

Le poste n°1, construit en 1978, est vétuste ce qui limite son exploitation. Il n'accueille que 5% des escales, dans des conditions peu pratiques, très dépendantes des horaires de marées, le tirant d'eau accessible n'étant pas assez profond. Il se caractérise par :

- Une rampe d'accès pour les véhicules, inadaptée aux navires à grande vitesse (NGV).
- Des risques de collision entre navires de commerce et ferries en approche de l'écluse du Naye en raison de son positionnement.
- L'absence d'accès dédié aux piétons.

Le poste n°2, accueillant 95% des escales, se caractérise par :

- Des équipements d'amarrage aux NGV insuffisants.
- Un embarquement des piétons à améliorer.
- Une impossibilité à accueillir des escales simultanées.

Le nombre d'escales retardées ou supprimées est important (25%) et nuit à la fiabilité du port. Les infrastructures actuelles

ne sont pas en capacité d'accueillir de manière satisfaisante les nouveaux ferries aux dimensions et capacités plus importantes que les navires actuels.

Les jetées d'embeckage qui guident l'accès aux bassins intérieurs sont dans un état d'altération important et sont en fin de vie.

### Des installations terrestres inadaptées

Les installations terrestres montrent leurs limites de capacité sur la base du trafic actuel :

- le sous-dimensionnement des espaces dédiés aux voyageurs (gare maritime et terre-pleins),
- l'obsolescence du bâtiment de la gare maritime,
- un niveau de confort et de services offerts insuffisant au regard des standards modernes.

Par ailleurs, les missions de contrôle se déroulent dans des conditions insatisfaisantes : absence ou inadaptation des aubettes de contrôle, capacités insuffisantes du poste d'inspection frontalier et du stockage poids-lourds avant contrôle de sûreté.

Le cheminement des passagers piétons n'est pas adapté, rendant difficile les déplacements de ces derniers.

### Des liaisons difficiles entre la ville et le port

L'organisation actuelle des voies reliant le rond-point du Naye à l'écluse du Naye pose d'importants problèmes d'engorgement dans les mouvements de véhicules tant vers le quartier intramuros et l'entrée vers le terre-plein de la gare maritime qu'en sortie de celle-ci lors des débarquements.

## Ressources documentaires

L'ensemble des études ayant concouru à l'établissement de l'état initial de l'environnement du projet ainsi qu'à l'évaluation de ses impacts est listée en annexe (p 30).

Elles sont disponibles sur le site : <https://www.bretagne.bzh/concertation-cndp-terminaldunaye>

Localisation  
de l'embeckage



Ce problème se trouve très accentué lors des ouvertures de l'écluse, particulièrement en période estivale.

Le plan local d'urbanisme (PLU) de la Ville de Saint-Malo (approuvé en 2006), dont la révision générale est en cours, identifie dès cette date la nécessité de répondre au problème posé par la desserte par les poids-lourds du port et du terminal ferries. Dans les orientations d'aménagement il est demandé de poursuivre une réflexion sur l'amélioration du traitement du rond-point du Naye pour assurer la fluidité du trafic. Celle-ci pourrait se concrétiser également par une dissociation des flux de véhicules en fonction de leur destination. Par ailleurs, un cheminement piéton sécurisé et lisible entre la ville et le port est à envisager.

L'accès routier au terminal est étroit et s'engorge facilement. Les véhicules empiètent sur l'espace public et créent des bouchons sur les voiries communales.

Entrée du terminal



## L'impact du Brexit

Les conséquences du Brexit sur l'activité ferry du port de Saint-Malo restent encore à déterminer, les négociations entre le Royaume-Uni et l'Union européenne étant toujours en cours. On peut néanmoins prévoir le renforcement des contrôles douaniers et vétérinaires, ainsi que la nécessité de déclaration en douane pour le fret. Cela pourra avoir un impact, au moins dans un premier temps, sur la durée de traitement des entrées et sorties des personnes et des marchandises. Le port bénéficie d'une expérience dans ce domaine puisqu'il existe déjà une frontière extra européenne avec les îles Anglo-Normandes.

Néanmoins, le volume de fret et de passagers entrant ou sortant de l'Union Européenne augmentera mécaniquement, ce qui nécessitera l'adaptation des installations (contrôles, zones de parkings PL,...) et la mise en place de ressources humaines et techniques supplémentaires.

Des opportunités de développement sont envisageables autour du Brexit avec notamment :

- le retour du duty-free,
- la desserte de l'Irlande,
- une dynamisation des liaisons à partir des ports bretons par crainte de saturation des axes de passage sur le détroit de la Manche,
- le développement du fret vers les îles Anglo-Normandes.



## ■ LES ENJEUX À PRENDRE EN COMPTE

### Éviter, Réduire, Compenser

La doctrine Éviter, Réduire, Compenser, définie par le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie a pour ambition de diminuer les impacts d'un projet d'infrastructure sur son environnement humain et naturel. Elle concerne donc la biodiversité, l'air, le bruit, l'eau, la santé de la population.

Elle s'applique de la conception à la phase travaux comme à celle de l'exploitation de l'ouvrage.

L'état initial représente une étape importante dans l'évaluation d'un projet, au travers de la description complète du site et de ses environs à un instant donné. Il permet de fournir un bilan de référence qui va faciliter l'identification des enjeux du projet. A ce titre, plusieurs périmètres d'études ont été arrêtés. D'une part, une zone d'étude rapprochée, qui concerne la proximité immédiate du projet dans son scénario le plus étendu a été déterminée. D'autre part, une zone d'études élargie en fonction des enjeux spécifiques à chaque étude. Les cartes de ces périmètres sont présentées dans l'étude d'impact.

Les éléments présentés à suivre ont été extraits des études qui sont l'état de connaissance actuel. Celles-ci seront complétées au fur et à mesure de leur avancement ou mises à jour.

Elles sont consultables sur le site : [bretagne.bzh/concertation-cndp-terminaldunaye](http://bretagne.bzh/concertation-cndp-terminaldunaye)

### La proximité d'un patrimoine remarquable

Le terminal ferry du Naye et le port de plaisance des Bas-sablons font partie d'un territoire historique millénaire.

La cité d'Aleth (Saint-Servan), dont les ruines de la cathédrale sont inscrites à l'inventaire des monuments historiques, est un lieu de promenade apprécié. Par ailleurs, le terminal est en co-visibilité directe avec les remparts classés au titre des Monuments historiques qui entourent l'intra-muros, et avec plusieurs bâtiments inscrits situés à l'intérieur de l'enceinte. Au titre de la protection des Monuments historiques, dans un rayon de 500 mètres, toute modification ou construction doit faire l'objet d'une autorisation préalable, soumise à l'avis de l'architecte des bâtiments de France. Cela contribue à garantir la bonne intégration du projet dans son paysage.



© Jérôme Sevrette

Au premier plan, la Cité d'Aleth

## L'environnement humain et naturel

### État initial

Les études menées en amont du projet mettent en avant la forte artificialisation du trait de côte, en particulier dans l'environnement immédiat du projet.

L'activité actuelle du terminal a un impact significatif au droit des habitations situées sur le port des Sablons lorsque les ferries sont à quai. Sans ferry à quai, l'ambiance sonore peut être caractérisée comme relativement calme en période diurne. Par contre, en période nocturne, le bruit du ferry à quai génère des nuisances sur ce même secteur et sur le port de plaisance.



*Criste marine*

*Statice de Salmon*

Côté intra-muros, l'impact sonore de l'activité du terminal est relativement limité de jour comme de nuit ; les sources sonores prépondérantes proviennent du trafic routier sur les axes principaux à proximité. Toutefois une gêne est ressentie par les riverains lors des amarrages des bateaux la nuit, majoritairement pendant la période estivale.

S'agissant de la qualité de l'air, les valeurs moyennes relevées ne dépassent pas les seuils réglementaires, notamment les particules fines (PM10). Parmi les activités génératrices d'émissions, la circulation en zone urbaine est la plus importante. Aucune zone humide n'a été identifiée à proximité du projet. Les espèces floristiques recensées dans le périmètre du terminal (statice de Salmon et criste marine) sont caractéristiques des milieux artificialisés et ne présentent pas d'enjeux particuliers. Il faut noter la présence de certaines plantes

exotiques à caractère envahissant. La forte artificialisation et la quasi absence de corridors boisés limitent fortement les capacités d'accueil d'espèces de chiroptères<sup>1</sup>, qui ne font que transiter sur ce secteur.

### **Pendant les travaux**

Les travaux vont engendrer un certain nombre de gênes temporaires (bruits, poussières, trafic, nuisances visuelles...) à des niveaux divers en fonction du scénario mis en œuvre. La circulation de la ville pourrait être perturbée. Des mesures de réduction des nuisances ou préférentiellement d'évitement devront être mises en place.

### **En phase exploitation**

En fonction du scénario choisi, le trafic des ferries pourra être amené à augmenter. Il sera nécessaire de mettre en œuvre des technologies innovantes pour en compenser les nuisances, en particulier lorsque les ferries seront à quai.

Si le trafic routier augmente, le maître d'ouvrage, en concertation avec la ville, devra être attentif à ce que cela ne vienne pas dégrader les conditions de circulation et de stationnement. C'est une partie essentielle de l'interface entre la ville et le port.

## **Le milieu naturel marin**

### **État initial**

L'avant-port comporte d'importantes couches de vases et de sable, qui reposent sur la roche. Dans le chenal apparaissent des graviers. En proximité de l'île de Cézembre, des pics rocheux sont présents.

Les zones qui seraient potentiellement concernées par des travaux de dragage/déroctage ont fait l'objet d'une campagne de caractérisation des sédiments. Les analyses ont mis en évidence différents niveaux de contamination. En fonction de ces niveaux, les filières de traitement autorisées vont de l'immersion au dépôt en centre d'enfouissement, en passant par la valorisation.

La présence d'hydrocarbures aromatiques polycycliques, de TBT, de métaux lourds a notamment été repérée.

Lors de la phase travaux, en cas de dragage ou de déroctage, il conviendra de tenir compte des courants, des marées et de la houle.

La qualité des eaux de baignade dans la baie de Saint-Malo va de « bonne » à « Excellente » selon les plages en 2018. Elle s'est améliorée au fil des années. Par ailleurs, deux sites de plongée sont potentiellement en proximité des travaux de dragage ou de déroctage (Les Courtis et La Batière).

Un site de pêche à pied pour la palourde, le Grand Bé, se trouve à proximité du projet et de l'intramuros. Il est soumis à des pics de mauvaise qualité qui incitent à la prudence en matière de consommation des coquillages.

Plusieurs sites d'intérêt écologique se situent dans la zone d'étude du projet :

Trois zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique : ZNIEFF

L'île de Cézembre abrite de nombreux oiseaux nicheurs : cormorans huppé, plusieurs types de goélands, huitrier-pie, guillemot de Troil,...

L'estuaire de la Rance est également une zone d'accueil pour les oiseaux que ce soit en tant que halte migratoire ou lieu de nidification (aigrette garzette, tadorne de Belon,...). Il constitue également une zone de frai et de nourricerie pour la seiche et les poissons plats.

Le havre de Rotheneuf qui recèle une flore riche dont certaines espèces sont menacées.

Une zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique marine, située au nord de Saint Malo.

Deux zones d'importance pour la conservation des oiseaux (ZICO)

À l'Ouest, les Iles de la Colombière, de la Nellière et des Haches, À l'Est, la baie du Mont-Saint-Michel et l'île des Landes.

Enfin, trois zones spéciales de conservation (Natura 2000), dont certaines recouvrent des sites déjà cités, se situent sur la zone d'étude élargie. Elles abritent de nombreuses espèces animales d'intérêt (oiseaux marins, chiroptères, grand dauphin, alques,...).

Les études du milieu marin réalisées dans le cadre du projet de modernisation révèlent la présence de macroalgues – grandes algues – qui sont des espèces fixées sur le fond rocheux. Sur le secteur de la Traversaine, qui pourrait être concerné par les opérations de déroctage envisagées dans certains scénarios, des macro-algues présentent un bon indice de qualité. Elles sont composées principalement de laminaria hyperborea et laminaria ochroleuca.

Il faut aussi noter la bonne santé des herbiers marins (prairies sous-marines) présents sur le fond marin et de nature très fragile. Dans le chenal, ces algues sont fixées à l'est et à l'ouest du secteur potentiellement dragué et dérocté.

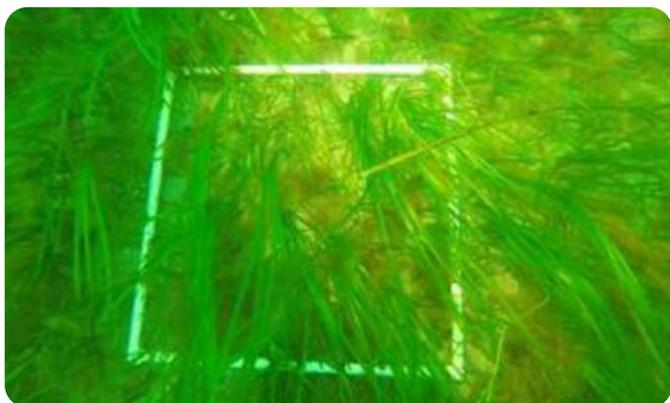
L'amplitude thermique relativement importante entre l'été et l'hiver implique une diversité faunistique et surtout floristique, plus faible sur le secteur de Saint-Malo que dans la Manche armoricaine. Les principales espèces pêchées dans la zone Manche Ouest à laquelle appartient le secteur de Saint-Malo sont le merlan bleu, le cabillaud, le buccin, l'araignée de mer et la coquille Saint-Jacques. Vingt-cinq espèces de poissons ont été recensées sur le secteur. La grande alose et l'alose feinte sont présentes sur deux zones spéciales de conservation Natura 2000.

Trois espèces de mammifères marins sont potentiellement présentes en proximité du projet : le phoque veau marin, le grand dauphin, et le marsouin commun. Néanmoins, leur présence semble plus importante dans le secteur du Mont Saint-Michel.

1 - Chiroptères : chauve-souris



Les autres espèces de faune et de flore ayant entraîné la création de zones Natura 2000 ne semblent pas être présentes en proximité du projet.



Herbiers à zostères photographiés entre Saint-Malo et Dinard

On note également la présence de dauphins et de marsouins, même si leur présence semble plus importante dans le secteur du Mont Saint-Michel.

### **Pendant les travaux**

Certains scénarios incluent des opérations de dragage et de déroctage des fonds marins pendant la période de travaux. La maîtrise d'ouvrage devra être particulièrement attentive à éviter ou limiter les effets du chantier sur la faune marine et l'ensemble de l'écosystème marin, en particulier pour ce qui concerne d'éventuelles nuisances acoustiques et la remise en suspension de sédiments. L'identification en amont de ces impacts potentiels et des mesures d'évitement par le porteur de projet permettra de viser la continuité des activités de conchyliculture et de pêche à proximité de ces zones.

### **En phase exploitation**

Les effets du trafic maritime dépendront du scénario retenu et des caractéristiques des futurs navires affectés à Saint-Malo. Le bruit aérien et sous-marin, les émissions de gaz, le type d'énergie feront partie des paramètres observés.

## **Les activités économiques**

### **Pendant les travaux**

#### **Sur les activités portuaires**

Dans tous les cas, les travaux nécessiteront, de la part des compagnies maritimes une adaptation de leur fonctionnement : partage de la rampe, modification du planning des rotations, modes d'embarquement pendant la réfection éventuelle des terre-pleins.

#### **Sur les activités industrielles et les services à l'industrie**

Le port intérieur continuera d'être opérationnel dans tous les scénarios. En particulier, le principal acteur de la réparation et de la construction navales – la SOCARENAM – ne subira pas d'incidences.

#### **Sur les activités commerciales et de services à destination du grand public**

Quelle que soit la nature des travaux, les impacts seront très faibles, compte tenu des fluctuations minimales des passagers. Une vigilance doit être apportée à la signalétique vers les deux quartiers de Saint-Servan et de l'intramuros.

#### **Sur les activités liées aux différents types de pêche**

Le principal enjeu identifié correspond à la maîtrise des impacts des opérations de dragage et de déroctage, envisagées dans deux scénarios. Néanmoins, les zones de pêche et de déroctage ne se superposent pas.

#### **Sur les activités touristiques et de loisirs**

Le maintien d'accès fluides, bien identifiés et sécurisés pendant la période des travaux devra viser à limiter les nuisances liées au chantier.

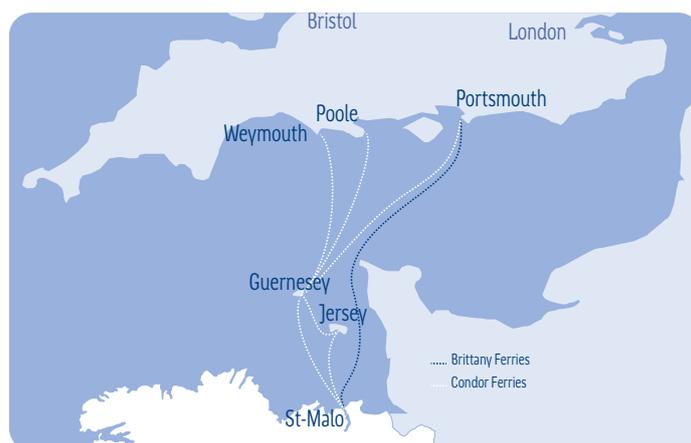
### **En phase exploitation**

L'objectif du projet est de moderniser les installations destinées au trafic des ferries. Il conviendra de s'assurer que l'évolution du trafic ne nuira pas aux autres activités portuaires.

En fonction du scénario retenu, l'évolution de l'activité des métiers de stockage de fret et de maintenance maritime sera à mesurer.

L'évolution de la fréquentation du terminal, qui pourra fortement varier en fonction du scénario, aura un effet important sur les activités commerciales et de services locales, ainsi que sur le tourisme et les loisirs.

Le projet retenu devra être compatible avec le maintien de l'activité de pêche.



Trajet des différents ferries au départ du terminal de Saint-Malo

# Partie 3 : Quatre scénarios aux ambitions différentes à prendre en compte

La Région, soucieuse d'avoir une réflexion exhaustive sur les différentes solutions, présente à la concertation 4 scénarios correspondant à des niveaux de service progressifs.

## L'option de référence Concentrer les efforts sur les aménagements essentiels

### Descriptif des travaux et des aménagements

#### Reconstruction des embectages nord et sud

Ces ouvrages constituent des aménagements majeurs pour la sécurité du port et l'activité maritime.

Leur refonte répondrait aux objectifs suivants :

- sécuriser l'accès aux bassins à flot et le développement du trafic de commerce,
- sécuriser l'exploitation du futur poste à quai n°1 jusqu'à sa désaffectation,
- offrir des garanties de durabilité avec la possibilité d'en optimiser la configuration.

Comme le reste du projet, leur conception serait réalisée en lien avec l'architecte des Bâtiments de France.

### Refonte de l'outillage d'accès piétons et fret du poste numéro 2

L'outillage d'accès passagers piétons serait remplacé par une passerelle.

#### Travaux et équipements liés à la sûreté

Le contexte international a beaucoup influencé l'évolution des mesures de sûreté applicables à l'activité de transport de passagers et de fret. Depuis 2015, les organisations relatives à la sûreté portuaire avaient amorcé un rapprochement vers celles appliquées au trafic aéroportuaire. L'avènement du BREXIT a accentué cette évolution et conduit désormais inexorablement à l'application des concepts aéroportuaires aux organisations portuaires. Si les modalités de sortie de l'Union Européenne de la Grande Bretagne ne sont pas encore arrêtées, les contrôles systématiques à la frontière seront rétablis : contrôles de Police à l'immigration et l'émigration, contrôles douaniers sur les biens et les marchandises, contrôles sanitaires et vétérinaires à l'importation et l'exportation. Sans connaître les dispositifs applicables à terme, en sus des contrôles de sûreté déjà effectifs, il est nécessaire de mettre à niveau les installations existantes du terminal.

Dans ce scénario, sans modifier l'organisation des flux, cela se traduit par un renforcement des installations de contrôle (augmentation du nombre d'aubettes<sup>1</sup> de contrôles, aménagement de files supplémentaires, et construction de bâtiments spécifiques aux nouveaux contrôles obligatoires). Ces premiers aménagements sont provisoires et d'autres seront nécessaires, une fois les modalités du BREXIT connues. D'autres

investissements obligatoires sont donc à prévoir.



Sortie de véhicules et embarquement de piétons

© Jérôme Sevrette

<sup>1</sup> Aubette : abri

## Remaniement de l'interface ville-port

Un enjeu important du projet est de faciliter l'articulation entre les flux entrants et sortants du terminal par le rond-point du Naye et la circulation urbaine entre intra-muros et les Bas-Sablons.

Une proposition globale de restructuration est à l'étude en collaboration étroite avec la Ville de Saint-Malo.

Elle porterait sur les voies de circulation, le parvis, la desserte de la gare maritime et les parkings des usagers.

La Ville a pour projet de réaliser les aménagements suivants :

- Des cheminements doux (piétons, vélos, etc.) entre les deux quartiers de l'intra-muros et Solidor.
- Une circulation des véhicules dissociant le flux en transit vers l'intra-muros et les accès à la gare maritime lors des ouvertures de l'écluse du Naye.
- Une sortie du terminal limitant l'effet d'étranglement du rond-point du Naye.

## Amélioration de l'accueil des passagers

La vétusté de la gare maritime rend nécessaire des travaux de modernisation des installations actuelles qui, sans remettre en cause les flux, permettront aux usagers de bénéficier

d'une amélioration de leurs conditions d'accueil. Ils consisteront à intégrer progressivement les évolutions technologiques incontournables relatives aux achats de billets et aux contrôles des passagers. Des travaux de rafraîchissement des locaux accompagneront l'installation des nouveaux matériels. L'agencement des locaux ne sera pas modifié.

## Conséquences sur le fonctionnement du terminal

Le traitement des cheminements piétons et de l'interface ville-port permettrait de renforcer l'intégration du terminal dans le fonctionnement urbain.

Toutefois, ce scénario ne prend pas en charge la vétusté du poste n°1 qui entraînerait à terme sa fermeture.

L'organisation générale des escales serait progressivement axée uniquement sur le poste n°2 avec des horaires d'escales dégradés encore plus soumis qu'auparavant aux conditions de marée.

Même si les compagnies de ferry envisagent de procéder à des investissements importants de renouvellement de leur flotte, afin d'en améliorer l'impact environnemental et la capacité d'accueil, cela entraîne un risque de baisse d'activité.

## Impacts sur l'environnement humain et naturel

Les impacts seraient faibles, la totalité des travaux visant à remplacer du matériel obsolète ou réaliser des aménagements sur place.

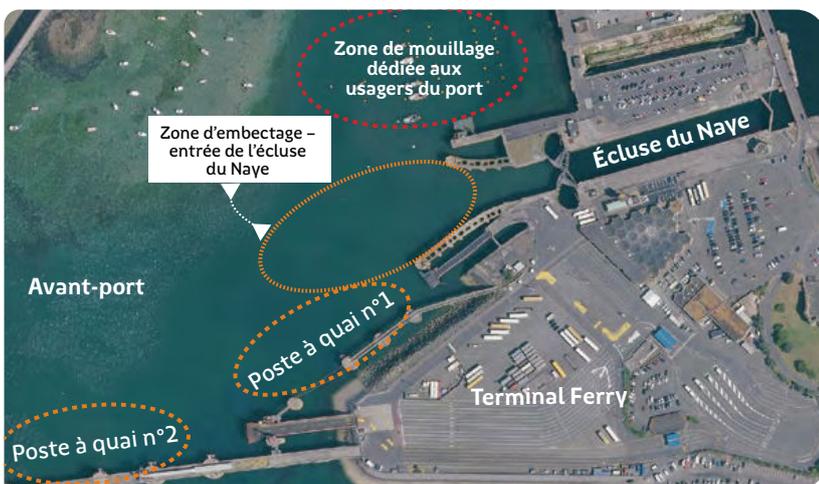
Le traitement de l'interface ville-port permettrait d'améliorer les conditions de circulation dans la ville. Les passagers bénéficieraient d'une amélioration de leurs conditions d'accueil sans, pour autant que les flux soient profondément modifiés.

## Conséquences sur les activités économiques

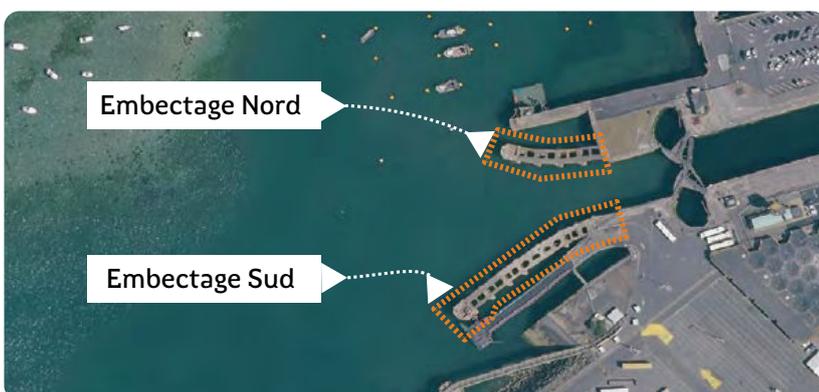
→ L'arrêt du poste numéro 1 impliquerait une diminution de l'activité du terminal qui ne reposerait à terme que sur le poste numéro 2, dont l'accessibilité maritime ne serait pas améliorée.

→ Elle induirait des risques de diminution de la fréquentation touristique liée au trafic des ferries, à Saint-Malo et, par extension, pour les entreprises et les commerces locaux.

→ Coût estimé des travaux : 35 M€



Localisation de la zone d'embarquement au sein de l'avant-port



Identification des emplacements Nord et Sud

## Le scénario 1

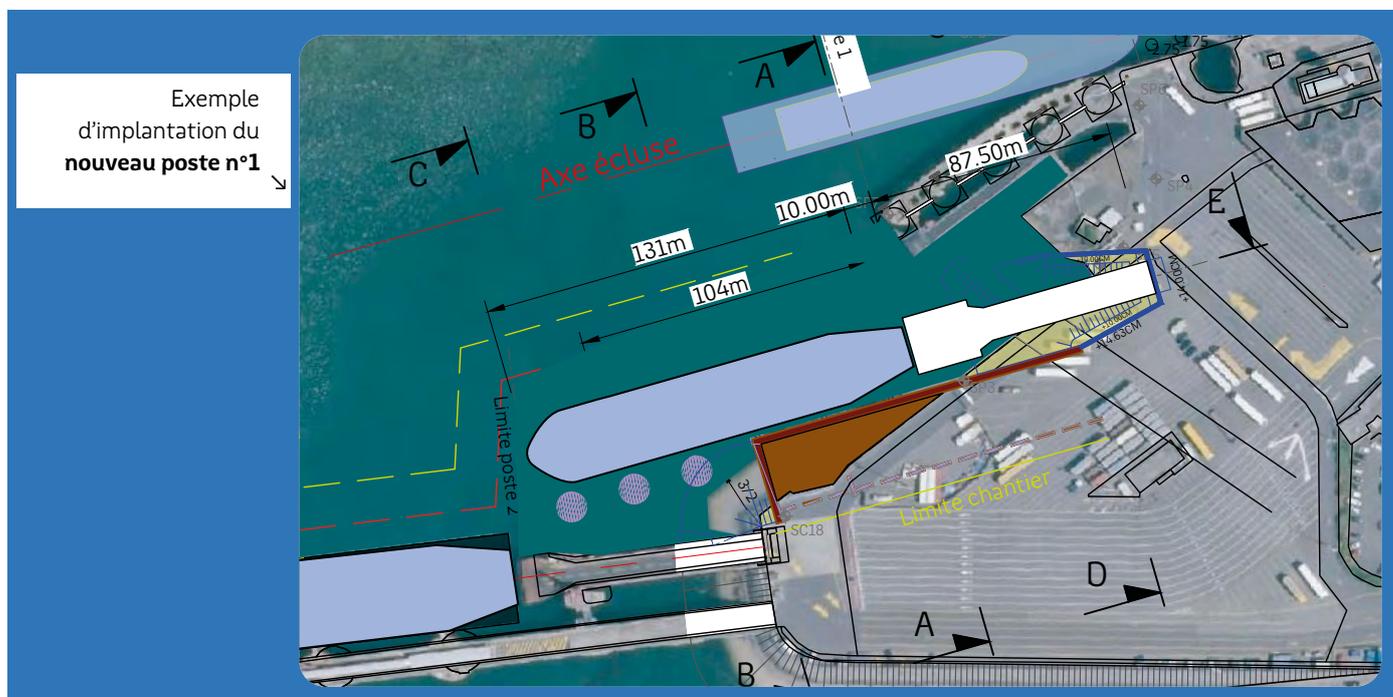
# Améliorer le fonctionnement par la rénovation du poste 1

En plus des travaux de l'option de référence, ce scénario vise à prolonger l'activité du poste numéro 1.

### Conséquences sur le fonctionnement du terminal

La rénovation du poste numéro 1 lui permettrait d'accueillir des ferrys à faible tirant d'eau (NGV), ce qui désengorgerait le poste numéro 2. Une escale supplémentaire l'après-midi serait donc possible.

La sécurisation de l'accès des navires de commerce à l'écluse de Naye serait assurée grâce au repositionnement du poste.



### Descriptif des travaux et des aménagements

#### La déconstruction et la reconstruction du poste à quai n°1

L'objectif est d'optimiser les conditions d'accès et les usages du poste n°1 de façon à le rendre opérationnel de façon permanente et en toute sécurité par rapport au chenal d'accès à l'écluse du Naye.

Le programme porte sur la déconstruction et la reconstruction de l'ouvrage

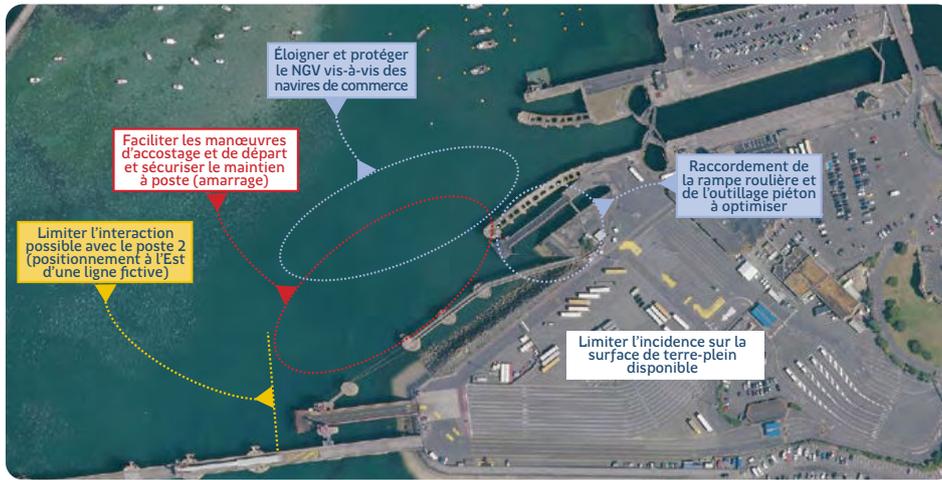
De manière plus détaillée, l'intervention consisterait à :

- déconstruire les infrastructures existantes,
- réaliser un nouveau front d'accostage et d'amarrage,
- réaliser de nouveaux outillages pour l'embarquement des véhicules et l'embarquement/débarquement des piétons.

La rampe d'accès flottante des véhicules aux ferrys comporterait une passerelle pour faciliter le cheminement des piétons et les protéger des intempéries.

Néanmoins, l'absence de traitement de l'accessibilité maritime (approfondissement des fonds marins) limiterait la croissance du trafic. Par ailleurs, la capacité d'accueil à terre ne serait pas augmentée : l'absence de requalification en profondeur du parcours des voyageurs et du fret à l'intérieur du terminal (gare et terre-plein) serait génératrice de difficultés d'exploitation en particulier lors de la concomitance d'escales sur les deux postes.





## Déconstruction et reconstruction Quai n°1

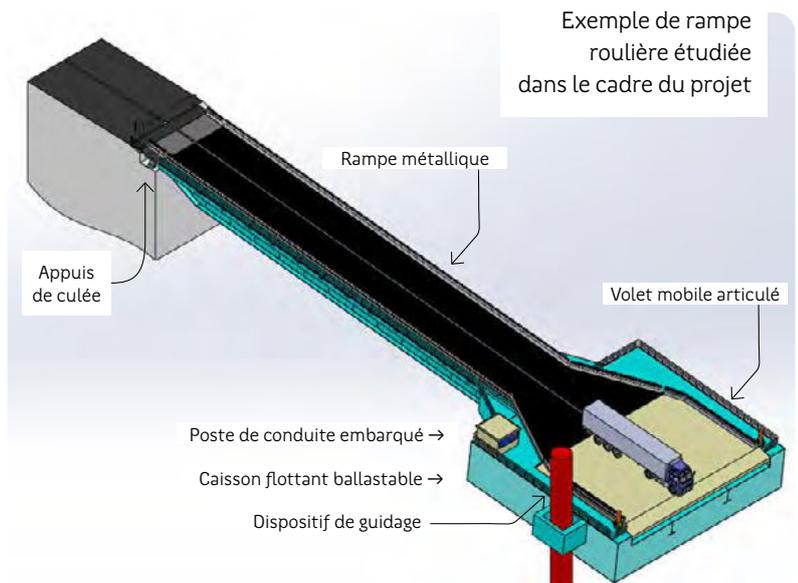
### Impacts sur l'environnement humain et naturel

L'environnement du projet serait impacté en particulier lors de la phase travaux, en particulier par des nuisances acoustiques lors de la rénovation du poste numéro 1 et des embectages.

### Conséquences sur les activités économiques

La possible augmentation du trafic resterait limitée, en raison de l'absence de traitement de l'accessibilité maritime.

Le projet est estimé à 60 M€.



# Le scénario 2

## Améliorer le fonctionnement par un poste 2 plus accessible

En plus des travaux de l'option de référence, ce scénario s'appuie sur une amélioration de l'accessibilité maritime, qui nécessite des travaux importants.

### Descriptif des travaux et des aménagements

#### L'approfondissement et l'élargissement du chenal d'accès

L'objectif est d'approfondir les accès nautiques et l'avant-port pour garantir l'accès de plus grands navires et des horaires d'escales attractifs. Il permettrait aussi de fiabiliser les escales en réduisant les risques de report ou d'annulation.

Le contexte naturel du site est particulièrement complexe et se caractérise par un marnage 1 important et des fonds accidentés et rocheux.

Les points cruciaux pour l'approfondissement des fonds sont :

- le passage du Grand Jardin,
- le plateau de la Rance,
- l'avant-port jusqu'à hauteur du Banc de la Traversière.

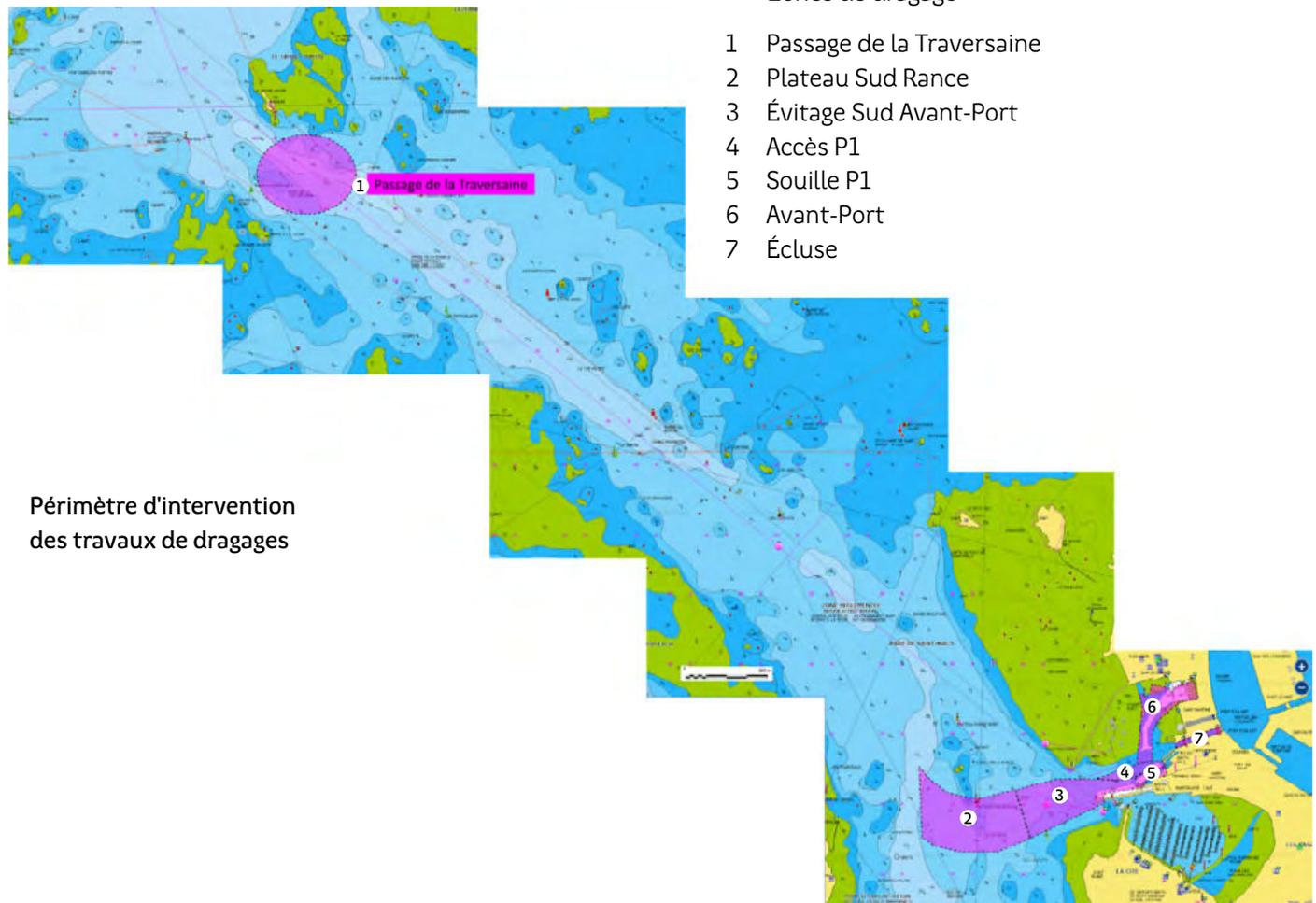


© Jérôme Sevette

La solution envisagée par le maître d'ouvrage pour l'approfondissement est de réaliser des travaux de dragage et de déroctage. La nature de ces travaux sera l'objet d'études géotechniques complémentaires pour définir la méthode d'extraction la moins agressive compte tenu des caractéristiques des fonds (en particulier sera étudiée la possibilité de procéder à du déroctage mécanique plutôt que pyrotechnique). À ce stade, le volume de matériaux à extraire est estimé à 100 000 m<sup>3</sup>.

Des mesures de suivi seraient mises en œuvre :

- suivi préalable permettant d'établir un état de référence
- suivi en phase travaux
- suivi en phase d'exploitation pour évaluer les impacts à moyen et long termes.



#### Zones de dragage

- 1 Passage de la Traversaine
- 2 Plateau Sud Rance
- 3 Évitage Sud Avant-Port
- 4 Accès P1
- 5 Souille P1
- 6 Avant-Port
- 7 Écluse

Périmètre d'intervention des travaux de dragages



### **Conséquences sur l'activité du terminal**

Ce scénario concentre l'activité sur le poste numéro deux, dont l'accessibilité serait améliorée, ce qui allonge ses créneaux horaires d'accueil. Le poste numéro 1 serait abandonné, ce qui rendrait impossible de gérer deux escales simultanées. Par ailleurs, l'absence de requalification du parcours des voyageurs et du fret à l'intérieur du terminal (gare et terre-plein) serait génératrice de difficultés sur l'installation. En effet, la capacité d'accueil à terre ne serait pas augmentée.

### **Impacts sur l'environnement humain et naturel**

La nature des travaux (déroctage, dragage) nécessiterait la mise en place d'une étude d'impact. Les zones de déroctage identifiées ne se superposent pas avec les zones de pêche. Les méthodes de déroctage envisagées, ainsi qu'une surveillance attentive de leurs conséquences, viseraient à limiter les nuisances possibles pendant les travaux.

Les travaux terrestres auraient peu d'incidence sur ce type d'enjeux.

Lors de la phase exploitation, le maintien d'une activité forte sur le terminal, alors que l'interface ville-port n'aurait pas été traitée en profondeur, entrainerait des nuisances importantes pour la circulation dans la ville.

### **Conséquences sur l'économie**

Dans ce scénario, l'effet de l'amélioration des accès nautiques serait annulé par la concentration des escales sur le poste 2 et l'impossibilité d'exploiter deux escales simultanées. De plus, l'augmentation des contraintes d'exploitation appliquées aux installations terrestres handicaperait à long terme l'attractivité du site.

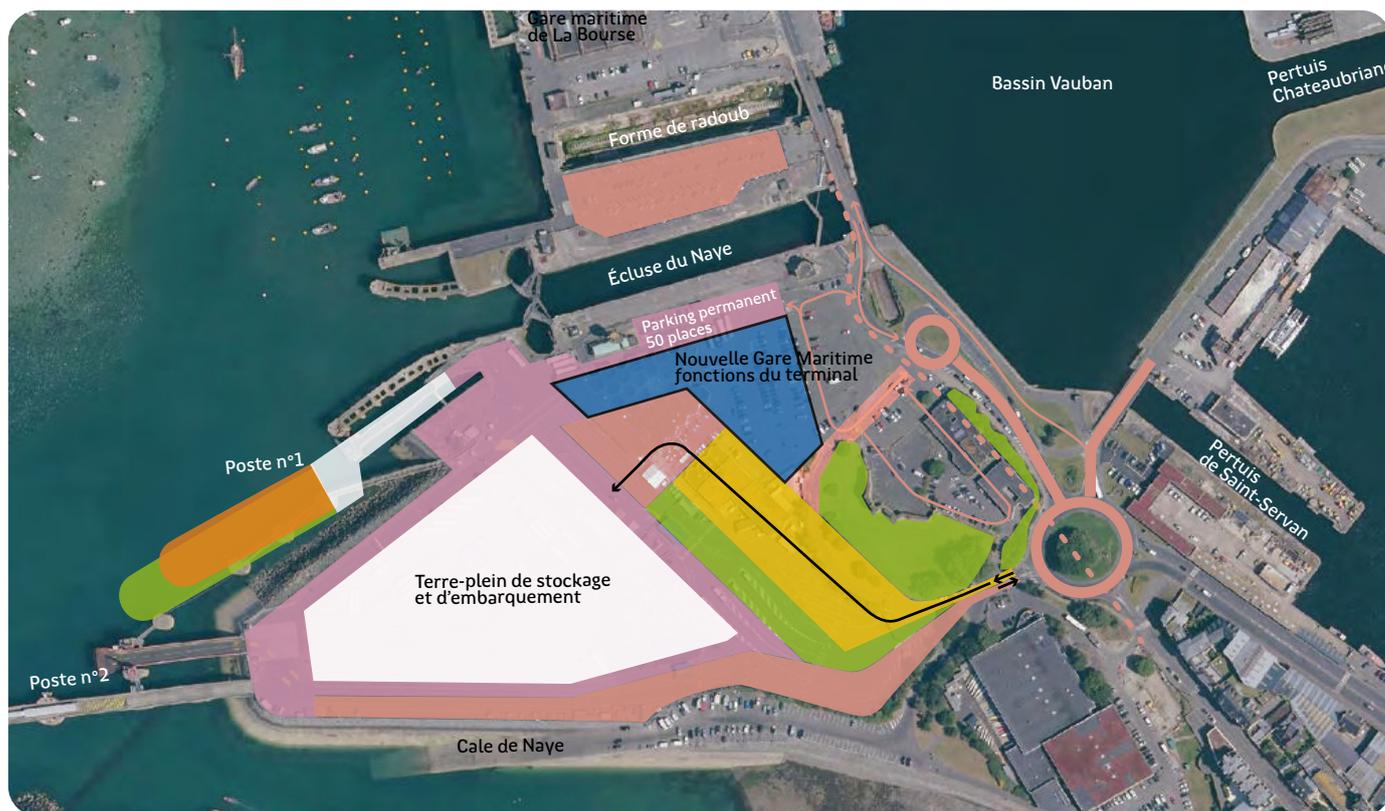


Zoom sur la zone d'intervention de l'avant-port

# Le scénario 3

## Améliorer l'ensemble de l'équipement

Ce scénario prend en compte la plupart des travaux prévus dans les 3 scénarios précédents. Il se distingue toutefois par la construction d'une nouvelle gare maritime et la refonte en profondeur du terre-plein.



### Scénario de reconstruction de la gare maritime

usage des emprises

- 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

### Descriptif des travaux et des aménagements

#### Réaménagement complet du terre-plein

La réorganisation profonde des flux, prenant en compte les contrôles et permettant de gérer une augmentation du trafic, nécessiterait les aménagements suivants :

#### À l'entrée

- Une zone d'accueil et de contrôle des véhicules dédiée à l'entrée de tout véhicule depuis le rond-point comprenant une zone de pré-embarquement des VL/PL, des aubettes d'enregistrement et de contrôle pour les compagnies, des aubettes de contrôle pour la PAF et la douane.
- Une zone d'accès restreint (ZAR) pour les services de sécurité et de contrôle :
  - une zone d'attente avant embarquement après le passage des postes de contrôle,
  - une zone pour le personnel d'exploitation et les services de secours.
  - Une zone d'attente pour le personnel des PL en dehors des heures d'enregistrement.



## À la sortie

- Une zone de sortie de la ZAR pour les VL et PL depuis les postes 1 et 2 et les aubettes de contrôle et de douane.



## De nouveaux bâtiments plus fonctionnels

Au sein de ce schéma, la construction d'une nouvelle gare maritime constituerait l'élément essentiel de la recomposition du terminal ferry.

L'idée force du parti d'aménagement consisterait à regrouper les bâtiments sur le site afin de rationaliser l'espace global et de permettre l'évolution du terre-plein.

Le terminal affirmerait sa présence tout en s'intégrant au paysage de Saint-Malo, avec comme ambition de :

- rappeler la vocation maritime de la ville,
- avoir une connotation industrielle en adéquation avec les équipements portuaires.

Il serait conçu comme une interface touristique et un lieu d'animation urbaine.

La conception de la gare mettrait l'accent sur le confort des passagers et des usagers professionnels, incluant une signalétique performante. Par ailleurs, les nouveaux bâtiments seraient conçus selon les normes de basse consommation énergétique.

## Conséquences sur l'activité du terminal

L'ensemble de ces travaux permettrait au terminal d'assurer une activité en croissance. Ainsi, il pourrait accueillir deux escales simultanées l'après-midi, ce qui augmenterait l'attractivité de l'installation pour les compagnies comme pour les usagers. Le traitement des points de faiblesse actuels du site (accessibilité maritime, circulation sur l'installation) permettrait de fluidifier l'activité.

## Impacts sur l'environnement humain et naturel

Le paysage serait modifié en raison de la construction d'une nouvelle gare maritime. Comme cela a été précisé, ces travaux sont soumis à l'avis de l'architecte des bâtiments de France. L'environnement naturel terrestre serait peu impacté.

L'impact de la hausse de trafic sur la vie des malouins serait minimisé par la modernisation des installations (électricité à quai, bâtiments aux meilleures normes environnementales).

## Conséquences sur l'économie

La réalisation de ce scénario permet d'envisager une augmentation de la fréquentation de 9% dès la fin des travaux. Cela entraînerait une hausse de l'activité touristique et commerciale, et pourrait conforter les activités de maintenance et de logistique de l'agglomération.



En phase exploitation, le projet n'aura pas d'impact sur les activités de pêche.

## Un scénario étudié et abandonné

Une refonte complète du terminal s'appuyant sur un seul poste qui aurait été accessible des deux côtés, et aurait permis d'accueillir, comme le scénario 3, deux ferries simultanément a été envisagée.

Les premières études ont montré des impacts significatifs sur l'activité du port des Bas-Sablons dont l'entrée aurait dû être réaménagée, ce qui aurait

nécessité une interruption de son activité. Par ailleurs, l'activité des ferries aurait également été interrompue pendant la phase de travaux. Enfin, l'estimation des coûts amenait à un budget très supérieur à ceux envisagés dans les scénarios présentés à la concertation. L'impact environnemental aurait été également important. Ce scénario a donc été abandonné.

## Synthèse des scénarii

	Scénario de référence	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
<b>Travaux envisagés</b>				
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	<b>Point fort :</b> peu d'impact sur l'environnement naturel	<b>Point fort :</b> peu d'impact sur l'environnement naturel <b>Point de vigilance :</b> Possibilité de nuisances acoustiques pendant les travaux	<b>Point de vigilance :</b> impact potentiel du déroctage. Celui-ci nécessite une surveillance attentive, et des mesures de protection pendant la phase travaux	<b>Point fort :</b> la nouvelle gare maritime s'intégrerait au paysage, et serait aux dernières normes environnementales. <b>Point de vigilance :</b> 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	<b>Point fort :</b> circulation améliorée dans la ville.	<b>Point fort :</b> circulation améliorée dans la ville.	<b>Point fort :</b> circulation améliorée dans la ville. <b>Point de vigilance :</b> la circulation sur le terre-plein peut être difficile à certains horaires.	<b>Point fort :</b> circulation améliorée dans la ville, facilitée par la fluidité sur le terre-plein. Meilleure intégration du port dans la ville <b>Point de vigilance :</b> maîtriser l'impact de l'augmentation du trafic sur la circulation
Économie		<b>Point fort :</b> faible investissement relatif <b>Point de vigilance :</b> diminution de l'attractivité du terminal et conséquences sur l'économie	<b>Point fort :</b> maintien du niveau de fréquentation <b>Point de vigilance :</b> investissement très important pour le poste 1	<b>Point fort :</b> effet de levier d'un investissement important. <b>Point de vigilance :</b> maîtriser les impacts sur les activités économiques pendant la phase travaux



## ■ À CE STADE, UN SCÉNARIO PRIVILÉGIÉ PAR LA RÉGION BRETAGNE.

La Région Bretagne porte un projet de développement économique ambitieux, qui s'appuie en particulier sur la croissance de l'activité portuaire. À ce titre, et à ce stade du dossier, le scénario 3 représente l'option la plus en phase avec sa stratégie pour offrir le niveau de service le plus élevé. La phase de concertation permettra à la population d'exprimer son avis, d'apporter ses arguments, et ainsi d'éclairer la décision finale.

### **Le bilan socio-économique**

#### ■ La méthodologie

La méthodologie d'évaluation socio-économique du projet vise à déterminer le bénéfice qu'il apporte à la collectivité en identifiant ses coûts (investissements, exploitation, coûts environnementaux) et ses avantages. Les conséquences du projet, ou de l'absence de projet, sur toutes les activités économiques sont étudiées : activités portuaires, activités industrielles, maintenance, commerce et services aux particuliers, pêche professionnelle, pêche à pied, tourisme et hôtellerie, activités de loisirs.

L'ensemble des impacts, y compris les éventuelles nuisances pendant la phase travaux puis en phase exploitation, est pris en compte, quantifié et transformé en équivalent monétaire. Il est comparé à la situation dite de référence qui correspond à maintenir la situation actuelle du terminal. Cela permet de calculer ensuite la valeur actuelle nette socio-économique (VAN-SE) du projet. Celle-ci correspond à la différence entre les avantages et les inconvénients calculée chaque année. Un taux d'actualisation annuel de 4% est appliqué, ce qui donne plus de poids aux années proches. Plus une VAN est positive, plus le projet est intéressant pour la collectivité.

#### ■ Les points de référence

Dans son ensemble, le site portuaire représente actuellement le deuxième employeur de la ville de Saint-Malo (1 700 emplois directs et 2 700 emplois indirects et induits) et son impact socio-économique est évalué à 325 M€.

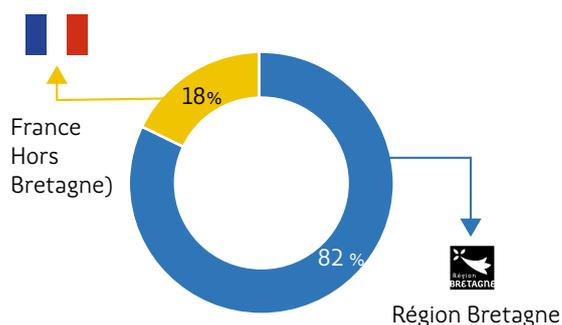
L'activité ferries représente à elle seule près de 900 emplois directs, indirects et induits.

Par ailleurs, un touriste dépense en moyenne 58 € par jour à Saint-Malo, et 98,20 € s'il passe une nuit dans un hôtel, selon Bretagne Tourisme.

Les activités portuaires, touristiques et de loisirs, sont les plus sensibles économiquement à la réalisation du projet.

La fréquentation des lignes qui influence directement le nombre de visiteurs dans l'agglomération représente donc la première référence pour le calcul des effets du projet qui sera retenu.

Les effets économiques du projet sont concentrés à 82% sur la Bretagne (62% sur l'agglomération de Saint-Malo, et 20% pour le reste de la Bretagne), et 18% hors Bretagne.



LOCALISATION DES IMPACTS DE LA VAN-SE

### **Le bilan socio-économique du scénario 3**

À ce stade, seul le scénario 3 a fait l'objet d'une étude socio-économique approfondie.

La VAN-SE du projet a été calculée sur la base de données accessibles en mars 2020, et partagées avec les principaux acteurs. Afin de fiabiliser des données calculées sur une durée longue de 120 ans, des hypothèses macro-économiques réalistes (taux d'inflation à 1% par exemple) ont été prises en compte.

Malgré la crise sanitaire du printemps 2020, ces hypothèses sont maintenues car elles s'appliquent à un investissement destiné à durer et à produire des effets sur une longue durée. La réalisation des travaux de cette hypothèse permettrait d'augmenter la fréquentation du terminal de 9% dès la fin des travaux.

La VAN-SE de ce scénario, calculée sur 120 ans, est estimée à près de 2,9 milliards d'euros (1,65 milliard d'euros si l'on exclut la valeur résiduelle correspondant à la période 2070-2140). Un euro investi par le conseil régional générerait donc 23 euros de VAN-SE hors valeur résiduelle.

À un horizon plus court, la VAN-SE calculée de 2020 à 2030, s'élève déjà à 1,4 milliard d'euros.

Il est par ailleurs important de noter que l'investissement réalisé par la collectivité bénéficierait avant tout aux activités économiques privées (activités portuaires, commerce et tourisme en priorité).

# Partie 4 : Le coût, le financement et le calendrier du projet



## LE COÛT ET LE FINANCEMENT

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

## LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL ET LES ÉTAPES CLÉS DU PROJET

Concertation publique	Octobre - novembre 2020
Bilan des garants de la concertation	Décembre 2020
Dossiers d'avant-projet nautiques et terrestres	Décembre 2020
Phase d'enquête publique et autorisation à réaliser les travaux	Mi-2022
Début des travaux	2023



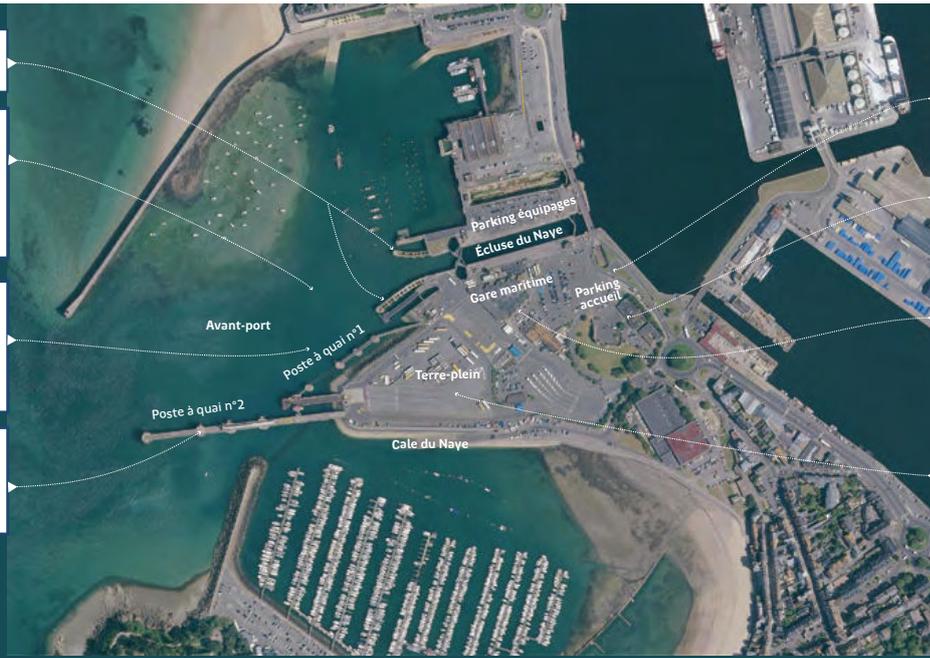
## Coût total du scénario 3 = 110 M€ TTC

**Embeckage Nord & Sud**

**Aménagement accès maritimes**  
(hors souille du P1)  
& **Traitement des sédiments**

**Aménagement du poste n°1**  
(dont souille, rampe, outillage d'accès piétons et passerelle)

**Outillage d'accès piétons et fret**  
du poste n°2



**Aménagement Interface ville / terminal**

**Déconstruction des bâtiments existants & exploitation sous chantier**

**Gare maritime**  
(hors locaux support au développement du port de St-Malo)

**Aménagement du terre-plein**  
(dont courant de quai Condor et signalisation)

## ANNEXES

Site internet : <https://www.bretagne.bzh/concertation-cndp-terminaldunaye>

### Liste des études réalisées :

- Étude de la qualité des eaux littorales, des sédiments et de la matière vivante ;
- Étude sur l'endofaune benthique, les macroalgues subtidales, herbiers ;
- Étude de la faune, de la flore et des milieux naturels sur le site portuaire ;
- Étude acoustique terrestre ;
- Étude acoustique sous-marine ;
- Étude de modélisation hydrodynamique ;
- Étude de trafic terrestre ;
- Étude socio-économique ;
- Étude paysagère (contraintes architecturales, urbaines...);
- Étude géotechnique ;
- État initial du site.





RÉGION BRETAGNE  
RANNVRO BREIZH  
REJION BERTÈGN

---

283 avenue du Général Patton – CS 21101 – 35711 Rennes cedex 7  
Tél. : 02 99 27 10 10 | [twitter.com/regionbretagne](https://twitter.com/regionbretagne) | [facebook.com/regionbretagne.bzh](https://facebook.com/regionbretagne.bzh)  
[www.bretagne.bzh](http://www.bretagne.bzh)

---