



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

Concertation préalable
avec garants du 1^{er} octobre au 5 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





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 des caractéristiques du projet 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.

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 enjeux du projet de modernisation du terminal du Naye

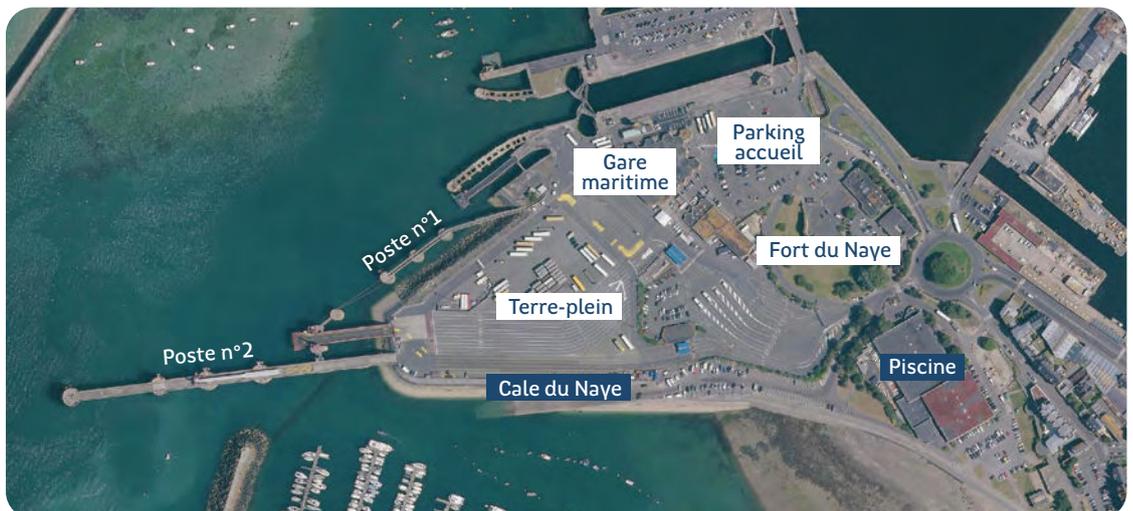
Les infrastructures maritimes et terrestres actuelles du terminal du Naye arrivent à leurs limites, tant en matière de capacité d'accueil et de confort que de vieillissement des ouvrages et outillages. Alors que son activité pèse pour environ un tiers du chiffre d'affaires du port de Saint-Malo, sa modernisation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

Par ce projet, la Région Bretagne a la volonté forte de répondre à trois enjeux :

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



Vue aérienne du terminal aujourd'hui



■ LE TERMINAL DU NAYE AUJOURD'HUI : POURQUOI LE MODERNISER ?

Des installations maritimes vieillissantes

Le poste n°1, construit en 1978, est vétuste ce qui limite son exploitation. Inadapté à l'accueil des navires à grande vitesse, il n'accueille que 5% des escales dans des conditions peu pratiques (pas d'accès piétons dédié), très dépendantes des horaires de marées.

Son positionnement entraîne des risques de collision entre navires de commerce et ferries.

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.

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

Le nombre d'escales retardées ou supprimées est important 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 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, qui devraient se renforcer en raison du Brexit, 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.



Zone de pré-embarquement

Localisation de l'embecktage

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.

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.

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.

■ LE TERMINAL DU NAYE DEMAIN : QUELLES SOLUTIONS POSSIBLES ?

L'option de référence : concentrer les efforts sur les aménagements essentiels

Seuls les investissements nécessaires, dont une partie liée au Brexit, seraient effectués : embectage, sûreté, cheminement piétons, outillage d'accès au poste n°2. Cette option constitue la base commune à tous les scénarios.

Dans ce scénario, visant uniquement à remplacer certaines installations, la vétusté générale des infrastructures dédiées au terminal demeurerait.

Elle aurait pour conséquences une baisse de l'attractivité, et une perte de capacité opérationnelle du terminal induisant des impacts importants sur le tourisme à Saint-Malo et, par extension, pour les entreprises et les commerces locaux.

→ Dans un premier temps, une stabilisation du fret et une légère baisse du trafic passagers seraient constatées,

→ Puis la vétusté du poste n°1 entraînera sa fermeture. L'organisation générale des escales en sera perturbée puisqu'elles seront toutes effectuées sur le poste n°2 avec des horaires d'escales dégradés,

→ La diminution de l'attractivité, malgré le renouvellement envisagé de leur flotte par les compagnies, laisserait la voie libre aux ports concurrents.

■ LES SCÉNARIOS DE MODERNISATION ENVISAGÉS

Scénario 1 : rénover le poste 1

En plus des travaux de l'option de référence, le poste numéro 1 serait réhabilité, et la liaison ville-port remaniée.

→ Sur des tranches horaires restreintes (marées), le terminal pourrait accueillir deux ferries simultanément. La sécurité des flux avec les navires de commerce serait assurée.

→ L'absence de travaux terrestres ne permettrait pas de gérer les pointes de trafic dans la gare maritime de façon satisfaisante.

L'augmentation de trafic maritime, et donc de flux passagers et fret, resterait faible.

Scénario 2 : rendre le poste 2 plus accessible

En plus des travaux de l'option de référence, le chenal d'accès serait approfondi et élargi, le remaniement de la liaison ville-port serait réalisé.

Les créneaux horaires d'accueil des ferries seraient augmentés, et le poste 1 progressivement abandonné.

La circulation dans le terminal ne serait pas améliorée, ce qui limiterait son attractivité pour les usagers.

Scénario 3 : améliorer l'ensemble du terminal

Ce scénario reprend l'ensemble des scénarios précédents, ainsi qu'une refonte du terre-plein et le remplacement des bâtiments.

La capacité du terminal serait améliorée car les deux postes seraient accessibles en permanence.

Par ailleurs, le traitement de l'interface ville port limiterait l'impact de l'augmentation de trafic.

Celle-ci aurait un effet positif sur l'économie du territoire, en augmentant les flux de passagers, potentiellement consommateurs sur la zone.

Après la phase travaux, l'augmentation du trafic maritime aurait un faible impact sur le bruit maritime, compensé par la modernisation de la flotte.

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



■ LA CONCERTATION : UN TEMPS FORT D'EXPRESSION ET DE DIALOGUE

Les objectifs

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 permet de recueillir l'expression et les propositions des différents publics pour enrichir la décision qui sera prise ultérieurement par le maître d'ouvrage.

Une concertation sous l'égide de la commission nationale du débat public

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP), autorité administrative indépendante, veille à faire respecter les procédures de démocratie participative prévues par la Loi ou promues de manière volontaire par les pouvoirs publics et s'assure de 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 de la part du maître d'ouvrage. Son action vise à ce que chacun puisse s'exprimer sur l'opportunité du projet, ses caractéristiques et ses impacts, et à ce que l'information donnée par le responsable du projet soit accessible, complète et compréhensible.

Deux garants, Mme Fayse et Mr Guinot-Deléry, ont été nommés pour s'assurer du bon déroulement de la concertation et de son respect des principes et valeurs de la CNDP.

Après avoir rencontré les différents acteurs (Élus, Associations, Comité départemental des pêches, utilisateurs du terminal Ferry du Naye...), les garants ont travaillé avec la Région Bretagne, maître d'ouvrage, pour qu :

- les documents de concertation répondent au mieux aux attentes d'information des parties prenantes,
- le dispositif de concertation soit adapté aux enjeux du projet,
- l'information du public sur la tenue d'une concertation préalable soit la plus large possible.

Pendant la concertation, les garants s'assurent 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.

Au plus tard un mois après la fin de la concertation, les garants dresseront leur bilan de la concertation. Ce bilan formulera 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.

Les modalités 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.

- une réunion publique d'ouverture à Saint-Malo informant sur le projet et présentant le mandat de la concertation se déroulera le 1^{er} octobre à 20 heures à la salle Bouvet, 6 place Bouvet à Saint-Malo.
- une page internet comprenant un espace participatif permet à chacun de prendre connaissance du projet et donner son avis,
- l'adresse postale suivante : Région Bretagne - 283 avenue du Général Patton - CS 21101 - 35711 RENNES 7 CEDEX est destinée également à recueillir les avis sur le projet
- le dossier de concertation est mis à la disposition du public dans différents lieux : les mairies de Saint-Malo et Dinard, l'antenne portuaire, la sous-préfecture, le siège de la Région ;
- Sur inscription préalable à l'adresse mail (à définir d'ici l'envoi du dossier de concertation), des ateliers citoyens sont organisés à l'antenne portuaire autour des thèmes suivants (les dates seront précisées ultérieurement):
 - 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 sera présentée dans la gare maritime, devant l'office du tourisme de Saint-Malo, et place Bouvet;
- Une réunion publique de restitution se déroulera le 5 novembre à 20H00, salle Bouvet, 6 place Bouvet à Saint-Malo
- la concertation sera clôturée le 13 novembre 2020.

■ DES RÉPONSES ADAPTÉES AUX IMPACTS DU PROJET

Eviter, Réduire, Compenser

La doctrine Eviter, 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. Le projet, quels que soient les aménagements retenus, devra donc intégrer cette démarche.

La maîtrise d'ouvrage s'attachera à traiter l'ensemble des enjeux identifiés dans chacun des scénarios.

Dès sa conception, le projet visera à s'intégrer harmonieusement au paysage historique remarquable de Saint-Malo. L'avis de l'Architecte des Bâtiments de France est d'ailleurs indispensable.

Pendant la phase travaux, le principal enjeu identifié concerne les scénarios 2 et 3. Les opérations de déconstruction des bâtiments et de déroctage seraient réalisées de façon à diminuer leurs conséquences sur la vie des malouins et l'environnement marin. En particulier, le déroctage, qui nécessite une étude de faisabilité par outils mécaniques plutôt que pyrotechniques, ferait l'objet d'un suivi attentif visant à limiter la dispersion des sédiments en suspension et à éviter les vibrations.

Dans la phase exploitation, les effets sur l'économie dépendraient fortement du scénario. La variation attendue du trafic maritime et du nombre de passagers (+9% dès la fin des travaux dans le scénario 3 par exemple) aurait un effet direct sur l'économie locale, en particulier les commerces et le tourisme. Le traitement de l'interface ville-port représente par ailleurs une réponse aux questions de circulation et d'intégration du port dans la ville, qui se posent d'ores et déjà. Les activités de pêche ne seront pas impactées par le projet.

■ COÛT ET CALENDRIER

Coût et calendrier

Montants scénarii en € 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



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 | facebook.com/regionbretagne.bzh
www.bretagne.bzh
