



REGION BRETAGNE

Modernisation du terminal du Naye à Saint-Malo :
étude d'impact socio-économique

Synthèse socio-économique (concertation)

12 septembre 2020

*Gilles MORSCH, Marion VALENTIN (Katalyse)
Jean-Marc JOUAN (JMJ Conseil)*



Table des matières

1. CONTEXTE D'INTERVENTION.....	3
1.1 Présentation du contexte de l'étude	3
1.1.1 Le cadre de l'étude.....	3
1.1.2 Les travaux prévus	3
1.1.3 Contexte de l'opération (calendrier urbanisme)	4
1.2 Zone d'intervention : le port de Saint-Malo	4
1.2.1 Le port de Saint-Malo en France	4
1.2.2 Une infrastructure aux enjeux économiques majeurs	4
1.2.3 L'organisation spatiale des activités	5
1.2.4 La gouvernance du port.....	6
2. DESCRIPTION DU TERRITOIRE	7
2.1 Analyse socio-économique du territoire	7
2.2 Filières économiques	9
3. CALCUL DE LA VAN-SE	13
3.1 Modélisation des impacts.....	13
3.1.1 Echelles.....	14
3.1.2 Variables-clefs de la modélisation	17
3.2 Présentation des options de référence et de projet	19
3.2.1 Option de référence.....	19
3.2.2 Option de projet.....	21
3.2.3 Bilan Opportunité/Menace des deux options.....	23
4. PRESENTATION DES RESULTATS.....	23
4.1 Impact par filière	23
4.2 Mesure des résultats socio-environnementaux	25
4.3 Analyse monétarisée	27



1. CONTEXTE D'INTERVENTION

1.1 Présentation du contexte de l'étude

1.1.1 Le cadre de l'étude

Le projet d'extension du terminal du Naye vise à optimiser la gestion des espaces fret et passagers sur le terminal. Les travaux envisagés permettront de :

- Répondre à la croissance des échanges maritimes en Europe, tout particulièrement avec le port anglais de Portsmouth
- Disposer d'infrastructures capables d'accueillir de manière satisfaisante les nouveaux ferries aux dimensions et capacités plus importantes
- Améliorer l'attractivité globale du terminal et sa modernisation afin de rationaliser son fonctionnement

Au vu des montants d'investissements publics nécessaires à leur réalisation, la Région Bretagne, autorité compétente sur 22 des ports régionaux, a souhaité une mesure des impacts socio-économiques attendus de ce projet d'infrastructures de transport, en conformité avec la réglementation (articles R122-1 et R122-2 du Code de l'Environnement) et afin d'optimiser les retombées de la réalisation, sur le territoire.

1.1.2 Les travaux prévus

Le programme de travaux concerne le Terminal du Naye, situé sur le port de Saint-Malo. Ce dernier occupe un emplacement régional et territorial stratégique, en étant une voie d'accès privilégiée aux îles anglo-normandes et au Royaume-Uni.

Le port est situé à quelques minutes du centre de St Malo, sur la côte nord de la Bretagne et accessible par le réseau routier régional et national, à 1h de Rennes en transports routiers. L'infrastructure est constituée d'un avant-port et d'un port intérieur (nécessitant le passage par l'écluse du Naye). Le terminal est localisé dans l'avant-port, entre l'écluse du Naye et le port de plaisance des Bas-Sablons.

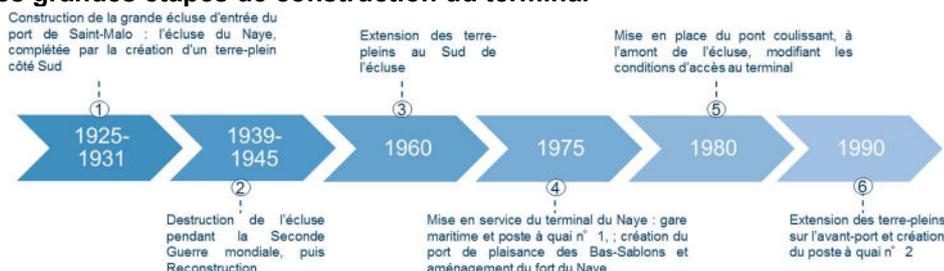
Son périmètre légal se situe dans les limites de la concession accordée à la société EDEIS, soit le périmètre englobant le carrefour du Naye, le quai Trichet et la chaussée Eric Tabarly.

Actuellement, les infrastructures portuaires clés ne répondent plus aux exigences du tourisme moderne (dimensions et capacités des nouveaux ferries, standards du tourisme...). Les investissements envisagés sur le Terminal du Naye concernent :

- Les **deux postes à quai** dans l'avant-port, dénommés Poste n°1 et Poste n°2
 - o Le poste d'accostage 1 (P1) long de 100 mètres (orienté Sud-Ouest) est situé dans le prolongement des terre-pleins de la gare maritime, au Sud-Ouest de l'écluse du Naye
 - o Le poste d'accostage 2 (P2) long de 200 mètres (orienté Ouest/Sud-Ouest) localisé directement au Sud du premier poste
- **Le terre-plein** portuaire relié par une rampe roulière de 60 mètres de long permettant l'accès aux navires
- **La gare maritime et les bâtiments d'exploitation équipés** (Wifi, parking, accès personnes à mobilité réduite, navettes aménagées, toilettes, douches...)

L'état actuel des postes oblige à une mutualisation du poste 2 P2 par les deux compagnies, Brittany Ferries et Condor Ferries, en raison des défaillances du poste 1 et de son inadéquation aux navires actuels.

Historique des grandes étapes de construction du terminal



Une majeure partie des interventions opérées sur le port, ces dernières décennies, sont intervenues suite aux dommages causés par la Seconde Guerre mondiale. La poldérisation a été conduite progressivement, au fil des années, permettant la mise en place d'un second poste à quai.

Les augmentations capacitaires des navires et du trafic nécessitent de repenser une nouvelle fois l'aménagement du terminal. Les derniers grands travaux d'aménagement et d'extension datent de 1998. Les infrastructures ne répondent plus aux normes touristiques modernes, alors même que l'on constate une croissance continue des échanges maritimes avec les ports de Portsmouth et de ceux des îles anglo-normandes.

1.1.3 Contexte de l'opération (calendrier urbanisme)

La stratégie urbaine de Saint-Malo est actuellement en cours de définition (adoption prévue fin 2020). Le plan de déplacement a été révisé en 2019, remettant en jeu des délégations de services public pour les transports en communs de la collectivité.

Le projet des travaux du port s'intègre, par ailleurs, dans un ensemble d'opérations lancées dans sa périphérie immédiate et concourant tant à sa modernisation, qu'à l'insertion dans la vie locale :

- Création d'une zone de mouillage dans l'avant-port et d'un terre-plein dans le bassin Bouvet
- Réaménagements prévus dans le cadre du Brexit (contrôles, mises en quarantaine)
- Ouverture d'un Musée de l'histoire marine (30 M€)
- Rénovation du Palais des Grands Larges (11,5 M€)
- Nouvelle destination fonctionnelle de la piscine municipale olympique du Naye
- Tierces travaux prévus : sécurisation des quais Trichet et du Val, réfection des voiries jusqu'au centre de réparation navale, relocalisation d'infrastructures publiques (services de l'équipement).

1.2 Zone d'intervention : le port de Saint-Malo

1.2.1 Le port de Saint-Malo en France



Le port de Saint-Malo se classe à la 10ème position du classement des ports français. Celui-ci bénéficie d'un emplacement stratégique, d'une part, par son raccordement au réseau routier régional et national (situé à 1h de Rennes), et d'autre part, du fait de sa localisation sur la côte nord bretonne, voie d'accès privilégiée aux îles anglo-normandes (Jersey, Guernesey) et au Royaume-Uni. Saint-Malo est de fait une destination plébiscitée par ces populations tant pour des motifs professionnels, que privés.

Comme l'ensemble des infrastructures portuaires, le port de Saint-Malo est soumis à des impératifs de mise aux normes pour maintenir sa position et être en mesure d'accueillir les navires, dont l'activité constitue un pilier pour l'économie bretonne. Sur ce point, Saint-Malo enregistre un léger décrochage avec un programme de grands travaux d'aménagement et d'extension datant de 1998 ne répondant plus aux standards touristiques actuels, en dépit d'une croissance continue des échanges maritimes avec les ports de Portsmouth et les îles prémentionnées. Ces aménagements semblent d'autant plus justifiés au regard des prétentions d'accueil d'événements nationaux tels que la Route du Rhum et du développement de l'activité événementielle (ex : projet de Palais

des Congrès), qui permettent à la ville de rayonner et de se distinguer des ports voisins.

1.2.2 Une infrastructure aux enjeux économiques majeurs

Saint-Malo et son port représentent un pôle économique majeur pour les 73 communes du Pays de Saint-Malo et le reste du département d'Ille-et-Vilaine. Nota, le Pays de Saint-Malo constitue un bassin de 170 265 habitants répartis sur 1 123km². Les quatre intercommunalités, qui composent le Pays de Saint Malo (Saint-Malo Agglomération, CC du pays de Dol et de la baie du Mont Saint-Michel, CC de la côte d'Emeraude et la CC Bretagne Romantique) font de ce territoire le 7ème établissement public de coopération intercommunale en termes de population. Département à vocation touristique avec 22,6% de résidences secondaires (contre 9,5% à l'échelle nationale), le Pays de Saint Malo connaît un taux de chômage de 11,6% en 2018 (contre 14,2% en France).

Création d'entreprises par secteur d'activités, en 2016, dans le Pays de Saint-Malo.



	Entreprises créées		Dont entreprises individuelles	
	Nombre	%	Nombre	%
Industrie	69	6,5	47	68,1
Construction	105	9,9	61	58,1
Commerce, transport, hébergement et restauration	290	27,4	143	49,3
Services aux entreprises	338	31,9	185	54,7
Services aux particuliers	258	24,3	229	88,8
TOTAL	1 060	100	665	62,7

Figure 1 Création d'entreprises sur le territoire de Saint-Malo en 2018

Le territoire compte 10 681 entreprises (répertoriées en 2016), dont 1060 créées en 2016 comme indiqué dans le tableau ci-dessus. La côte malouine avec son port d'intérêt régional adossé à deux ports d'intérêt départemental (Cancale et Le Viviers-sur-Mer) joue un rôle majeur dans la structuration de la filière, qui irrigue l'ensemble du département. Ce ne sont pas moins de 870 établissements, qui sont liés de près ou de loin à l'économie maritime en Ille-et-Vilaine – soit 9 300 emplois, dont 52% se concentrent à Saint-Malo – faisant du département une place forte du secteur en France.

Les stratégies de développement économique du territoire entendent faire rentrer le Pays de Saint-Malo dans la Glaz économie. Un certain nombre de projets traduisent le dynamisme entrepreneurial du territoire : ouverture d'un village d'entreprises en zone industrielle Nord, création et extension de parcs d'activités en situation de saturation (création de 40 ha supplémentaires en cours de commercialisation), repositionnement de la Technopole Atalante, structures d'accueil de jeunes entreprises (Le Cap, Odysée...).

1.2.3 L'organisation spatiale des activités

Activités du port

Les activités économiques du port, structurées autour de 3 bassins, ont quatre orientations principales : port de pêche, de commerce, de plaisance, accueil de passagers et fret dans l'avant-port. Pêche et activité de transports (passagers et fret) en sont les principaux moteurs économiques. Celles-là permettent sur site l'emploi de 1 700 salariés et la présence d'une quarantaine d'entreprises - dont la diversité permet d'en assurer le bon fonctionnement. 240 M€ de chiffres d'affaires sont ainsi générés sur le port, dont 56 M€ sont directement réinjectés dans l'économie locale.

De ce fait, la réalisation des travaux aura une incidence sur ces acteurs économiques, dont les revenus sont adossés à la capacité d'amarrage et d'utilisation des espaces portuaires. Aujourd'hui, ce sont sur ces équipements, que repose la pérennité et le développement de ces activités :

Les deux postes à quai n°1 et 2 situés dans l'avant-port

Le terre-plein portuaire relié par une rampe roulière de 60 mètres de long permettant l'accès aux navires

La gare maritime et des bâtiments d'exploitation équipés (Wifi, parking, accès personnes à mobilité réduite, navettes aménagées, toilettes, douches...) aux standards vieillissants

Comme susmentionnés, ces infrastructures sont actuellement dans l'incapacité de répondre aux nouvelles dimensions et capacités des ferries. Les défaillances du poste 1, obligent actuellement à un partage du poste P2 par les deux compagnies ferries exploitant le terminal – mutualisation faite dans des conditions cordiales, mais fortement contraignantes pour les deux opérateurs.

Le port a enregistré une très nette perte de vitesse du trafic de marchandises ces dernières années, de l'ordre de - 31% entre 2007 et 2016 (-19% entre 2014 et 2016). Des résultats directement influencés par la crise économique, affectant particulièrement le domaine agricole, et se révélant donc d'autant plus marquée compte tenu des types de marchandises en transit (engrais). Toutefois, une embellie a été constatée sur l'année 2017 avec une progression prometteuse de 5,5%. Le trafic cargo demeure une composante importante de l'économie bretonne, principalement tournée vers l'importation de matières premières, parmi lesquelles les engrais (notamment destinés aux usines du groupe Roullier, spécialiste de ces intrants et de la bio performance) représentant 89 000 tonnes (à la 3ème place des produits traités), le bois (pour les sites industriels d'ISB (Innovation et Solutions Bois) et la filière construction) pour 70 000 tonnes (5ème place des produits manutentionnés), le bétail (250 000 tonnes), le sel (88 000 tonnes).

Saint-Malo se maintient, par ailleurs, comme le premier port breton en termes de passagers. Le trafic se partage entre les deux compagnies présentes sur le terminal : Brittany Ferries reliant Portsmouth et Condor

Ferries proposant des liaisons Passagers et Fret entre Saint-Malo et les îles anglo-normandes, ainsi qu'avec l'Angleterre (soit en direct soit avec correspondance sur Jersey ou Guernesey). En 2018, cette porte d'entrée du territoire a représenté :

- 353 241 passagers pour le Royaume-Uni
- 440 992 passagers pour les IAN
- 290 160 passagers (chiffre 2017) pour le trafic côtier
- 17 332 passagers (chiffre 2017) pour les paquebots de croisière

Saint-Malo, 5ème port d'escales de paquebots de croisière de la façade Manche-Atlantique et 1er port breton, a entraîné 1 774 950 € de retombées économiques en 2016, en dépit d'un nombre passagers en baisse sur les croisières - effectifs passant de 21 736 en 2016 à 17 584 en 2017. Cette diminution reflète deux phénomènes : les baisses nationales du trafic passager et le contexte baissier de la livre sterling. Ceci s'est traduit par une érosion de 18% du nombre de passagers sur le trafic transmanche entre 2010 et 2017. Le Brexit s'est également fait ressentir vivement en 2019 avec une baisse du trafic passagers de 3,5% au premier trimestre et de 6,5% au second.

Activité du terminal

Le terminal est principalement exploité par les deux compagnies maritimes en présence, Condor Ferries et Brittany Ferries, qui se partagent les deux rampes d'accès. La première emploie 55 salariés dans les équipages et équipes administratives, renforcés par 45 saisonniers durant neuf mois de l'année. BAI dénombre 16 salariés directement impliqués sur la ligne Saint-Malo-Portsmouth. (Source : étude menée par le bureau d'étude Katalyse en 2019)

Les deux opérateurs utilisent de manière mutualisées les deux postes d'accostage (P1 et P2), en raison des défaillances constatées du poste 1, le terre-plein portuaire relié par une rampe roulrière de 60 mètres de long permettant l'accès au navire, la gare maritime, ainsi que les bâtiments d'exploitation.

Quatre navires sont actuellement utilisés, pour le trafic de passagers et de fret. En 2018, 353 241 passagers ont emprunté les lignes pour le Royaume-Uni, représentant une hausse de +1,5% du trafic entre 2017 et 2018 (projection de 321 735 passagers pour 2019) ; 440 992 passagers ont transité vers les IAN (Jersey et Guernesey) la même année, représentant une hausse de 4,2% (projection de 431 070 pour 2019).

Pour ce qui est du fret, 10 629 véhicules ont été transportés vers le Royaume-Uni en 2018 (-7% par rapport à l'année précédente) et 2067 vers les IAN.

1.2.4 La gouvernance du port

Le port abrite un écosystème d'acteurs, qui entretiennent des liens d'interdépendance. Rappelons que le port est une zone sensible d'entrée sur le territoire (enjeu de sûreté), de transit des marchandises et des personnes, de cohabitation d'activités économiques diverses à rendre compatibles. De ce fait, autorités régulatrices et usagers entretiennent des rapports réguliers pour garantir une utilisation optimale et sécurisée de l'infrastructure. Cette pluralité d'acteurs s'incarne dans le conseil portuaire, instance consultative, qui se prononce sur les grandes orientations du port et les conditions d'utilisation des espaces et infrastructures portuaires.

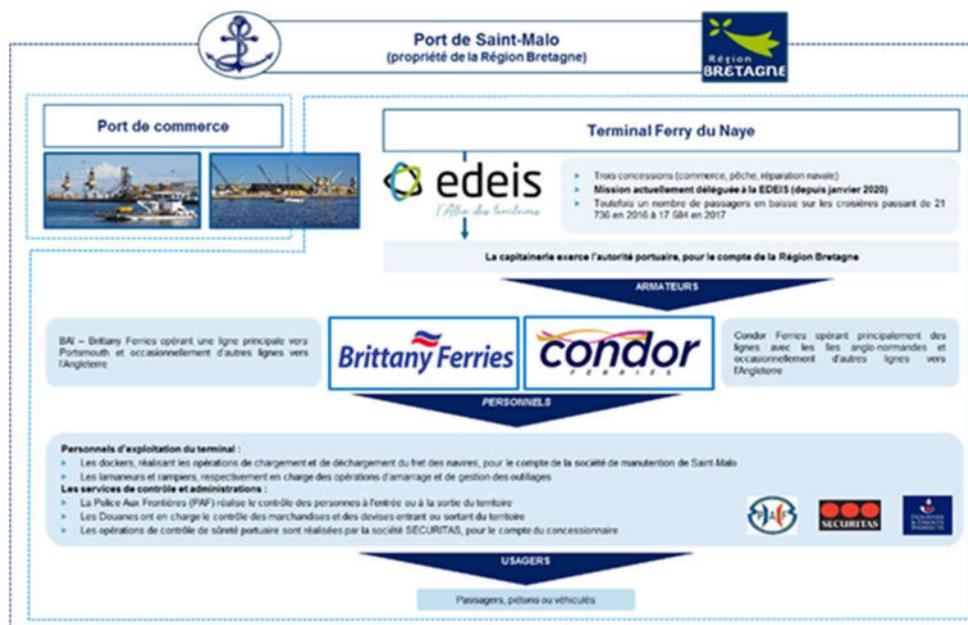


Figure 2 Cartographie des acteurs intervenant sur le port de Saint-Malo



La Région Bretagne est propriétaire du port depuis 2007. Elle en délègue la gestion sous la forme d'une concession incluant les diverses activités exercées sur son espace (pêche, marchandises, fret, réparation navale). La concession a été assurée entre 1957 et 2019 exclusivement par la Chambre d'Industrie et de Commerce. Depuis janvier 2020, la société EDEIS en a la charge. Cette désignation intervient après émission d'un appel d'offres pour la concession St Malo-Cancale. Le choix a été fait de la conservation d'un gestionnaire unique, en vue de développer une stratégie cohérente et commune à l'ensemble des bassins. Trois missions sont fixées pour cette délégation courant de 2019 à 2043 : performance économique et financière, pertinence de la stratégie de développement durable, et qualité du projet de modernisation du terminal ferry.

Organisation sécurisée des opérations portuaires

L'autorité portuaire est exercée par la capitainerie. Elle régule les mouvements au sein du port, en s'assurant du respect de la réglementation (International Maritime Dangerous Goods Code, Règlement pour le transport et la manutention). Ses missions consistent essentiellement à encadrer l'escale du navire (validation poste à quai, autorisation d'entrée et de mouvement selon des horaires données, mouvement des points et écluse), ainsi que les interventions des différents services portuaires compétents. La sûreté est assurée grâce à un travail de concert avec des représentants de l'administration française (Police aux Frontières, douanes), et d'une société privée, SECURITAS, intervenant pour le compte du concessionnaire. Le rôle de contrôle de ces acteurs est amené à s'accroître au vu des évolutions réglementaires liées au Brexit, avec l'organisation d'espaces dédiés.

Réalisation des mouvements et maintenance portuaires

Toutes les opérations et mouvements du port sont guidés et réalisés en partie par les personnels d'exploitation du terminal. Ces derniers opèrent au titre de la société de manutention de Saint-Malo et du concessionnaire, pour les opérations citées sur le schéma.

Exploitation du terminal

Actuellement, le terminal du Naye est principalement exploité par deux compagnies ferries : Brittany Ferries et Condor Ferries. La première propose des liaisons vers Portsmouth et quelques destinations britanniques ; la seconde opère avec les îles anglo-normandes et ponctuellement vers des ports britanniques. Les infrastructures sont utilisées pour les embarquements/arrivées des passagers, chargement/déchargement de marchandises et opérations du quotidien nécessaires à la vie du paquebot (ex : avitaillement), nécessitant l'intervention de prestataires.

Usagers non-professionnels, clients des exploitants

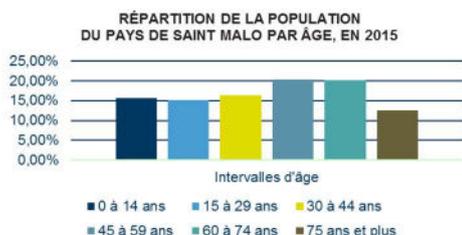
Enfin, les professionnels de la navigation et des infrastructures ne sont pas les seuls usagers du terminal. Il faut également prendre en compte les passagers transitant par la gare maritime et des couloirs de circulation réservés.

2. DESCRIPTION DU TERRITOIRE

2.1 Analyse socio-économique du territoire

► Portrait de la population

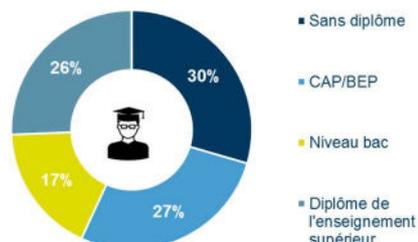
- 84 246 habitants (2017)
- 39 233 ménages
 - Ménages d'une personne : 15 970 (15 970 personnes)
 - Autres ménages sans famille : 753 (1 748 personnes)
 - Ménages avec famille(s) dont la famille principale est :
 - ◆ Un couple sans enfant : 11 263 (22 794 personnes)
 - ◆ Un couple avec enfant(s) : 7 947 (30 331 personnes)
 - ◆ Une famille monoparentale : 3 300 (8 342 personnes)
- 53,1% de femmes et 46,9% d'hommes



► Formation et niveau de qualification de la population

- **Etablissements :**
 - Premier degré : 56 ets / 7 277 écoliers
 - Second degré : 15 ets / 7 163 collégiens et lycéens
 - Formations post-bac : 16 ets / 2 265 étudiants
 - Formations continues : 6 400 alternants et adultes formés
- **Un taux de qualification inférieur à la moyenne régionale**

NIVEAU DE DIPLOMATION DE LA POPULATION NON-SCOLARISÉE
DU PAYS DE SAINT-MALO DE PLUS DE 15 ANS, EN 2015



Source : INSEE Dossier complet CA Saint-Malo (2019), Guide économique Saint-Malo Agglomération (2017)

► Marché du travail

- Nombre d'emplois dans la zone : 34 523
 - Emplois salariés : 26 315
- Taux de chômage : 7,8% (T2 2018, Pôle Emploi)
- Répartition des emplois par secteur (2015) :



- 8 872 établissements actifs (2014)
- Une concentration des établissements...
 - 5 798 à Saint-Malo
 - 656 à Cancale
- ... traduite par des disparités des revenus des ménages en le Sud et le Nord de l'EPCI
 - Entre 25 500 et +30 000€ pour les villes du Nord-Ouest
 - Inférieurs à 25 500 sous la ligne Sud Châteauneuf-Saint-Benoît

► Structure de la population de 15 à 64 ans par statut

Statut	Pourcentage
Actifs	72,3%
Actifs ayant un emploi	63,3%
Chômeurs	9%
Inactifs	27,7%
Élèves, étudiants et stagiaires non rémunérés	8,6%
Retraités ou préretraités	10,5%
Autres inactifs	8,6%

► Statut et condition d'emploi

- **Salariés : 26 285**
 - Titulaires de la fonction publique et contrats à durée indéterminée : 21 868
 - Contrats à durée déterminée : 2 790
 - Intérim : 588
 - Emplois aidés : 243
 - Apprentissage – Stage : 826
- **Non-Salariés : 4 767**
 - Indépendants : 1 359
 - Employeurs : 2 165
 - Aides familiaux : 64



Informations en lien avec le port prises en compte pour le calcul

- ▶ **Niveau de vie et redistribution**
 - ▶ Niveau de vie
 - ▶ Revenu moyen des ménages : 24 994 €/an
 - ▶ Chiffre France : 23 580 €/an
 - ▶ Pauvreté
 - ▶ Taux de pauvreté : 11%
 - ▶ Ménages fiscaux :
 - ▶ Nombre de ménages fiscaux : 38 833
 - ▶ Médiane du revenu disponible par unité de consommation : 20 716€
 - ▶ Part des ménages fiscaux imposés : 54 %
 - ▶ Protection sociale
 - ▶ 11,5% des allocataires vivent uniquement de la CAF (France : 17,4%)
 - ▶ 4,2% de bénéficiaires de la CMU-C (France : 7%)
 - ▶ Redistribution monétaire
- ▶ **Qualité de vie**
 - ▶ Logement
 - ▶ Par catégorie :
 - ▶ Résidences principales : 39 251 (72,1%)
 - ▶ Résidences secondaires et logements occasionnels : 11 979 (22,0%)
 - ▶ Logements vacants : 3 190 (5,9%)
 - ▶ Par type de logements :
 - ▶ Maisons : 30 633 (56,3%)
 - ▶ Appartements : 23 381 (43,0%)
 - ▶ Ancienneté d'emménagement (résidences principales) :
 - ▶ Depuis moins de 2 ans : 13,2%
 - ▶ De 2 à 4 ans : 20,5%
 - ▶ De 5 à 9 ans : 15,6%
 - ▶ 10 ans ou plus : 50,6%

- ▶ **Etat de santé de la population**
 - ▶ Espérance de vie à la naissance
 - ▶ Hommes : 79,4 ans / Femmes 85,9 ans
 - ▶ Densité départementale de médecins (pour 100 000 hab.)
 - ▶ Généralistes : 156 / Spécialistes : 180
 - ▶ Un diagnostic du Territoire de Santé Saint-Malo-Dinan, qui pour des cancers du sein à Saint-Malo, qui pointe :
 - ▶ Un risque d'exposition à la pollution atmosphérique (25% de la population concernée) et au radon, le long des axes routiers
 - ▶ Une sur-représentation de la mortalité des hommes liées à des affections respiratoires et à des suicides
 - ▶ Un besoin de renforcement des actions préventives (surmortalité)
- ▶ **Dépenses d'éducation**
 - ▶ 36 actions envisagées grâce à une enveloppe de 2,3 M€ dans le cadre du Schéma Local Enseignement Supérieur et Recherche Saint-Malo Agglomération (2015-2019)
 - ▶ Volonté de développer l'offre de formation du supérieur sur le territoire malouin (un seul site universitaire délocalisé pour l'heure)
 - ▶ Des filières de recherches locales défendues :
 - ▶ Préservation du littoral et milieux marins
 - ▶ Biotechnologies marine et valorisation des ressources
 - ▶ Droit et économie maritimes
 - ▶ Santé
 - ▶ Activités numériques et digitales

Source : INSEE Dossier complet CA Saint-Malo (2019), ARS 35, Schéma Local de l'ESR (Saint-Malo Agglomération)

2.2 Filières économiques

Une diversité d'activités économiques génère une partie de leur chiffre d'affaires grâce à l'exploitation du port de Saint-Malo. La réalisation de travaux pourrait par conséquent avoir une incidence sur les entreprises impliquées.

Activités portuaires / trafic

- ▶ **Définition de l'activité prise en considération**
 - ▶ Activités :
 - ▶ Transport de passagers vers les îles anglo-normandes (Jersey et Guernesey) et le Royaume-Uni (Portsmouth)
 - ▶ Transport de fret en accompagné ou non-accompagné
 - ▶ Tout type de marchandises
 - ▶ Modèle économique (lien port)
 - ▶ Redevances portuaires (fret et passagers) et droits de ports
 - ▶ Utilisation des équipements (ex. : passerelle)
 - ▶ Recours aux services portuaires
 - ▶ Tendances et évolution récentes au sein de la filière :
 - ▶ Déclin des tonnages transitant par le port de Saint-Malo (-36,8% entre 2008 et 2018)
 - ▶ Des traversées transmanche en question dans le cadre du Brexit (évolutions, systèmes d'information, contrôles aux frontières...)
 - ▶ Un transport concurrencé par l'ouverture de lignes aériennes
 - ▶ Des investissements prévus dans de nouveaux navires aux performances énergétiques et capacités supérieures témoignant d'une confiance dans les capacités de croissance des activités et de l'attractivité de Saint-Malo
- ▶ **Zoom sur les achats des acteurs clés**
 - ▶ Des dépenses en local essentiellement pour des biens de consommation de restauration et d'hôtellerie (71,9% des dépenses des deux compagnies)
 - ▶ Réalisation d'une partie de la maintenance de Condor Ferries (évalué à environ 1 M€ en 2019)
 - ▶ Tendance à la hausse du recours aux services et équipements de maintenance malouins
- ▶ **Sensibilité au projet d'extension du terminal du Naye**
 - ▶ Phase travaux
 - ▶ Partage de rampe
 - ▶ Modification du planning des rotations
 - ▶ Adaptation des modes d'embarquement pendant la réfection du terre-plein
 - ▶ Quid de l'organisation des contrôles lors des travaux sur la gare maritime ?
 - ▶ Phase exploitation
 - ▶ Flexibilité d'utilisation des deux rampes
 - ▶ Possibilité de revoir le planning des rotations
 - ▶ Sécurisation des passagers renforcée
 - ▶ Capacité d'accueil de navires aux capacités plus importantes (hausse du trafic de passagers et de frets)
 - ▶ Attractivité retrouvée du site (en particulier la gare maritime)

Acteurs les plus impactés
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre établissements : 2 • Emplois : 150 ETP • Acteurs clés :

Zoom sur le terminal

Le terminal est principalement exploité par les deux compagnies maritimes en présence, Condor Ferries et Brittany Ferries, qui se partagent les deux rampes d'accès. La première emploie 55 salariés dans les équipages et équipes administratives, renforcés par 45 saisonniers durant neuf mois de l'année. BAI dénombre 16 salariés directement impliqués sur la ligne Saint-Malo-Portsmouth. (Source : étude menée par le bureau d'étude Katalyse en 2019).

Les deux opérateurs utilisent de manière mutualisées les deux postes d'accostage (P1 et P2), en raison des défaillances constatées du poste 1, le terre-plein portuaire relié par une rampe roulière de 60 mètres de long permettant l'accès au navire, la gare maritime, ainsi que les bâtiments d'exploitation.

Quatre navires sont actuellement utilisés, pour le trafic de passagers et de fret. En 2018, 353 241 passagers ont emprunté les lignes pour le Royaume-Uni, représentant une hausse de +1,5% du trafic entre 2017 et 2018 (projection de 321 735 passagers pour 2019) ; 440 992 passagers ont transité vers les IAN (Jersey et Guernesey) la même année, représentant une hausse de 4,2% (projection de 431 070 pour 2019).

Pour ce qui est du fret, 10 629 véhicules ont été transportés vers le Royaume-Uni en 2018 (-7% par rapport à l'année précédente) et 2067 vers les IAN.

Activités industrielles et services à l'industrie

► Définition de l'activité prise en considération

- Activités : Gestion de flux de marchandise / logistique portuaire / opérateur de manutention
 - Affrètement, consignation, manutention, stockage, courtage, transit, douane...
 - Timac Agro important et exportant des matières premières en étant son propre affréteur
 - Total exportation par les 3 principaux opérateurs de manutention : 56 079 tonnes en 2018 (-13% par rapport à 2016)
 - Une activité se concentrant presque exclusivement sur l'importation : 832 983 tonnes en 2018 (-3% par rapport à 2016)
- Modèle économique (lien avec le port) :
 - Utilisation quotidienne des équipements disposés dans le port intérieur
 - Entrée et sortie régulière de cargos
- Tendances et évolution récentes au sein de la filière :
 - Rachat officiel depuis le 16/09/19 des activités françaises de Bolloré Transport & Logistics par le groupe Maritime Kuhn (AMM faisant d'ores et déjà partie du Groupe Kuhn)
 - ◆ Existence de synergies importantes entre les deux opérateurs à Saint-Malo : même clientèle, services proposées similaires, etc.
 - Tendances statistiques en baisse même si les opérateurs comme Timac Agro confirme leur volonté de développer ce trafic

► Chiffres clés et acteurs clés

Echelle 1
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre établissements : ≈ 4-5 • Emplois • Acteurs clés (1) : Timac Agro, AMM, Bolloré Logistics



► Sensibilité au projet d'extension du terminal du Naye

- Phase travaux
 - Impact relativement faible si le port intérieur continue à être opérationnel (pas de perturbations à l'entrée du port)
 - Très faible utilisation des espaces de stockage des ferries à l'heure actuelle, des travaux n'impactant pas outre mesure leurs activités
- Phase exploitation
 - Hausse des capacités de stockage de fret des ferries pouvant faire réviser la position actuelle des différents acteurs (utilisation des ferries pour du transport de fret possible si le modèle économique est validé par les opérateurs)
 - Des risques de congestion renforcés à la sortie du port intérieur (et à la sortie de St-Malo) en cas de hausse du trafic de passagers

Réparation et construction navales

► Définition de l'activité prise en considération

- Activités :
 - Construction navale
 - Réparation/maintenance (mécanique, chaudronnerie, menuiserie...) à destination des navires de pêche, militaire, civils et plaisanciers (limites d'accueil dépendant des accès aux bassins (l: entre 12 et 20 m ; L : <10 m))
- Modèles économiques
 - Utilisation de l'élevateur à bateaux, du terre-plein, et des 2 cales sèches (un radoub public, un privé) gérés par le Pôle Naval Jacques Cartier (i.e CCI)

► Tendances et évolution récentes au sein de la filière :

- Une filière leader à l'échelle nationale :
 - 1^{er} rang occupé par l'Ille-et-Vilaine pour la construction navale militaire et la réparation navale
 - 2^{ème} rang pour la construction navale civile
- Pôle Naval Jacques Cartier
 - Dont Qualinautic – 5 salariés
 - 50 sorties et 48 remises à l'eau en 2018 pour le Pôle
- Etoile Marine – Chantier Naval (CA de 500 K€ en 2017 – 6 salariés)
 - Groupe Nautilots – comprenant Port Malo (13 salariés, 1,9M de CA en 2017)
- SOCARENAM (CA de 3,9M€ en 2017 – 30 salariés)
 - Activité majoritairement de construction (90%)
 - Visibilité de l'activité à 6-7 ans (contrat avec la Marine nationale pour 14 navires) – CA : 5M € en 2018
 - Peu de réparations de navires locaux et refus des demandes des bateaux de grande dimension (en dépit de sollicitations et sujet de la cale sèche déjà abordée avec la CCI et la Région) et une dizaine d'interventions annuelles auprès de cargos
 - 4 à 6 sorties par an
 - Une reprise des interventions auprès des compagnies ferries depuis 2 ans (une trentaine d'interventions attendues en 2019) – reports expliqués par le coût et l'organisation impliquée par le recours à des équipes britanniques dépêchées sur place

► Sensibilité au projet d'extension du terminal du Naye

- Phase travaux
 - SOCARENAM : peu d'incidences ou à la marge pour l'accès au port compte tenu du faible nombre de sorties par an
 - Gènes occasionnelles mais anticipations facilement réalisables en entente avec les autorités portuaires pour les sorties/entrées à prévoir
- Phase exploitation
 - SOCARENAM : aucun effet majeur attendu
 - Des compagnies maritimes (ferries) relocalisant une partie de leur achats en maintenance navale (opérations de plongées) mais la grande majorité restant localisé ailleurs en France (ex. : Dry Dock à Cherbourg)





Activités commerciales et de services à destination du public

- ▶ **Définition de l'activité prise en considération**
- ▶ **Activités : activités diversifiées à destination des touristes et des riverains**
- ▶ **Tendances et évolution récentes au sein de la filière :**
 - ▶ Filière relativement dynamique dans le centre, qui a profité des augmentations de fréquentation touristique, ces dernières années
 - ◆ Saisonnalité fortement marquée pour le centre de fin avril-fin septembre et vacances scolaires
 - ◆ Implantation du groupe Golden Tulip
 - ▶ Des clientèles différentes selon les quartiers aux modes de consommation distincts :
 - ◆ Prédominance de touristes pour l'intramuros (50% d'hôtellerie/restauration et forte dépendance des dépenses des touristes venus des IAN – fort pouvoir d'achat)
 - ◆ Locaux et résidents secondaires pour Saint Servan et Paramé (consommations quotidiennes ; sensibilité à la mise en périphérie des GSA et GSB, plus accessibles)

Chiffres clés et acteurs clés

Echelle 1	Echelle 2	Echelle 3
<ul style="list-style-type: none"> • Non pertinent 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre établissements : 1 646 • Emplois : 5 357 	<ul style="list-style-type: none"> • Impact des passagers ferries difficilement quantifiable à cette échelle

Sensibilité au projet d'extension du terminal du Naye

- ▶ **Phase travaux**
 - ▶ Impacts minimes voire nuls compte tenu des faibles fluctuations de passagers envisagées
 - ◆ L'Intra-Muros serait le cas échéant, le quartier le plus susceptible d'être affecté compte tenu de la destination touristique d'une grande partie des magasins) et les perturbations occasionnées (parkings, poussières, nuisances sonores)
 - ◆ Impacts nuls pour l'activité des commerçants de Saint Servan et Paramé
 - ▶ Incidence principalement visuelle
 - ▶ Vigilance à apporter à la signalétique et aux fléchages vers les deux centres (Saint Servan et Intra-Muros)
 - ▶ Sécurisation et accessibilité des accès aux différents quartiers
- ▶ **Phase exploitation**
 - ▶ Impacts positifs si de légères augmentations des flux de passagers (Intra-Muros davantage concerné)

Pêche industrielle et artisanale

Définition de l'activité prise en considération

- ▶ **Activités :**
 - ▶ Petite pêche (coquilles St Jacques, bulots, araignées de mer, soles, lieues, bars...)
 - ▶ Pêche hauturière, Transformation et distribution de produits de la mer : surimi frais, filets de poisson surgelés, crevettes de Guyane, actifs issus de protéines marines, R&D
- ▶ **Modèles économique (lien avec le port)**
 - ▶ Participation régulière ou occasionnelle à la criée
 - ▶ Recours à certaines infrastructures portuaires dans le cadre de leur profession
- ▶ **Tendances et évolution récentes au sein de la filière :**
 - ▶ Bonne santé de la filière : peu de risques futurs sur les ressources halieutiques exploitées (1er port national pour l'araignée de mer – 3 000t/an)
 - ◆ Stabilité de la flotte depuis 10 ans (recrutement compliqué pour les matelots mais remplacement de 100% des armateurs partis en retraite)
 - ◆ Ressources inféodées stables (régulation par les licences de pêche et les permis d'exploitation) et RMD atteintes pour les stocks européens + 1er port pour l'araignée (3 000 t/an)
 - ▶ Infrastructure du port vieillissante et inadaptée (activités disséminées, conflits d'usage, saturation, encombrement...)
 - ▶ Enjeu d'une modification de la flotte vieillissante (navires plus économiques)
 - ▶ Brexit : un Traité Jersey-France pour la pêche en zones limitrophes n'a pas dénoncé

Chiffres clés et acteurs clés

Echelle 1	Echelle 2	Acteurs les plus impactés
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre établissements : 67 • Emplois : ≈ 600 emplois • Acteurs clés (1) : Compagnie des Pêches 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre établissements : • 100 ETP intervenant également dans une zone proche de St Malo 	

Sensibilité au projet d'extension du terminal du Naye

- ▶ **Phase travaux**
 - ▶ Dépendra du choix des opérations (clapage en mer ou non ? Volumes ?) – sensibilité à la pollution et qualité de l'eau (opération d'urbanisation)
 - ▶ Fermeture de la pêche pendant les opérations de dragage
 - ▶ Risque de développement bactériologique + nature des sédiments perturbés
 - ▶ Potentiels conflits sur d'autres zones d'exploitation (reports d'activité dans la baie)
- ▶ **Phase exploitation**
 - ▶ Incertitude sur le temps qui sera nécessaire à la reconstitution de la biomasse pour une activité égale à aujourd'hui



Pêche à pied et conchyliculture

► Définition de l'activité prise en considération

- ▶ **Activités :**
 - ▶ Pêche à pied : pêcheries de palourdes et de coques (240 t/an) – 7 timbres délivrés
 - ▶ Conchyliculture : production d'huîtres (creuses et plates), de moules, de palourdes (61,8 M€ de CA pour le bassin, 2013)
- ▶ **Modèles économique (lien avec le port)**
 - ▶ Participation régulière ou occasionnelle à la criée
 - ▶ Recours à certaines infrastructures portuaires dans le cadre de leur profession
- ▶ **Tendances et évolution récentes au sein de la filière :**
 - ▶ Un bassin d'activité conchylicole « Cancale et Baie du Mont Saint Michel » réputé être le premier « complexe conchylicole » européen (1er centre de production de moules du bouchot en France)
 - ▶ Des difficultés de recrutement
 - ▶ Des capacités de développement contraintes (manque d'espaces/conflits d'usages)
 - ▶ Des repositionnements stratégiques du développement de certains calibres pour faire face aux baisses des prix et à la concurrence
 - ▶ Une ressource stable qui permet de faire vivre 30 pêcheurs professionnels à l'année

► Chiffres clés et acteurs clés

Echelle 2 – Cancale et BSM
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre établissements : 119 (conchyliculture) & 30 (pêche à pied) • Emplois : 584 ETP (conchyliculture) & 30 ETP (pêche à pied) • CA Conchyliculture : 61,8 M€ en 2016

Acteurs les plus impactés
<ul style="list-style-type: none"> • Aux délices de Cancale • Delaunay et Fils • Huîtres Cahue Père et Fils • La Perle des Grèves • ...

► Sensibilité au projet d'extension du terminal du Naye

- ▶ **Phase travaux**
 - ▶ Dépendra du choix des opérations (clampage en mer ou non ? Volumes ?) – sensibilité à la pollution et qualité de l'eau (opération d'urbanisation)
 - ▶ Effet des marées qui pourrait impacter la baie de Cancale et du Mont St-Michel à proximité de Saint-Malo (en attente des études environnementales)
 - ▶ Fermeture de la pêche pendant les opérations de dragage
 - ▶ Risque de développement bactériologique + nature des sédiments perturbés
 - ▶ Potentiels conflits sur d'autres zones d'exploitation (reports d'activité dans la baie)
- ▶ **Phase exploitation**
 - ▶ Incertitude sur le temps qui sera nécessaire à la reconstitution de la biomasse pour une activité égale à aujourd'hui
 - ▶ Pas/peu d'impacts sinon

Activités touristiques et de plaisance

► Définition de l'activité prise en considération

- ▶ **Activités :**
 - ▶ Tourisme à la forte prégnance excursionniste (20%)
 - ▶ Une fréquentation majoritairement française (76% des nuitées)
 - ▶ Développement du tourisme d'affaires
 - ▶ Accueil d'événements d'envergure nationale (ex : Route du Rhum, Etonnants Voyageurs...)
- ▶ **Tendances et évolution récentes au sein de la filière :**
 - ▶ 4,6 Mrds de retombées économiques en 2018 – Une fréquence à la hausse ces dernières années avec une forte présence médiatique
 - ▶ Ville au cœur d'un triangle à la forte attractivité touristique : Rennes – Mont Saint Michel – Cap Frehel (OT « Saint-Malo – Baie du Mont-Saint-Michel »)
 - ▶ Ouverture à de nouvelles clientèles : Espagne (lignes ouvertes entre Rennes et Madrid/Barcelone ; LGV depuis 2017 ; clientèle Airbnb...)
 - ▶ Une activité qui subit les changements structurels des pratiques touristiques (réduction du nombre de nuitées et du temps de séjour, étalement des séjours ponctuels tout au long de l'année en plus de la haute saison, réservations de dernière minute...)

► Chiffres clés et acteurs clés

Echelle 1
<ul style="list-style-type: none"> • Non pertinent

Echelle 2
<ul style="list-style-type: none"> • Emplois : 8 610

Echelle 3
<ul style="list-style-type: none"> • Emplois : 57 000 • Impact des passagers ferries difficilement quantifiable à cette échelle

► Sensibilité au projet d'extension du terminal du Naye

- ▶ **Phase travaux**
 - ▶ Tolérance pour les nuisances occasionnées par les travaux dans un contexte urbain en mutation
 - ▶ Compréhension d'une marche au ralenti des services
 - ▶ Veille au maintien d'accès fluides, clairs et sécurisé au port
- ▶ **Phase exploitation**
 - ▶ Des améliorations escomptées dans le sens d'une attention particulière portée à la clientèle britannique (aujourd'hui, 35% de la clientèle étrangère)
 - ◆ Génération de flux continus toute l'année réputée pour avoir un bon pouvoir d'achat, mais observation d'un déclin de leur part relative depuis 7-8 ans (accentuation des reports de destination avec le Brexit)
 - ◆ Déjà des efforts de communication et des campagnes ciblées sur les *Millenials* (importance de la e-réputation au RU)

Baignade et plongée récréative

- ▶ **Définition de l'activité prise en considération**
 - ▶ **Activités :**
 - ▶ Baignade : activité récréative, surveillance des baigneurs...
 - ▶ Plongée : clubs d'activités pour les locaux et les touristes ; formation aux différents niveaux ; pass pour exploration libre ; centre de formation de secours en mer (écoles, lycées, salariés de Brittany Ferries...)
 - ▶ Activités nautiques tierces : surf, voile, kitesurf, char à voile...
 - ▶ **Tendances et évolution récentes au sein de la filière :**
 - ▶ Forte attractivité de Saint-Malo/estuaire de la Rance (de Bizeux au Cap Frehel) pour les activités de plongée (accueil de clubs départementaux – Rance, Dinan -, et nationaux)...
 - ▶ Site présentant des intérêts en termes de biodiversité et de richesses archéologiques
 - ▶ Une adaptation du site à tous les niveaux des pratiquants
 - ▶ ... Mais, des facteurs de limitation de la renommée du site
 - ▶ Fraîcheur des eaux
 - ▶ Manque de visibilité (par rapport aux sites méditerranéens pour la plongée)
 - ▶ Augmentation du nombre de pratiquants (démocratisation) et installation de clubs (Surf School)
 - ▶ Fortes actions de communication ces derniers mois autour de sentiers archéologiques sous-marins (exploration des épaves au large de la côte malouine)
 - ▶ Accent de cette communication en accompagnement du projet de Musée de l'Histoire maritime (partie dédiée au corsaire coulé à l'entrée de Saint-Malo)
 - ▶ Richesse de la biodiversité du site (réserve)
 - ▶ 20 plages le long du littoral de Saint-Malo :
 - ▶ Dont 10 surveillées et 5 ouvertes aux risques et périls des baigneurs
 - ▶ Un site privilégié et protégé pour tous les pratiquants : Fosse de Bizeux
 - ▶ Facilités d'embarquement du matériel lourd dans le port des Bas Sablons
 - ▶ Crique protégée de 20m de profondeur (indépendance des conditions météorologiques)
- ▶ **Sensibilité au projet d'extension du terminal du Naye**
 - ▶ **Phase travaux**
 - ▶ Baignade interdite dans la zone portuaire
 - ▶ Des courants forts et imprévisibles
 - ▶ Point de vigilance pour le site de Bizeux, la plage de Grand Secours (piscine d'eau de mer) et la retenue d'eau de la plage de l'Eventail (risque de turbidité et de matières en suspension pendant les opérations de déroctage)
 - ▶ Vigilance pour le chenal permettant l'accès aux plages des Bon Secours et du Môle
 - ▶ Vigilance pour l'accès à l'Île de Cézembre (nouveaux sentiers de randonnée à la fréquentation croissante)
 - ▶ **Phase exploitation**
 - ▶ Baignade interdite dans la zone portuaire
 - ▶ Des problèmes de conflits d'usage (nuisances sonores) avec les ferries (voire les projets de boucles énergétiques à destination des compagnies)
 - ▶ A priori, aucun autre impact à signaler lié au projet de modernisation

Acteurs les plus impactés




PLONGEE

- Nombre établissements : 2 clubs
- CSCE :
 - 250 adhérents en 2018-19
 - 1 vedette et 1 bateau semi-rigide
- SMPE :
 - 4 salariés
 - 2 vedettes et 1 bateau semi-rigide
- 248 adhérents en 2018-19
- 830 pass en 2018

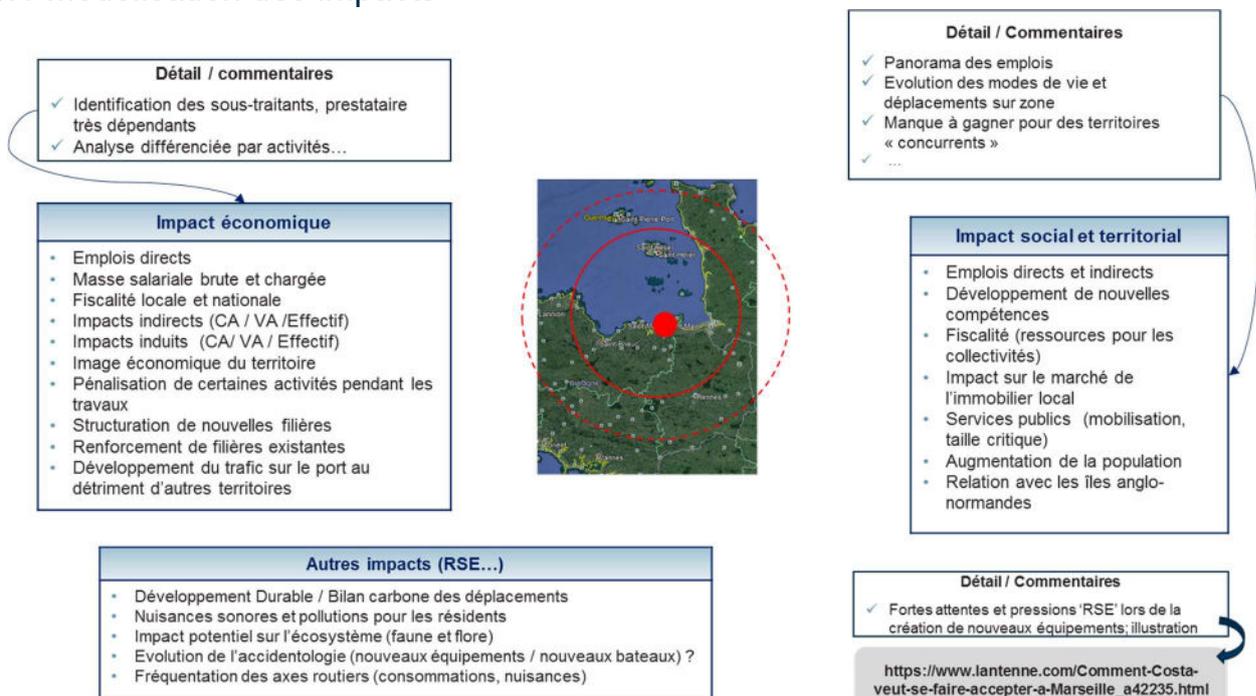



ACTIVITES NAUTIQUES AUTRES

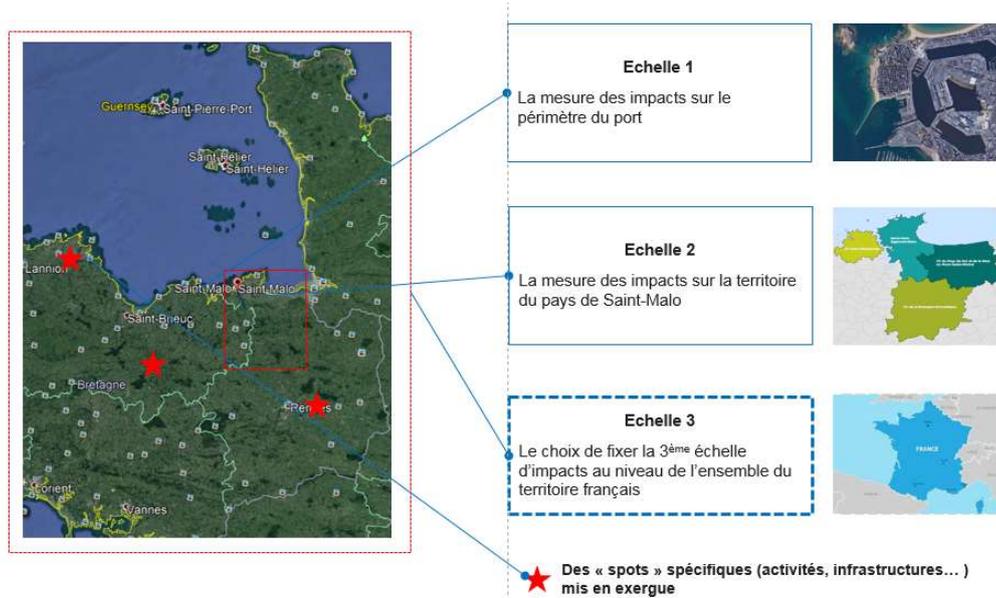
- SURFSCHOOL
 - 7,8 ETP
 - 180 adhérents en 2018-19
 - 3 145 accueils (loisirs) en 2018-19
- SNBSM :
 - 15,3 ETP
 - 769 adhérents en 2018-19
 - 830 pass en 2018
 - 1 852 accueils (loisirs) en 2018-19

3. CALCUL DE LA VAN-SE

3.1 Modélisation des impacts



3.1.1 Echelles



Echelle 1 : le port de Saint-Malo

Ce cercle restreint permet de mesurer les bénéfices découlant de la présence, sur le long terme, d'un équipement de plus grande capacité (réparation et maintenance navales, BTP...). En négatif, ces activités en immédiate proximité seront vraisemblablement les plus perturbées, pendant la durée des travaux.

► Présentation générale, géographique

- Un maillon essentiel des ports secondaires de la Manche et de la façade Atlantique
- Une localisation singulière du port au cœur de la ville
 - Elément d'attractivité de la ville, qui témoigne de son histoire liée à l'activité maritime
 - Une interface entre la Cité Intra-muros, les quartiers de Saint Servan et Paramé
 - Une zone à risques : activités génératrices de nuisances, pollutions, risques de submersion, classement SEVESO, fondations sur d'anciens marais
 - Espace contraint qui limite le développement des activités industrialo-portuaires sur place (localisation en périphérie)
 - Un raccordement à l'interland grâce au réseau routier (RN137)
- Organisation du port en 3 bassins autorisant le développement d'activités variées
 - 4 orientations : port de pêche, de commerce, de plaisance, accueil de passagers et fret dans l'avant-port
 - Requalification d'espaces à destination touristique et événementielle au cours des 20 dernières années (Palais des Congrès)
 - Risque de conflits d'usage entre ces activités gourmandes en espaces

► Emploi

- Site présenté comme le second employeur de la Ville (derrière le CHU)
- 1 700 emplois sur le site (générant 2 700 emplois indirects et induits)
 - Notamment sous l'effet de la filière grande pêche inextricablement liée aux activités de transformation et de distribution (Compagnie des Pêches)
- Répartition des emplois cumulés par activité :



► Economie

- 40 entreprises recensées sur le port
- Un chiffre d'affaires cumulé estimé à 240 M€
 - dont 56 M€ réinjectés dans l'écosystème malouin
- Un impact socio-économique évalué à 325 M€
 - Impact direct : 55M € (salaires, charges sociales, impôts et taxes)
 - Impact indirect : 235M € (achats liés aux différentes activités du port)
 - Impact induit : 35 M€ (consommation et investissements des employés du port)

Source : Etude d'impact socio-économique du Port régional de Saint Malo réalisée par l'UMSM, l'IUT de Saint Malo/Université de Rennes 1 (2017), Plan local d'urbanisme en vigueur

Echelle 2 : le Pays de Saint-Malo

► Présentation générale, géographique

- Un projet de développement commun, un cadre de coopération original, un espace de 1 123 km²
- Un groupement de 4 intercommunalités avec : Saint-Malo Agglomération, CC du pays de Dol et de la baie du Mont Saint-Michel, CC de la côte d'Emeraude et la CC Bretagne Romantique
- Une intercommunalité Pays de Saint-Malo est le 7^{ème} pays au niveau régional en termes de population, avec le regroupement de 71 communes



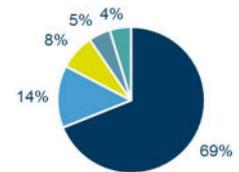
► Démographie et emploi

- Un territoire de plus 170 000 habitants (2015)
- Une densité de population de 151,6 hab/km² (contre 104,6 hab/km² en France)
- 24,2% de la population du territoire âgée de 65 ans ou plus (contre 18,6% en France)

► Economie

- Plus de 16 000 établissements recensés et 1 100 créations d'entreprises en 2016
- Un département à vocation touristique avec 22,6% de part de résidences secondaires contre une moyenne nationale de 9,5%
- Un taux de chômage de 11,6% pour le Pays de Saint-Malo contre une moyenne nationale de 14,2%

Répartition des établissements par secteur d'activités



- Commerce, transports, services divers
- Administration publique, enseignement, santé, action sociale
- Construction
- Industrie
- Agriculture, sylviculture et pêche

► Stratégie de développement économique : ce qu'il faut retenir

- Capitaliser sur l'économie de la mer qui représente plus de 5 500 emplois dans le pays de Saint-Malo
- Développer les synergies territoriales et compter dans la Glaz économie :
 - Renforcer l'axe économique Rennes – Saint-Malo
 - Promouvoir la destination touristique Saint-Malo, Baie du Mont Saint-Michel, Côte d'Emeraude
 - Encourager la coopération intercommunale à l'échelle du Pays de Saint-Malo

► Dynamisme économique et évolution récentes

- Création et reprise d'entreprises (voir tableau adjacent)
- Ouverture d'un village d'entreprises d'ici à la fin de l'année dans la zone industrielle Nord
 - Trois bâtiments accueillant 1 000 m² de bureaux et 14 cellules d'artisans et PME de 200 m² chacune soit 3 800 m² s'activités
 - Fin 2017, 60% des locaux étaient déjà vendus
- Création et extension de parc d'activités
 - Saturation des ZA situées au Sud de l'Agglomération
 - Création de 40 ha supplémentaires – Commercialisation en cours
 - Réflexion sur une densification des zones existantes : lutte contre l'étalement urbain et protection des littoraux
- La Technopole Atalante, une zone d'activités n'ayant pas trouvé sa cible
 - Orientée initialement vers les entreprises de biotechnologies marines et de technologies de l'informatique et de la communication
 - Seulement une vingtaine d'entreprises sur le site en 2017, les grandes surfaces ne trouvent pas preneur
 - Elargie depuis aux secteurs du sport, du tourisme et de la culture
- Une capacité d'accueil importante des jeunes entreprises
 - Deux pépinières d'entreprises : Le Cap et L'Odyssee
 - Cinq sites d'ateliers relais : Le Cap, La Madeleine, L'Escalier, La Passerelle et La Gare

NOMBRE D'ÉTABLISSEMENTS PAR SECTEUR D'ACTIVITÉS

	CC du Pays de Dol et de la Baie du Mont Saint-Michel	CC de la Bretagne romantique	CC de la Côte d'Emeraude	CA du Pays de Saint-Malo	Pays de Saint-Malo
Industrie	91	146	197	431	865
Construction	128	206	224	622	1211
Commerce, transport, hébergement et restauration	320	464	638	2202	3646
Services aux entreprises	163	401	713	1776	3073
Services aux particuliers	179	363	333	1413	2512
TOTAL	891	1280	1965	6844	11560

RÉPARTITION DES SALARIÉS PAR SECTEUR DANS LE PAYS DE SAINT-MALO

	CC du Pays de Dol et de la Baie du Mont Saint-Michel	CC de la Bretagne Romantique	CC de la Côte d'Emeraude	CA du Pays de Saint-Malo	Pays de Saint-Malo
Agriculture, sylviculture et pêche	227	443	41	654	1402
Industrie	102	152	136	274	490
Construction	34	220	272	1579	2861
Commerce, transports, services divers	1027	1514	2401	10208	19110
Industrie Commerce et réparation automobile	616	383	1303	488	6870
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	1241	330	2173	10261	14152
TOTAL	2768	2442	2760	22780	42911

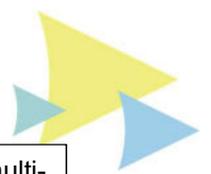
CRÉATIONS D'ENTREPRISES PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ EN 2016

	Entreprises créées		Dont entreprises individuelles	
	Nombre	%	Nombre	%
Industrie	69	6,5	47	68,1
Construction	105	9,9	61	58,1
Commerce, transport, hébergement et restauration	250	27,4	143	49,3
Services aux entreprises	338	31,8	195	54,7
Services aux particuliers	258	24,3	229	88,8
TOTAL	1 060	100	665	62,7

Source : INSEE Dossier complet CA Saint-Malo (2019)

Echelle 3 : la France

Pour les échelles 2 et 3, les activités du port engendrent une grande variété d'impacts indirects liés notamment à l'image de marque de Saint-Malo pour le tourisme en Bretagne et à la multiplicité des achats effectués par les différents acteurs du projet, en dehors du territoire maloin voire breton (ex : maintenance des ferries s'effectuant principalement en dehors de la Bretagne – dry dock à Cherbourg, achats de certains matériels nécessaires à la pratique de la pêche industrielle ou de certaines activités commerciales et de services...)



Les zones d'influence sont variables selon les secteurs d'activités, justifiant cette approche multi-scalaire :

- **Volet social** : une zone de proximité logiquement plus impactée
- **Volet économique**

Des bénéfices plus localisés de la présence sur le long terme d'un équipement de plus grande capacité

Exemples : réparation navale et maintenance, BTP, ...

Des activités de proximité perturbées pendant la durée des travaux

Exemples : commerces, pêche ...

Des impacts irradiant à l'échelle de la Bretagne, à l'image du tourisme

La présence d'impacts indirects sur l'ensemble de la France s'expliquant par les multiples achats effectués par les différents acteurs du projet

Exemple 1 : Maintenance des ferries s'effectuant principalement en dehors de la Bretagne (Dry Dock à Cherbourg)

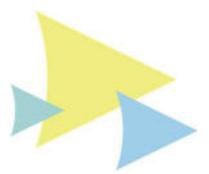
Exemple 2 : Achats de certains matériels nécessaires à la pratique de la pêche industrielle ou de certaines activités commerciales et de services

Exemple 3 : Travaux de modernisation du terminal du Naye réalisés en grande partie par les majors du BTP, opérant en grande partie hors de la Bretagne (malgré la sous-traitance d'une partie des travaux à des entreprises locales)

- **Voies de communication, logistique et transports**

Des problématiques de saturation des infrastructures à bien appréhender

Un impact plus modeste et diffus dès lors que l'on s'éloigne du terminal



3.1.2 Variables-clefs de la modélisation

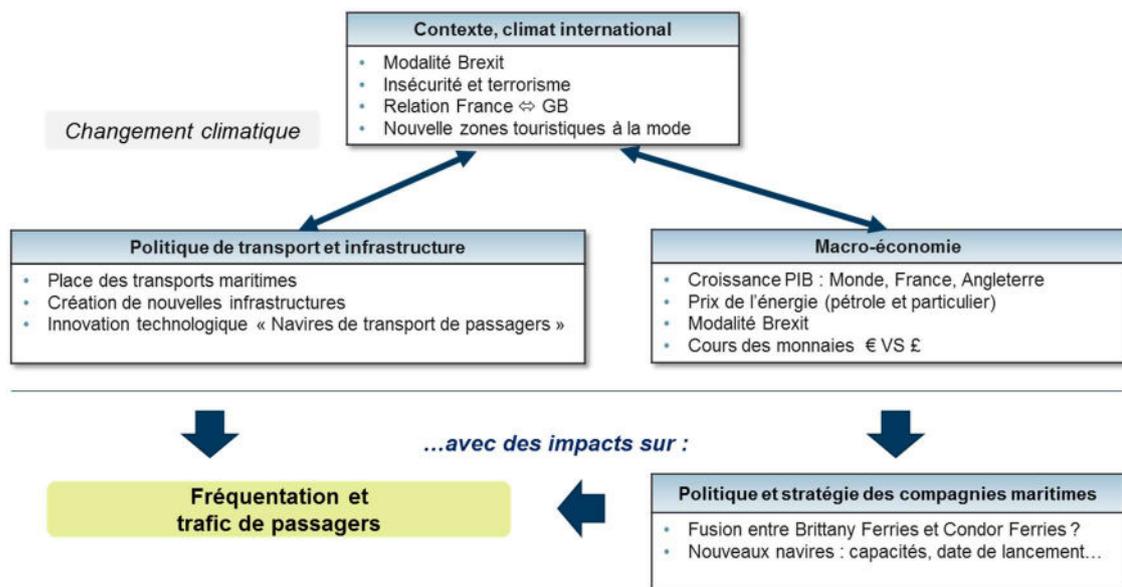


Figure 4 Synthèse des données à intégrer dans la modélisation de la VAN-SE

► La nécessité de construire un modèle autour de « scénarii clés » déterminants

- Un horizon 2024 suffisamment éloigné pour justifier potentiellement la présentation de plusieurs scénarii (2 à 3) de calcul d'impact
- Des valeurs prises par certaines variables-clés à cette échéance pouvant en effet fortement influencer la quantification des impacts
- L'une des justifications convaincantes de la nécessité de ce type d'approche est, par exemple, celle des variations du prix de baril de pétrole sur les 12 derniers mois – idem concernant le dénouement du Brexit

► Trois grandes familles de variables-clés, instables, à sécuriser par cette approche

- Contexte, climat international : modalités du Brexit, insécurité et terrorisme, relations France / Grande-Bretagne, nouvelles destinations touristiques à la mode...
- Politique de transport et infrastructure : fusion potentielle entre Brittany Ferries et Condor Ferries, place des transports maritimes, création de nouvelles infrastructures, innovation technologique « navires de transport de passager »...
- Macro-économie : croissance du PIB (Monde, France, Angleterre), prix de l'énergie, modalité du Brexit, cours des monnaies € VS £...

► Une approche probabiliste aboutissant au choix d'un scénario réaliste

- L'identification de variables discriminantes permettant la détermination de 3 scénarii probabilisés...
- ... dans un second temps, suite à une justification élaborée, la détermination d'un scénario réaliste en coopération étroite avec le comité de pilotage...
- ...utilisé par la suite dans l'application et les calculs du modèle

Zoom sur le Brexit

L'étude a été conduite dans un contexte mouvant, qui n'offrait que peu de visibilité sur le scénario final du Brexit. Compte tenu de l'importance des échanges opérés notamment par les compagnies ferries avec le Royaume-Uni, cette donne politique a une incidence majeure dans la prévision des activités des acteurs du port (révision des accords commerciaux, durcissement des contrôles d'identité...) et l'organisation du port.

Pour illustrer le flou lié aux soubresauts de l'actualité, en septembre 2019, pour mémoire Boris Johnson n'avait plus de majorité à la Chambre des Communes, le Parlement envisageait de bloquer la perspective d'un « No Deal » en octobre et de demander un report supplémentaire, et la question de nouvelles élections à court ou moyen termes était posée.

Les incertitudes reposaient ainsi sur trois données majeures (date de sortie, durée de la période de transition, conditions des relations futures) obligeant à envisager 3 scénarii :

- No deal
- Report du Brexit
- Abandon du Brexit



En septembre 2019, moment de l'élaboration du modèle de calcul de la VAN-SE, les perspectives et la probabilité des scénarios étaient encore incertaines. L'hypothèse d'un report était encore possible, mais questionnable en raison du rejet du Parlement des propositions d'accord de retrait pourtant négocié avec la question cruciale du « backstop » irlandais. Par ailleurs, les négociations sur les futures relations commerciales (et autres domaines) se profilaient déjà pour durer plusieurs années.

L'annonce du Brexit a eu des conséquences, avant même son entrée en vigueur. Cet « effet Brexit » sur le marché semble réellement perceptible depuis le début de l'année 2019. Paradoxalement, il a engendré une croissance totalement inhabituelle au cours du 1er trimestre (+5%) avec un pic en mars à +7,5% (un record trimestriel de trafic). Puis, le marché a chuté dans des proportions similaires à celles de la crise de 2008/2009 avec un 2ème trimestre à -10%. S'en est suivie une chute accélérée au fil des mois avec -12% en juin. Les premières données de l'été 2019 confirment la poursuite de cette chute.

Incidence sur le fret

Plusieurs facteurs expliquent ces évolutions divergentes, en lien avec le Brexit. La dynamique du 1er trimestre 2019 est liée à la crainte d'une sortie de l'UE le 29 mars 2019. Les consommateurs et les entreprises Britanniques ont stocké afin d'éviter toute rupture des approvisionnements. Ces comportements ont donc dynamisé les échanges transmanche. Toutefois, l'effet a touché le 2ème trimestre puisque l'absence de sortie de l'UE a conduit à réduire les livraisons et à puiser dans les stocks réalisés au cours du 1er trimestre. Parallèlement, certains sites industriels avaient préféré fermer en avril, afin de ne pas subir le chaos immédiat lié à un Brexit dur.

Le Brexit n'avait alors pas d'impacts notables sur les liaisons Saint-Malo-Portsmouth, si ce n'est la dynamique particulière au cours du 1er trimestre pour les mêmes raisons que celles développées avant. La progression des volumes reste cependant limitée dans l'absolu (+11% soit +300 véhicules fret). Le volume du 1er trimestre reste très éloigné des volumes transportés sur la ligne une décennie plus tôt (autour des 5 à 6000 unités). Aucune chute spécifique n'a été relevée au 2ème trimestre 2019, hormis la baisse saisonnière habituelle, qui affecte toujours cette liaison dès lors que le trafic de passagers se développe.

Conséquence sur le tourisme

Les premiers mois de 2019 auguraient une mauvaise année pour les trafics transmanche de passagers. Le trafic de véhicules de tourisme a baissé de -5,5% au cours du 1er semestre 2019 et la période estivale s'annonçait plutôt mauvaise, voire catastrophique (au regard des évolutions connues sur le détroit). La situation s'est dégradée au fil des mois : -3,5% au 1er trimestre et -6,5% au second et probablement -8 à -10% au 3ème trimestre.

Le Brexit avec toutes ses incertitudes, notamment au 1er trimestre 2019, a généré de la crainte, voire de la peur (situation très anxiogène), chez les Britanniques et les continentaux désireux de séjourner au Royaume-Uni. Les Britanniques ont donc parfois privilégié de rester chez eux.

Le cours de la livre sterling a atteint des niveaux historiquement bas. Déjà dans un cycle bas depuis plusieurs années (chute de -15% à l'issue du vote pour le Brexit), la livre sterling a encore perdu 7% au cours de ces 5 derniers mois. La parité 1£=1€ a même été quasiment atteinte en début août. Cette situation n'est donc pas favorable pour les Britanniques désireux de voyager en Europe.

A la fin juin 2019, la liaison Saint-Malo-Portsmouth a perdu 4,7% des volumes de véhicules de tourisme avec un second trimestre à -8%. La liaison a encore chuté de -9% en juillet. Le lien avec le contexte incertain et anxiogène du Brexit est donc évident, notamment sur cette liaison où les Britanniques réservent plusieurs mois à l'avance leur voyage.

Impacts de long terme

Les conséquences du Brexit sur les volumes sont à ce jour imprévisibles en raison de la subsistance d'un grand nombre d'incertitudes. Seule certitude : l'intensité des échanges commerciaux et la mobilité entre le Royaume-Uni et l'UE ne peut que diminuer, y compris dans un scénario de « Brexit doux » qui correspondrait à une relation type Norvège ou Suisse (ce qui est très incertain car non conforme aux attentes des Brexiters) ; les contraintes aussi réduites soient-elles, existeront par rapport à la situation actuelle où l'échange est totalement libéré.

Dans tous les cas, pour le fret, un retour à une déclaration en douanes (retour du DAU) est attendu, y compris dans l'hypothèse d'un scénario « Norvège » ou « Suisse »...

- Procédures ECS/ICS (système de contrôle des importations / Import Control System) associées, nécessité de titres de transit pour le transport routier
- Contrôles sanitaires et des droits de douanes, dans le cas de scénarios plus complexes

Ces contraintes auront un impact sur l'organisation et l'intensité des trafics. Pour le volet voyageurs, l'impact du Brexit devrait être plus limité car le Royaume-Uni n'était ni dans la zone euro, ni dans l'espace Schengen. Les contrôles sous la pression migratoire se sont intensifiés depuis plusieurs années. Il était, par ailleurs, assez peu probable que des visas spécifiques soient réinstaurés.

Pour le fret, diverses études notamment réalisées par JMJ Conseil* établissent des baisses de trafics transmanche pouvant atteindre jusqu'à près de -25% à l'horizon 2030 selon les différents scénarios Brexit.

Pour le tourisme, les perspectives sont nettement plus complexes. L'élasticité des flux de voyageurs est liée à des facteurs exogènes (parité monétaire, contexte géopolitique, stratégie tarifaire des opérateurs, concurrences modales, opérations marketing territoriale, ...). De ce fait, une prospective ne peut reposer que sur l'élaboration d'hypothèses de seuils haut et bas.

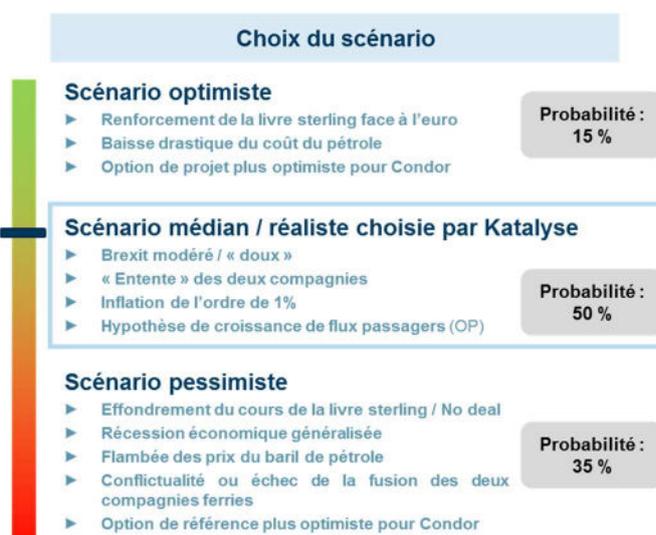
Bilan pour Saint-Malo

Les conséquences directes du Brexit pour le port de St Malo devraient être mineures. Les liaisons de « niches », qui y sont assurées, sont assez éloignées des tendances directes du marché, notamment pour le fret. Le trafic reste certes influencé par les fondamentaux des conditions des échanges Anglo-continentaux (parité £/€, intensité des trafics avec l'Espagne par exemple, etc.), mais les variations de trafics restent largement dépendantes de la stratégie des opérateurs, notamment de Brittany-Ferries.

Quant aux frets, les volumes transportés demeurent mineurs au regard de ports concurrents de la zone : 9 à 10 000 véhicules fret de St Malo-Portsmouth représentant à peine 2 jours de trafic du Port de Calais ou d'Eurotunnel, pour seulement 4% du trafic fret des liaisons maritimes de l'Ouest. Cela signifie que globalement, le volume de ces liaisons est en grande partie liée aux conditions de l'offre plutôt que celles de la demande.

Pour un éventuel résumé : Des impacts essentiellement indirects, voire induits, dépendant de l'évolution de la parité £/€, de la politique migratoire du RU à l'égard des ressortissants de l'UE, du degré d'ouverture vers d'autres continents notamment pour les mobilités professionnelles et de loisirs

3.2 Présentation des options de référence et de projet



Katalyse a fait le choix de retenir un scénario médian, pour les données contextuelles et les stratégies envisagées pour les deux principaux opérateurs du terminal, jugeant leur réalisation comme la plus probable

3.2.1 Option de référence

L'option de référence correspond à la réalisation de travaux de mise aux normes et de rafraîchissement, minimaux pour assurer une activité sécurisée, mais pas optimale pour les acteurs du port, notamment pour les deux compagnies ferries. Elle est définie comme « [correspondant] au scénario le plus probable en l'absence de réalisation du projet évalué. Elle comprend les investissements érudés par le maître d'ouvrage du projet qui peuvent correspondre à des actions en matière d'infrastructure ou de service de transport : des investissements de maintenance, voire des investissements peu coûteux et/ou à faibles effets mis en place pour répondre, dans une plus ou moins large mesure, aux objectifs identifiés. L'option de référence reflète les opérations, les aménagements et les niveaux de service prévisibles à la date envisagée pour la mise en service de l'option de projet, mais également après cette date envisagée, en l'absence du projet. [...] » (Ministère de la transition écologique et solidaire, « Situation existante, scénario de référence et option de référence », Révisé au 3 mai 2019)

Pour rappel, le chiffrage de l'opération des travaux de l'option de référence est fixé à 28,5 M€ HT. La région a établi comme suit le programme de travaux, pour les postes à sa charge :

- Maîtrise d'œuvre : 3 M€ HT
- Assistance à maîtrise d'ouvrage : 1,4 M€ HT
- Coûts annexes : 1,16 M€ HT
- Travaux : 21,9 M€ HT - Comprenant les embectages Nord et Sud (8,4 M€) et l'outillage d'accès « piéton et fret » du poste 2 (6 M€)

Le coût de la maintenance fixe est estimé à 2 M€ de 2025 à 2034, puis diminuerait à hauteur de 200 000 € par an.

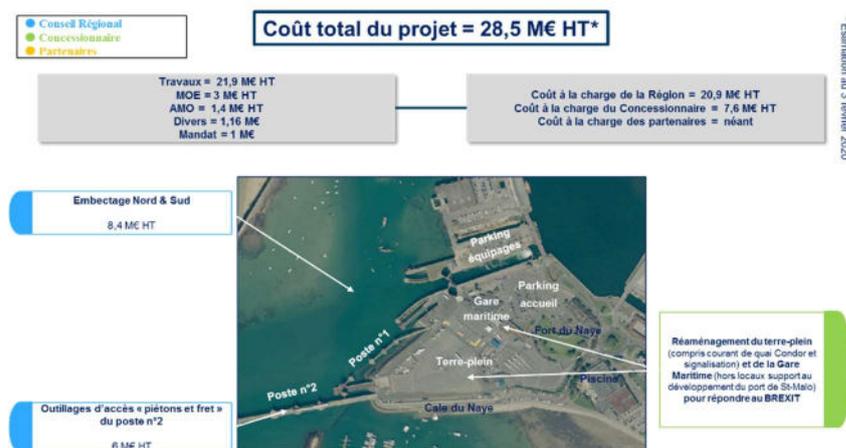


Figure 5 Description des postes d'investissement par acteur dans l'option de référence

A l'instar de l'option de projet, doivent être pris en compte un certain nombre d'aléas contextuels, qui pourraient également éclairer des fluctuations sur les activités liées à l'exploitation du port de Saint-Malo. A ce titre, trois types de variables sont à appréhender, avec précaution :

- Climat international : modalités du Brexit, insécurité et terrorisme, relations franco-britanniques, nouvelles destinations touristiques à la mode et reports multimodaux...
- Politique des transports et infrastructures : rapprochement Brittany Ferries et Condor Ferries, place des transports maritimes, création de nouvelles infrastructures, innovations technologiques sur les « navires de transport de passagers » (transport plus « vert »)...
- Macroéconomie : croissance du PIB (Monde, France, Angleterre), prix de l'énergie, cours des monnaies (notamment celui de la livre sterling)...

Au vu de l'importance de l'activité des ferries liée à l'exploitation du terminal, une attention particulière a été portée sur les perspectives de croissance des lignes de Condor Ferries et Brittany Ferries.

La vétusté des infrastructures portuaires a pour conséquence inéluctable une perte d'attractivité (en particulier pour la gare maritime) et d'opérabilité du site (arrêt du poste 1). La non-réalisation ou aménagement des travaux (i.e. vision minimaliste des travaux) pourrait entraîner un changement radical de stratégie des compagnies maritimes au sujet de la mise en place de nouveaux navires sur leurs lignes au départ / à l'arrivée de St-Malo. Parmi les incidences attendues, comptent l'annulation ou le report de commande des nouveaux navires par les compagnies maritimes, ou bien la perte de rentabilité des lignes, qui conduiraient à leur fermeture. Conséquemment, la déperdition de voyageurs des lignes aurait une incidence directe d'une part sur le tourisme, et par extension pour les entreprises et commerçants locaux, qui dépendent en grande partie de ces flux de consommateurs ; et d'autre part, pour les entreprises, qui ont recours au fret de marchandises. Le déclin d'activité de transport maritime de passagers et fret est également associé à une perte de revenu pour le port (perception des redevances portuaires, passagers).

A contrario, la non-réalisation des travaux d'envergure prévus dans l'option projet pourraient bénéficier aux pêcheurs – les travaux de déroctage envisager faisant peser un possible risque conjoncturel sur les ressources halieutiques.

Dans la configuration de l'option de référence, il est possible de dessiner le scénario suivant. De 2020 à 2024, une évolution du trafic de fret et de passagers, qui poursuivrait la tendance enregistrée les années précédentes, i.e. une stabilisation du fret et une légère baisse du trafic passagers (-9% passagers & -6% fret annoncés par BAI, perte de 10 000 passagers pour Condor Ferries avec une stabilité du trafic de fret).

La poursuite de l'activité, dans ces conditions détériorées, serait conditionnée par le remplacement à minima de la passerelle piéton et fret du poste 2. A partir de 2025, l'arrêt définitif du poste 1 entraînerait le basculement total des opérations du Condor Ferries sur le poste 2. La compagnie en verrait ses horaires d'escales perturbés, compte tenu des faibles latitudes d'adaptation aux contraintes des marées, couplée à une pression renforcée sur l'organisation générale des escales. Les compagnies estiment la baisse partagée d'activité à 5% par l'inopérabilité du poste 1.

	2018	2019	2020	2021-2024	2025	2026-2045	2046-2070
Brittany Ferries							
Passagers	349 002	-9% ⁽¹⁾	+8,8% ⁽²⁾	-1% ⁽⁴⁾	-2,5% ⁽⁶⁾	-1,1% ⁽⁷⁾	0% ⁽¹¹⁾
Véhicules de tourisme	125 577	-9% ⁽¹⁾	+8,8% ⁽²⁾	-1% ⁽⁴⁾	-2,5% ⁽⁶⁾	-1,1% ⁽⁷⁾	0% ⁽¹¹⁾
Véhicules de fret	9 596	-6% ⁽¹⁾	+6,4% ⁽²⁾	0% ⁽⁵⁾	-2,5% ⁽⁶⁾	+1% ⁽⁸⁾	0% ⁽¹¹⁾
condor							
St-Malo – IAN							
Passagers	440 992	-2,3% ⁽¹⁾	+1,3% ⁽²⁾	-1% ⁽⁴⁾	-2,5% ⁽⁶⁾	-3,4% ⁽⁹⁾	0% ⁽¹¹⁾
Véhicules de tourisme	75 000	-2,3% ⁽¹⁾	+1,3% ⁽²⁾	-1% ⁽⁴⁾	-2,5% ⁽⁶⁾	0% ⁽⁹⁾	0% ⁽¹¹⁾
Véhicules de fret	2 067	0% ⁽¹⁾	0% ⁽²⁾	0% ⁽⁵⁾	-2,5% ⁽⁶⁾	0% ⁽¹⁰⁾	0% ⁽¹¹⁾
St-Malo – UK							
Passagers	4 239	-2,3% ⁽¹⁾	+1,3% ⁽²⁾	-1% ⁽⁴⁾	-2,5% ⁽⁶⁾	-2,5% ⁽⁹⁾	0% ⁽¹¹⁾
Véhicules de tourisme	-	-	-	-	-	-	-
Véhicules de fret	1 033	0% ⁽¹⁾	0% ⁽²⁾	0% ⁽⁵⁾	-2,5% ⁽⁶⁾	0% ⁽¹⁰⁾	0% ⁽¹¹⁾

Figure 6 Modélisation des évolutions des flux de passagers et de fret pour les deux compagnies maritimes de 2018 à 2070, pour les lignes au départ/arrivée de Saint-Malo (Katalyse)

Sur la période suivante (2026-2045) s'ensuivrait une perte d'attractivité, et d'exploitation progressive du site. Le vieillissement de la gare freinerait considérablement l'attrait des lignes locales et entraînerait un report des départs et arrivées des lignes vers d'autres ports ou un report modal des passagers. Le scénario le plus pessimiste prévoirait, quant à lui, une perte lissée de l'intégralité du trafic passagers sur une vingtaine d'années – la légère hausse du fret autorisée par la libération d'espaces de stockage en soutes, ne permettant pas de compenser significativement les pertes. Une non-réalisation du projet de modernisation du terminal du Naye engendrerait une accentuation de la baisse de trafic de passagers avec un total de seulement 465 000 passagers en 2045 (un nombre très proche du trafic de passagers de Condor Ferries en 2018). Les taux de croissance moyens estimés sont de l'ordre de -1,1% entre 2018 et 2045 pour les lignes vers la Grande-Bretagne, et de -2,8% entre 2018 et 2030 pour les îles anglo-normandes. Le fret enregistrerait une baisse moindre respectivement, pour les destinations prémentionnées, 0,6% et -0,1%, entre 2018 et 2030.

Les autres filières possiblement affectées par l'option de projet (à savoir la pêche industrielle et artisanale, la pêche à pied et conchyliculture, ainsi que les activités commerciales, de services et activités touristiques et de plaisance) verraient leur chiffre d'affaires maintenu.

Le port observerait, quant à lui, une stabilité des redevances portuaires, l'arrivée des nouveaux navires prévue en 2025-26 étant remise à plus tard ou annulée, et subirait une déperdition de revenus, à partir de 2025, en raison de la baisse du nombre de rotations de passagers.

3.2.2 Option de projet

L'option de projet est définie comme suit : « [Il s'agit de l']option étudiée par le maître d'ouvrage en réponse à un problème ou à un besoin déterminé. Les options de projet peuvent évoluer au fur et à mesure que se déroule le processus de conception et d'évaluation du projet. » (Ministère, « Référentiel méthodologique pour l'évaluation des projets de transport », 2014). Une ou plusieurs variantes peuvent être prises en compte dans l'évaluation.

La réalisation des travaux de l'option de projet est projetée pour la période de fin 2022 à début 2025, et est chiffrée à 86,6 M€ HT. L'enveloppe totale se partage entre la Région Bretagne (82,5 M€), le concessionnaire (2,6 M€) et les partenaires (1,5 M€).

Le programme d'investissement se décline comme suit :

- 3 M€ HT pour la maîtrise d'ouvrage
- 1,5 M€ HT pour l'assistance à maîtrise d'ouvrage
- 1,26 M€ HT pour des opérations diverses
- 1 M€ HT pour le mandat
- 78,1 M€ HT pour les travaux



Les différents postes de travaux prévus comprennent :

- 7,4 M€ HT pour les embectages Nord et Sud (Région Bretagne)
- 11,3 M€ HT pour les aménagements d'accès maritimes et le traitement des sédiments (Région Bretagne)
- 23,7 M€ HT pour l'aménagement du poste 1 (Région Bretagne)
- 6 M€ HT pour l'outillage d'accès « piéton et fret » du poste 2 (Région Bretagne)
- 1 M€ pour la déconstruction des bâtiments existants et l'exploitation sous chantier (Région Bretagne)
- 1,5 M€ pour l'aménagement de l'interface port-villes (collectivité)
- 18,6 M€ pour la gare maritime (Région et Concessionnaire)
- 7,3 M€ pour l'aménagement du terre-plein (Concessionnaire et Région)

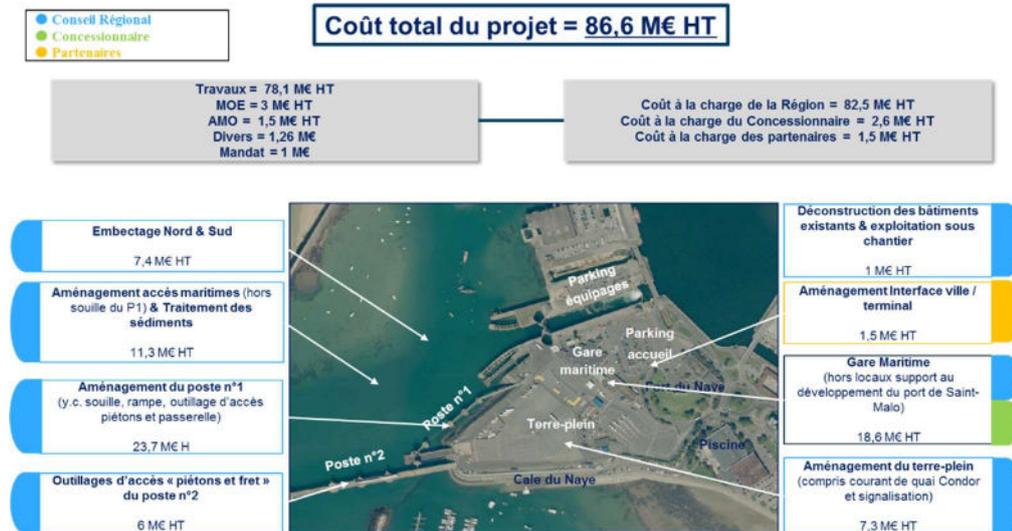


Figure 7 Description des postes d'investissement par acteur dans l'option de projet

La modélisation de l'option de projet s'appuie sur les projections co-construites avec les deux compagnies maritimes.

- BAI projetait 3 années plutôt favorables à l'ensemble du trafic grâce à un accord BREXIT (+1,5% – 2%) pour 2020-2022, avant qu'une baisse de 2,5% de l'ensemble du trafic suite aux travaux (poste 1 fermé, pas d'impacts du reste des travaux) ne se fasse sentir (2023-2024). L'arrivée de nouveaux navires devraient avoir des retombées positives dès 2025-2026 (+11% de passagers & +14% de fret). Cette tendance positive devrait se prolonger de manière plus lissée sur les années suivantes (+1,5% de passagers & +3% de fret sur 2027-2029).
- Condor Ferries estimait que 2020-2022 serait une période légèrement défavorable (-1%) pour les passagers & VL en 2020, mais qui serait compensée en 2021-22 (+1%) alors que le fret resterait stable. Une baisse de 2,5% de l'ensemble du trafic pourrait suivre en 2023-2024 en raison des ralentissements d'activité liés aux travaux L'activité retrouverait une stabilité en 2024 à la livraison des travaux. L'arrivée des nouveaux navires en 2025-26 et la disposition de nouvelles infrastructures (+5% pour les passagers les VL et le fret « Rapide », +0,2% pour le fret « Goodwill ») permettraient de recouvrer une dynamique positive ; effet, qui devrait se prolonger de manière moins marquée sur 2026-2029.

NOTA : la crise de 2020 devrait retarder les investissements dans les nouveaux navires de 2-3 ans.

3.2.3 Bilan Opportunité/Menace des deux options



Opportunités	Menaces
<p>P</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Attractivité renforcée du site permettant de relancer une ligne en lente décroissance actuellement ▶ Effet de ruissellement sur les activités commerciales & touristiques potentiellement très important sur le territoire français, en particulier en Bretagne ▶ Existence d'une véritable demande en transport de marchandises (capacité actuelle insuffisante), mais aussi en modalités de transport pour les passagers (largeur de gammes étendue dans les cabines) ▶ Hausse mécanique des retombées fiscales pour la puissance publique ▶ Gain d'effectifs faible pour les compagnies maritimes, mais important à l'échelle du territoire grâce aux retombées économiques attendues 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Retour sur investissement modéré sur le plan financier, mais de réels gains en termes de développement économique ▶ Levée d'une taxe supplémentaire pour amortir les travaux jugée difficile à accepter pour les compagnies maritimes (port de Saint-Malo déjà considéré comme cher) ▶ Risque accidentel durant la phase de travaux minimisé par des mesures de protection et des dispositifs d'alerte (arrêt préfectoral en cas de pollution observée) ▶ Concomitance des travaux avec d'autres événements majeurs (BREXIT et évolution du cours de la livre, fusion BAI-Condor, etc.) aux conséquences incertaines
Opportunités	Menaces
<p>R</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Réutilisation de l'enveloppe publique investie dans d'autres projets urgents 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Lente érosion des trafics suivant la perte d'attractivité du site (arrêt du poste 1 en 2025), voire avènement d'un scénario encore plus catastrophique à long terme (arrêt des lignes) ▶ « Désengagement » progressif des compagnies maritimes du port de Saint-Malo (stratégie axée sur d'autres ports français) ▶ Renforcement de la réglementation sur la pollution urbaine risquant d'affecter l'activité ferries dans le futur

4. PRESENTATION DES RESULTATS

Dans cette partie, sont prises en compte les retombées directes des acteurs exploitants le terminal et indirectes liées aux achats de ces mêmes agents économiques, par rapport à l'option de référence.

4.1 Impact par filière

Compagnies ferries :

Le projet de modernisation du terminal du Naye permettrait un essor majeur du trafic de passagers, et un retour dès 2030 à des chiffres proches de ceux des années 2000-2010.

Les compagnies, pour assurer leur activité, opèrent différents achats, dont un certain nombre sur le territoire de Saint-Malo : maintenance et sécurité (plongeurs, mécanique, dry lock), restauration (notamment de l'ultra-frais), produits d'hôtellerie (matelas, oreillers, couettes, rideaux de douches mais aussi aux services de blanchisserie), produits divers (tabacs, parfum...). Concernant les coûts de maintenance, ceux réalisés à Saint-Malo devraient se maintenir jusqu'en 2024, puis enregistrer une hausse de 10%, à l'arrivée des nouveaux navires en 2025.

La pêche industrielle et artisanale

Environ 700 pêcheurs sont recensés sur la zone, dont 600 au sein des navires immatriculés à Saint-Malo. Le chiffre d'affaires du secteur est estimé à 97,7 M€ en 2019. Les achats effectués par les acteurs de la filière représenteraient 60% du CA, dont 80% seraient réalisés à l'échelle du Pays de Saint-Malo. Ces résultats seraient stables jusqu'en 2022. Les opérations de déroctages projetées à l'horizon 2023 pourraient engendrer une perte d'environ 10% du CA. L'activité pourrait reprendre progressivement sur les trois années suivantes (2025-27) pour revenir au niveau de 2022, avant de stabiliser jusqu'en 2070.

La filière se porte bien. Peu de risques futurs pèsent sur les ressources halieutiques exploitées (1er port national pour l'araignée de mer – 3 000t/an) en raison de deux grands phénomènes. D'une part, la flotte est stable depuis une dizaine d'années avec des recrutements, qui pourvoient aux départs à la retraite, à l'équilibre. D'autre part, les ressources halieutiques sont protégées par la régulation des licences de pêche et les permis d'exploitation, ainsi que les rendements maximums durables européens.

Le Brexit et la restriction des zones de pêche (notamment autour de Guernesey) pourra avoir un impact sur quelques pêcheurs. Pour l'heure, le traité France-Jersey de 2000 n'a pas été dénoncé.

La pêche à pied et la conchyliculture

Le chiffre d'affaires de l'activité est estimé à 63,6 M€ en 2019. La pêche à pied équivalant à 240 tonnes de palourdes pêchées par 30 pêcheurs professionnels, auxquelles on ajoute 20 tonnes via 2 500 amateurs (4 fois dans l'année), multipliées par un prix au kg de la palourde de 7 €. Les entreprises conchylicoles de la zone de Cancale et de la Baie du Mont-Saint-Michel représentaient environ 61,8 M€ de CA en 2017 (source : CRC). Les achats effectués avoisineraient 50% du chiffre d'affaires, dont 80% seraient réalisés dans le Pays de Saint-Malo. On estime que l'activité se maintiendrait jusqu'en 2022 à son niveau actuel. La réalisation des travaux pourrait entraîner une déperdition de revenus de l'ordre de -25%, avant de recouvrer les niveaux ante-travaux en 2027. Ces projections pourront être revues selon les dispositifs de prévention mis en place, au cours des travaux pour préserver les ressources halieutiques et limiter les perturbations des fonds marins.

Les activités commerciales et de services couplées aux activités touristiques et de plaisance



5 357 emplois recensés dans le pays de Saint-Malo sont liés aux activités commerciales et de services, et 8 610 emplois sont liés aux activités touristiques et de plaisance (estimations faites sur l'échelle 2, en raison de la difficulté à mesurer les emplois directement dépendants de l'activité générée par le port). Le chiffre d'affaires du secteur lié au flux de passagers des compagnies ferries est estimé à 265 M€ en 2018 (consommation moyenne quotidienne par touriste dormant à l'hôtel estimé à 98,2€, dans le Pays de Saint-Malo).

Les achats effectués par la filière approcheraient les 50% de leur chiffre d'affaires, intégralement réalisés à l'échelle du Pays de Saint-Malo. L'évolution du chiffre d'affaires suivra proportionnellement l'évolution du trafic de passagers ayant recours à ces prestations, entre 2020 et 2070.

Le concessionnaire

Les recettes du concessionnaire sont principalement structurées comme suit à l'heure actuelle :

- Droit de port : 1,1 M€ en 2018. Cette somme restera fixe jusqu'en 2024, puis augmentera de 25% à l'arrivée des nouveaux navires de taille plus importante (approximativement 25% de volume en plus – hypothèse Katalyse d'une proportionnalité du droit de port avec le volume des navires)
- Redevances passagers : 3,7 M€ en 2018 avec une évolution proportionnelle à l'activité passagers, pour 2019-2070 (hypothèse d'un versement de 25% des redevances passagers à la puissance publique)
- Redevances marchandises : 0,32 M€ en 2018 avec une évolution proportionnelle à l'activité de marchandises, entre 2019 et 2070
- Utilisation de la passerelle : 0,15 M€ en 2018 avec une évolution proportionnelle à l'activité passagers, entre 2019 et 2070
- Parking : 0,28 M€ en 2018 avec une évolution proportionnelle à l'activité passagers, entre 2019 et 2070
- Autres postes : 5 000 € en 2018 avec évolution proportionnelle à l'activité passagers et fret (moyenne)
- Les postes de dépenses sont constitués :
 - Salaires : 0,75 M€ en 2018 – Evolution des salaires indexée sur l'inflation (rappel hypothèse Katalyse : 1% sur 2019-2070)
 - Services de nettoyage : 0,3 M€ en 2018 (100% échelle 2) – montant fixe entre 2019 & 2070
 - Services de surveillance : 0,46 M€ en 2018 (100% échelle 2) – montant fixe entre 2019 & 2070
 - Services de navette : 0,18 M€ en 2018 (100% échelle 2) – évolution proportionnelle (2019-2070) à l'activité passagers
 - Investissement : 0,12 M€ en 2018 (80% échelle 2) – montant fixe entre 2019 & 2070

Synoptique des impacts de l'option travaux sur les différentes filières

Une attention a notamment été portée sur la période sensible que représente la période des travaux (accès au port contraints, opérations de déroctage, augmentation des nuisances...)

ACTIVITÉS PORTUAIRES – TRAFIC			
	Impacts temporaires (période des travaux)	<ul style="list-style-type: none"> Baisse d'activité modérée (adaptation des travaux) 	
	Impacts permanents (exploitation)	<ul style="list-style-type: none"> Modification des flux : Impact direct sur le CA des compagnies Nouvelles infrastructures : impact positif majeur (redynamisation des lignes) 	
ACTIVITÉS INDUSTRIELLES ET SERVICES À L'INDUSTRIE			
	Impacts temporaires (période des travaux)	<ul style="list-style-type: none"> Impacts jugés mineurs par les opérateurs 	
	Impacts permanents (exploitation)	<ul style="list-style-type: none"> Modification des flux : nulle Nouvelles infrastructures : Intérêt potentiel pour du fret via ferries A confirmer selon la rentabilité économique 	
RÉPARATION NAVALE ET MAINTENANCE			
	Impacts temporaires (période des travaux)	<ul style="list-style-type: none"> Impact minime (anticipations possibles) 	
	Impacts permanents (exploitation)	<ul style="list-style-type: none"> Modification des flux : nulle Nouvelles infrastructures : impact marginal 	
ACTIVITÉS COMMERCIALES ET DE SERVICES (À DESTINATION DU PUBLIC)			
	Impacts temporaires (période des travaux)	<ul style="list-style-type: none"> Nuisances tolérées dans une certaine mesure 	
	Impacts permanents (exploitation)	<ul style="list-style-type: none"> Modification des flux : Sensibilité des activités liées au tourisme Touristes britanniques au fort pouvoir d'achat Nouvelles infrastructures : Non pertinent 	
PÊCHE INDUSTRIELLE ET ARTISANALE			
	Impacts temporaires (période des travaux)	<ul style="list-style-type: none"> Gênes occasionnelles et limitées dans le temps 	
	Impacts permanents (exploitation)	<ul style="list-style-type: none"> Modification des flux : non pertinent Nouvelles infrastructures : non pertinent 	
PÊCHE À PIED ET CONCHYLICULTURE			
	Impacts temporaires (période des travaux)	<ul style="list-style-type: none"> Zones de pêches en proximité immédiate d'ores et déjà déconseillées Zones conchylicoles éloignées et mesures de réduction des impacts anticipées (prévision d'interdiction de pêche par arrêté en cas de qualité des eaux insatisfaisante) 	
	Impacts permanents (exploitation)	<ul style="list-style-type: none"> Modification des flux : non pertinent Nouvelles infrastructures : non pertinent 	
ACTIVITÉS TOURISTIQUES ET DE PLAISANCE			
	Impacts temporaires (période des travaux)	<ul style="list-style-type: none"> Nuisances tolérées dans une certaine mesure 	
	Impacts permanents (exploitation)	<ul style="list-style-type: none"> Modification des flux : isolement complexe des consommations des passagers de celles des malouins, par les commerçants (mais conséquence mécanique des fluctuations de passagers des compagnies) Nouvelles infrastructures : non pertinent 	
BAIGNADE ET PLONGÉE RÉCRÉATIVE			
	Impacts temporaires (période des travaux)	<ul style="list-style-type: none"> Localisation des activités en dehors des zones du port et des travaux 	
	Impacts permanents (exploitation)	<ul style="list-style-type: none"> Modification des flux : corrélation marginale Nouvelles infrastructures : non pertinent 	

4.2 Mesure des résultats socio-environnementaux

Santé et sécurité

En dehors d'une amélioration de la perception du sentiment de sécurité, la réalisation des travaux ne représentera pas de réduction significative des accidents physiques et matériels (un accident évoqué au cours de l'étude, antérieur à 2010). Seule la période de travaux, peut représenter un risque pour les ouvriers intervenant sur le chantier. Un ratio d'accidentologie du BTP a été appliqué affectant légèrement négativement la VAN pour la période réalisation des travaux (2022-24)



Climat et environnement

Les ferries et les véhicules transportés sont les principales sources d'émission des gaz et polluants (CO₂, PM_{2,5}, NO_x, COVNM et SO₂). La quantité d'émission présentant de potentiels risques sanitaires pour la population locale sont globalement indexés sur l'intensité du trafic.

Dans l'option de projet, à l'instar de l'option de référence, ces émanations potentiellement dangereuses seraient réduites grâce à la diminution de l'activité, mais également par les obligations réglementaires d'émissions auxquelles sont soumises les compagnies (installation de filtres sur les cheminées, réduction de la vitesse, électrification...). La réalisation des travaux permettra de valider l'investissement des compagnies de ferries dans des navires plus propres, dans des délais raccourcis (2025-26).

Par ailleurs, pour ce qui est des transports automobiles, les prévisions nationales comptent sur une modification des comportements (réduction de leur usage de 1,7% par an selon le Rapport Quinet, reports modaux sur les transports en commun) et un « verdissement » du parc existant. Seule la période de travaux, du fait du trafic des véhicules de chantier représentera un surplus d'émissions.

Temps

Ponctualité

Est considéré à l'heure un transport maritime arrivant dans un délai <30 min par rapport aux horaires annoncés. En 2018 (données les plus récentes accessibles à, plus de 80% des navires sont estimés à l'heure. Ce taux de retard résiduel serait incompréhensible. La réalisation des travaux aurait un effet neutre sur cette donnée car ne permettant pas d'agir directement sur les raisons des retards (conditions de navigation en mer, avaries techniques...).

Fiabilité

La même analyse peut être faite de l'assurance du départ des ferries. En 2018, plus de 90% des trajets prévus se sont déroulés normalement. Les annulations sont exceptionnelles et liées à des conditions météorologiques dangereuses ou des événements tiers (ex : grèves).

Confort

En termes quantitatifs, le temps d'attente ne devrait pas être réduit drastiquement par la réalisation des travaux de l'option de projet. Les embarquements requièrent des convocations 1h30 avant le départ, afin de pouvoir aux vérifications des titres de transport et des papiers d'identité de l'ensemble des passagers (effet neutre). En revanche, un alignement des procédures sur les standards des aéroports (possiblement une automatisation avec l'installation de bornes) aura un effet positif sur la qualité de l'expérience passager (effet légèrement positif).

Concernant les temps d'acheminement, les travaux prévus ne devraient pas avoir d'incidence sur les temps de transit entre le navire et le parking ou le centre-ville. Les gains en fluidité des flux pourraient, en effet, être contrebalancés par un renforcement des procédures de contrôle, suite à la sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne. Quelques améliorations pourraient être constatées sur les congestions constatées en haute saison à hauteur du rond-point du Naye (bénéfices non quantifiables sur le trafic automobile, à date – mars 2020).

Nuisances sonores

L'incidence serait nulle sur la minimisation des nuisances sonores liées aux navires (bruits des moteurs et des générateurs) représentant un risque sanitaire pour les populations riveraines. Les activités portuaires demeurent des activités bruyantes. La zone du Quai du Naye, St Louis et St Vincent est d'ailleurs déjà intégrée dans le projet de Plan de Prévention du Bruit.

La période des travaux occasionnera une recrudescence de nuisances (effet négatif sur 2022-24), pendant la période diurne.

En conclusion, la période des travaux représente une période sensible, dont les effets ont été monétarisés. Si ces effets ne sont temporaires, il importe de les prendre en compte attentivement car affectant le quotidien des riverains et usagers pendant une période estimée à 3 ans, à des degrés fluctuants selon les phases de travaux. Les effets de ces dernières ont été estimés comme suit :

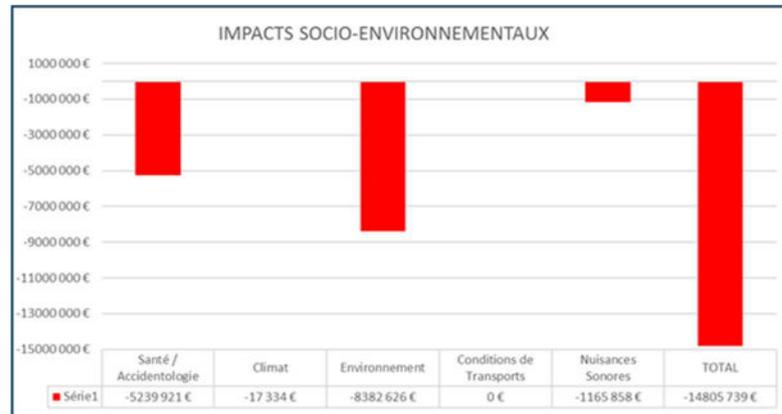
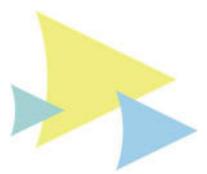


Figure 8 Monétarisation des impacts socio-économique des travaux prévus sur le Terminal du Naye

La réalisation des travaux permettra, elle, *in fine*, des améliorations socio-environnementales positives pour les usagers du terminal du Naye (sécurisation des conditions de travail, amélioration de l'expérience passager, participation à l'accélération du verdissement de la flotte, ...).

4.3 Analyse monétarisée

Le calcul de la VAN SE s'appuie sur les données accessibles à la date d'émission du présent document et consolidées avec les différents acteurs concernés

Le résultat reste néanmoins sujet à caution à plusieurs niveaux :

- Fiabilité décroissante du calcul postérieurement à 2030 dépendant notamment de la capacité de projection des compagnies ferries sur l'activité des lignes reliant Saint Malo
- Minimisation modérée des impacts environnementaux expliquée par l'absence de données références pour le transport maritime dans le rapport Quinet 2013, des études environnementales non livrées ou non réalisées en mars 2020 (ex : qualité de l'air) et des données techniques non accessibles sur les nouveaux navires (effets de compensation, réduction des émissions grâce aux nouvelles technologies)
- Facteur « accident » i e incidents au cours des travaux dont les impacts ne sont pas mesurables par anticipation (exemple effet de blocage d'une filière, impacts différés dans le temps)
- Changement radical de stratégie des compagnies ferries (ex fusion, arrivée d'un concurrent)
- Variables macroéconomiques incertaines : croissance du PIB, prix de l'énergie (pétrole), durcissement du Brexit, cours des monnaies (livre sterling)...

La VAN-SE du projet de modernisation du Terminal du Naye s'établit à 2 876 599 755 € (1 649 835 135 € hors valeur résiduel), ce qui correspond à une VAN-SE par euro public dépensé de l'ordre de 40,2€ (23€ hors valeur résiduelle). Ce résultat sensiblement plus élevé que ceux observés dans les études similaires peut être raisonnablement reconsidéré en minimisant l'impact des activités commerciales, ce qui ramène le ratio VAN-SE / euro public dépensé à 6,2€.

Les bénéfices sont majoritairement captés par les acteurs privés à hauteur de 81%. La puissance publique devrait enregistrer une externalité minimale de 0,1% expliquée par les impacts environnementaux – difficilement mesurable de manière fiable à ce stade. Le concessionnaire subirait également une VAN négative de -2,2% en raison des niveaux importants de maintenance requis pour ce type d'infrastructure.



Investissement	86 600 000 € (HT)
VAN SE Totale (hors valeur résiduelle)	2 876 599 755 € (1 649 835 135 €)
VAN SE Totale / Euro Investis (hors valeur résiduelle)	39,3 22,5
VAN SE Totale / Euro public dépensé (hors valeur résiduelle)	40,2 23

Figure 9 Bilan du calcul de la VAN-SE du projet de travaux sur le Terminal du Naye

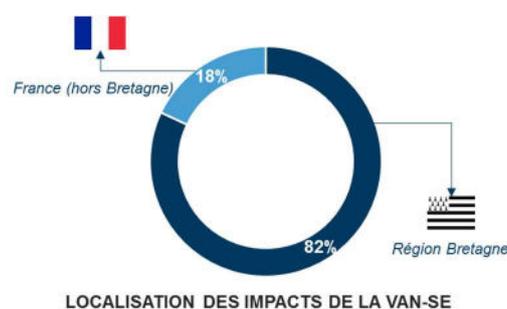
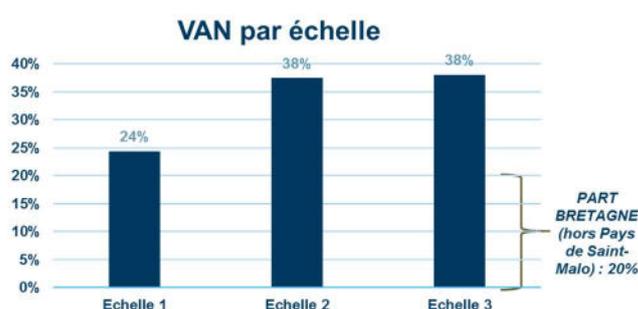
Impacts	Zone 1	< Zone 2	< Zone 3
Impacts directs	4 307 M€	10 333 M€	14 545 M€
Impacts indirects	14 M €	5 173 M €	11 506 M€
Impacts induits	9 798 M€	18 690 M€	24 180 M€

Figure 10 Bilan des impacts des travaux sur les trois échelles de territoire (port, Pays de Saint-Malo, France)

Bilan désagrégé :

- Par échelle

L'essentiel des retombées concernerait la Région Bretagne (82 %, dont 24% pour le Pays de Saint-Malo).



► Pour rappel :

- Echelle 1 : Port de Saint-Malo
 - Echelle 2 : Pays de Saint-Malo
 - Echelle 3 : France (hors Pays de Saint-Malo)
- Représentation d'un système exclusif, c'est-à-dire que les 38% de gains de l'échelle 2 (« Pays de Saint-Malo ») excluent les gains effectués à l'échelle 1 (« Port de Saint-Malo »)
 - Une part importante des 38% de gains réalisés à l'échelle 3 sont en réalité réalisés en Bretagne (hors Pays de Saint-Malo)



- Par acteur

Le bénéfice des investissements publics serait essentiellement capté par les acteurs privés (compagnies de ferries & entreprises affectées directement ou indirectement par le projet). Les externalités locales seraient très légèrement négatives (< -0,1%) ; ceci s'explique par les impacts environnementaux induits par la réalisation des travaux (pour rappel, des gains environnementaux très délicats à calculer à ce stade). La situation négative du concessionnaire se justifierait par le niveau important de maintenance requis pour ce type d'infrastructures (faiblement compensé par des recettes augmentant par le seul levier de l'évolution du trafic).

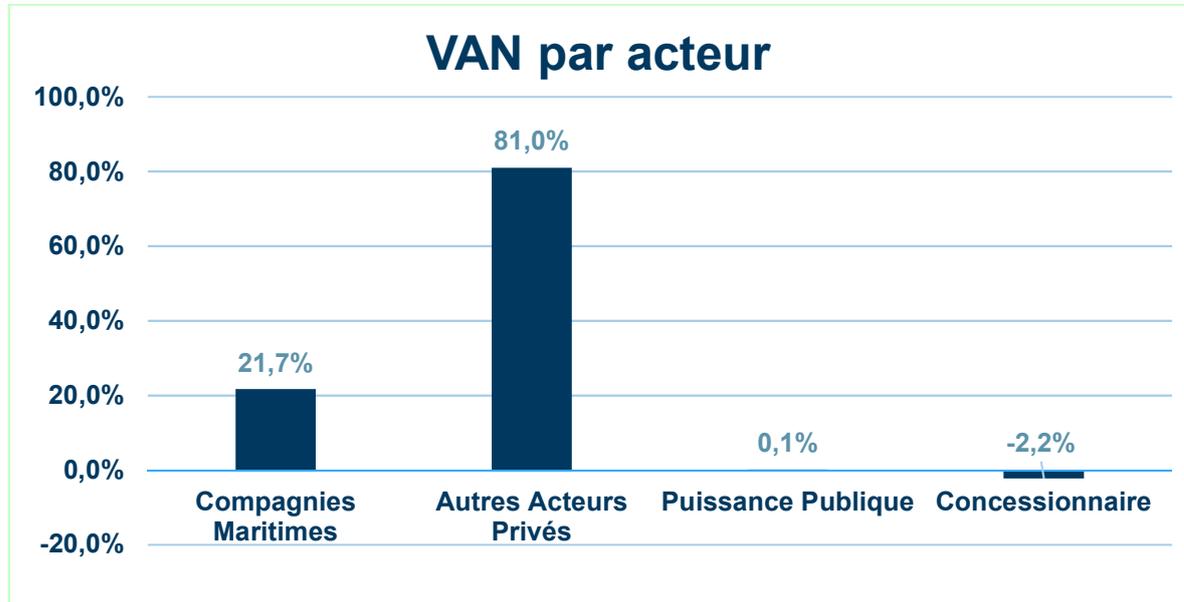


Figure 11 Bilan de la VAN des travaux du Terminal du Naye par acteur