



Port de
Saint-Malo
MODERNISATION DU
TERMINAL DU NAYE

Bilan de la concertation préalable
avec garants du 1^{er} octobre au 13 novembre 2020



Un port
de la Région Bretagne



Exploité par



Projet soutenu par

UNION EUROPÉENNE



Sommaire

Préambule.....	3
1. Présentation du projet.....	4
■ RÉSUMÉ.....	4
■ COÛT.....	6
■ ACTEURS.....	6
■ CALENDRIER PRÉVISIONNEL ET ÉTAPES-CLEFS DU PROJET	6
2. La concertation préalable.....	7
■ LE CADRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE.....	7
■ LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION.....	8
3. Le bilan quantitatif : participation et thèmes abordés	18
■ MÉTHODE.....	18
■ LA PARTICIPATION DU PUBLIC.....	18
■ EXPRESSIONS PAR THÈMES	18
4. Synthèse qualitative des observations recueillies	20
■ PAR THÈME.....	20
■ LES RÉPONSES APPORTÉES PAR LA RÉGION BRETAGNE.....	29
SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS ET DES REPONSES APORTEES.....	46
5. Les enseignements, les engagements et les suites à donner	47
■ CONCLUSIONS DU BILAN DES GARANTS.....	47
■ DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION SELON LE MAÎTRE D'OUVRAGE.....	47
■ SYNTHÈSE DES ENSEIGNEMENTS POUR LA MAÎTRISE D'OUVRAGE	48
■ LES ENGAGEMENTS.....	48
■ LES SUITES A DONNER.....	50
ANNEXES	51

Préambule

La Région Bretagne, autorité portuaire du port de Saint-Malo depuis 2007, a décidé d'engager un projet de modernisation du terminal ferry du Naye.

Soucieux d'informer le public et de permettre l'expression de tout.te.s sur ce projet d'envergure, la Région Bretagne et la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) ont mis en place un important dispositif de concertation qui s'est tenu, avec garants, du 1er octobre au 13 novembre 2020.

La Région Bretagne a établi le présent document pour garder trace des observations émises au cours de ce temps fort d'échange avec le public. Il a aussi vocation à indiquer quelles suites seront données par le porteur de projet à cette démarche.

Le bilan de la concertation est également adressé à la Commission Nationale du Débat Public et rendu public.

1. Présentation du projet

■ RÉSUMÉ

La Région Bretagne, autorité portuaire à Saint-Malo, mène un vaste programme de travaux pour développer l'attractivité du port, et a décidé, dans ce cadre, de procéder à la modernisation du terminal ferry du Naye.

Les travaux devront répondre à trois enjeux :

- optimiser la fonctionnalité du site en réorganisant les espaces ;
- améliorer les accès nautiques pour développer le trafic maritime en approfondissant et en élargissant les accès et en modernisant les postes à quai. Ce projet inclut des travaux dans l'avant-port dont le dragage pour retrouver les cotes d'usage ;
- remplacer les ouvrages vieillissants en améliorant la capacité d'accueil de l'avant-port.

Un projet qui s'inscrit dans une stratégie régionale

La Région Bretagne, autorité portuaire de 22 ports bretons, souhaite renforcer le rôle du port de Saint-Malo, en tant qu'outil de développement régional. Plus de 740 000 passagers, ainsi que 360 000 tonnes de fret transitent tous les ans par le terminal du Naye destiné au trafic des ferries. Cette activité représente un enjeu économique local et régional important.

Le projet de modernisation du terminal ferry du Naye est donc essentiel au développement pérenne et durable du port de Saint-Malo et de son territoire. Il s'intègre totalement dans la feuille de route régionale consacrée au développement maritime de la Bretagne.

Etat des lieux

Le terminal du Naye comprend deux postes à quai. Le poste n°1, vétuste et limité en capacité d'accueil, est très peu utilisé. L'embarquement des piétons sur le poste n°2 est à améliorer.

Aucun des postes d'amarrage n'est réellement adapté aux navires à grande vitesse. L'accès au port est limité du fait du marnage important.

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

Les liaisons entre le port et la ville sont également sources de difficultés : les flux de véhicules provoquent des engorgements et le cheminement des usagers piétons est inadapté.

Alors que les compagnies maritimes vont mettre à l'eau dans les prochaines années des bateaux aux performances et capacités augmentées, il est apparu nécessaire de moderniser le terminal afin de conserver, voire d'augmenter l'attractivité de Saint-Malo comme porte d'entrée de l'Europe pour les liaisons transmanche.

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

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

Quatre scénarios aux ambitions différentes

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

Le scénario de référence prend en compte les aménagements obligatoires liés à la vétusté des installations (embectages, accès terrestre au poste numéro 2, amélioration des installations d'accueil actuelles) et à l'évolution des exigences en matière de sécurité et sûreté. Il inclut également le remaniement des liaisons entre la ville et le port.

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

Le scénario 1 porte sur une meilleure accessibilité du poste 1.

Le scénario 2 insiste, lui, sur l'accessibilité maritime du poste numéro 2.

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

Synthèse des scénarii

	Scénario de référence	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Travaux envisagés				
Reconstruction des embectages nord et sud	*	*	*	*
Adaptation des installations au Brexit	*	*	*	*
Refonte de l'outillage poste 2	*	*	*	*
Travaux et équipements de sûreté	*	*	*	*
Remaniement interface ville-port	*	*	*	*
Amélioration de l'accueil des passagers dans la gare existante	*	*	*	
Reconstruction poste 1		*		*
Approfondissement et élargissement du chenal d'accès			*	*
Requalification du terre-plein				*
Construction d'une nouvelle gare maritime				*
Coût estimé (en M€ TTC)	35	60	50	110
Environnement	Point fort : peu d'impact sur l'environnement naturel	Point fort : peu d'impact sur l'environnement naturel Point de vigilance : Possibilité de nuisances acoustiques pendant les travaux	Point de vigilance : impact potentiel du déroctage. Celui-ci nécessite une surveillance attentive, et des mesures de protection pendant la phase travaux	Point fort : la nouvelle gare maritime s'intégrerait au paysage, et serait aux dernières normes environnementales. Point de vigilance : impact potentiel du déroctage. Celui-ci nécessite une surveillance attentive, et des mesures de protection pendant la phase travaux. Possibilité de nuisances acoustiques pendant la reconstruction du poste numéro 1
Interface Ville-port	Point fort : circulation améliorée dans la ville.	Point fort : circulation améliorée dans la ville.	Point fort : circulation améliorée dans la ville. Point de vigilance : la circulation sur le terre-plein peut être difficile à certains horaires.	Point fort : circulation améliorée dans la ville, facilitée par la fluidité sur le terre-plein. Meilleure intégration du port dans la ville Point de vigilance : maîtriser l'impact de l'augmentation du trafic sur la circulation
Économie		Point fort : faible investissement relatif Point de vigilance : diminution de l'attractivité du terminal et conséquences sur l'économie	Point fort : maintien du niveau de fréquentation Point de vigilance : investissement très important pour le poste 1	Point fort : effet de levier d'un investissement important. Point de vigilance : maîtriser les impacts sur les activités économiques pendant la phase travaux

■ COÛT

Montants scenarii en € TTC				
Scénario	référence	1	2	3
Volet maritime	20	40	30	48
Volet terrestre	10	10	10	42
Étude et frais divers	5	10	10	20
Montant total estimé	35	60	50	110

■ ACTEURS

La Région Bretagne, autorité portuaire du port de Saint-Malo depuis 2007, est le porteur du projet, aux côtés de l'exploitant du port EDEIS. Le projet est soutenu par l'Union européenne.

■ CALENDRIER PRÉVISIONNEL ET ÉTAPES-CLEFS DU PROJET

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

2. La concertation préalable

■ LE CADRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Le cadre réglementaire (Code de l'environnement)

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

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

La CNDP et le rôle des garants

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est une autorité administrative indépendante dont le rôle est de faire respecter les procédures de démocratie participative prévues par la loi ou promues de manière volontaire par les pouvoirs publics et d'assurer leur correcte mise en place.

La mission de la CNDP est d'informer les citoyens des démarches initiées et de faire en sorte que leur point de vue soit pris en compte, c'est-à-dire qu'ils reçoivent une réponse, qu'elle soit positive ou négative, de la part du maître d'ouvrage. Son action vise donc à ce que chacun puisse s'exprimer sur l'opportunité même du projet, ses caractéristiques et ses impacts, et à ce que l'information donnée par le responsable du projet soit accessible, complète et compréhensible.

Deux garants, Mme Danielle FAYSSE et M. Pierre GUINOT-DELÉRY, ont été nommés pour accompagner la concertation préalable. Leur rôle a été de s'assurer du bon déroulement de la concertation et de garantir que celle-ci s'est déroulée selon les principes et valeurs de la CNDP.

Avant la concertation

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

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

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

Pendant la concertation

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

Après la concertation

Un mois après la fin de la concertation, les garants ont dressé leur bilan de la concertation. Ce bilan porte une appréciation sur la façon dont la concertation s'est déroulée, fait la synthèse des observations et des propositions qui ont été formulées, y compris le cas échéant, sur l'évolution du projet présenté à la concertation par le maître d'ouvrage. Ce bilan formule aussi des recommandations, au maître d'ouvrage sur les modalités d'information du public lors des phases ultérieures du projet.

Ce document est rendu public à la fois par la CNDP et par la Région Bretagne.

Les objectifs de la concertation préalable

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

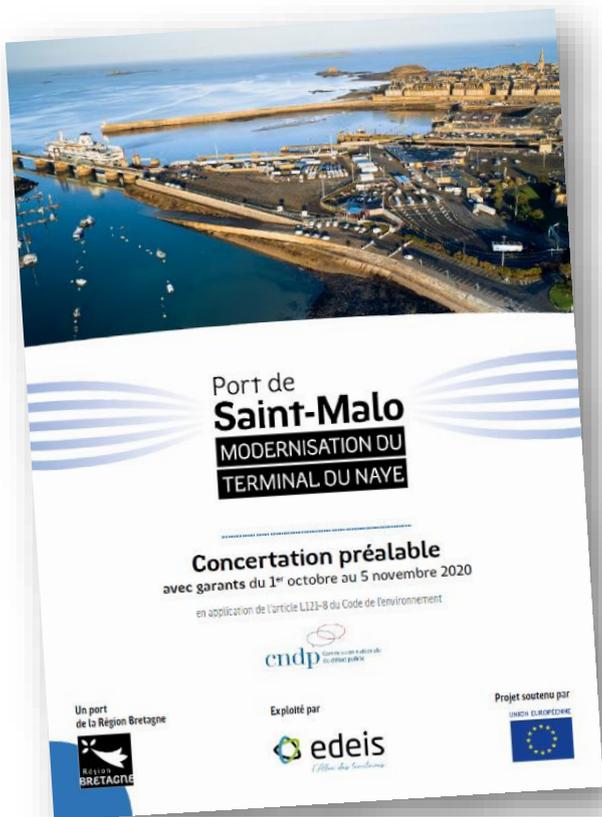
LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

Le dispositif d'information

Le dossier de concertation

Le dossier de concertation présente de manière synthétique les motivations et les principaux enjeux du projet. Il décrit les contraintes techniques, l'environnement humain, naturel et paysager. Il présente aussi les variantes envisagées et leur analyse comparative. Enfin, il détaille les objectifs et modalités de la concertation, ainsi que les suites à donner à celle-ci.

Diffusé à 390 exemplaires, le dossier de concertation était consultable en version papier en mairie de Saint-Malo et dans toutes les autres communes des quatre intercommunalités (Saint-Malo Agglomération, Communauté de communes du Pays de Dol et de la Baie du Mont-Saint-Michel, Communauté de communes de la Côte d'Émeraude, Communauté de communes de la Bretagne Romantique). Il reste téléchargeable sur le site internet de la Région Bretagne : www.bretagne.bzh/concertation-cndp-terminaldunaye



Le terminal afin de conserver, voire augmenter, l'attractivité de Saint-Malo comme porte d'entrée de l'Europe pour les liaisons transmanche. Ce besoin est à rapprocher également des conséquences du Brexit, qui nécessitera une adaptation des procédures douanières et vétérinaires. A contrario, en l'absence de modernisation, il apparaît que l'activité du terminal du Naye, élément essentiel du port de Saint-Malo pourrait fortement décliner à terme, car il ne correspondrait plus aux standards de navigation.

Quatre scénarios soumis à la concertation

La Région souhaite d'abord une réflexion exhaustive sur les différentes solutions, présente à la concertation 4 scénarios correspondant à des niveaux de service progressifs. Le scénario de référence prend en compte les aménagements obligatoires liés à la vocation des installations (embayages, accès terrestres au poste numéro 2, amélioration des installations d'accueil actuelles) et à l'évolution des exigences en matière de sécurité et sûreté. Il inclut également le remaniement des liaisons entre la ville et le port. Les trois scénarios suivants apportent des compléments pour améliorer le fonctionnement du terminal. Le scénario 1 porte sur une meilleure accessibilité du poste 1. Le scénario 2 insiste, lui, sur l'accessibilité maritime du poste numéro 2. Enfin, le scénario 3 reprend la plupart des travaux des scénarios précédents. Il se distingue toutefois par la construction d'une nouvelle gare maritime et le réaménagement complet du terre-plein.

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

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



Dans tous les cas, les compagnies maritimes devront adapter leurs horaires. Le port intérieur restera opérationnel. Les activités touristiques et de loisirs seront très faiblement impactées.

Les enjeux et les impacts pendant l'exploitation
Selon le scénario choisi, le nombre de passages et le tonnage de fret pourront diminuer ou, bien au contraire, entraînant des conséquences sur l'activité économique locale (commerces, services locaux, loisirs...). Les activités industrielles et de pêche ne verront pas d'impact lié à ce projet. Dans le scénario 3, le paysage sera modifié par les nouvelles constructions.

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

Une stratégie portuaire régionale ambitieuse et respectueuse de l'environnement

Le projet de modernisation du terminal ferry participera de l'ambition maritime de la Bretagne, matérialisée dans la loi de programmation relative à la mer adoptée en juin 2013 par le Parlement régional. Mer et Littoral (MRL) Avec 7,5 millions de tonnes de marchandises échangées au départ et à destination des ports bretons, la Bretagne est le premier port de France en termes de trafic maritime. Le projet de modernisation du terminal du Naye vise à améliorer les performances des infrastructures portuaires bretonnes et à développer de nouvelles activités de services et de commerce. Les 27 ports en opération de la Région Bretagne sont un atout important pour l'économie et l'emploi de la Bretagne. Le renouveau des ports pour l'accompagnement public au développement économique et industriel de la Région, tant pour les flottes directement maritimes (pêche, tourisme, etc.) que pour les nombreuses autres flottes (commerciales). S'appuyant sur une position géographique privilégiée, la vocation de la Région est de développer les complémentarités entre ports bretons, de mettre en place certains services de liaison régionale et d'agrandir les ports de manière à garantir l'attractivité de la région.

Autres, la Région pour une meilleure valorisation de l'aménagement portuaire en particulier pour le terminal du Naye. La Région Bretagne en agissant à l'échelle des ports bretons contribue à préserver l'environnement, à réduire les impacts liés à son activité et à protéger la santé de la population. Le projet de modernisation du terminal du Naye vise à améliorer les performances et à développer de nouvelles activités de services et de commerce. Les 27 ports en opération de la Région Bretagne sont un atout important pour l'économie et l'emploi de la Bretagne. Le renouveau des ports pour l'accompagnement public au développement économique et industriel de la Région, tant pour les flottes directement maritimes (pêche, tourisme, etc.) que pour les nombreuses autres flottes (commerciales). S'appuyant sur une position géographique privilégiée, la vocation de la Région est de développer les complémentarités entre ports bretons, de mettre en place certains services de liaison régionale et d'agrandir les ports de manière à garantir l'attractivité de la région.

- prise en compte de la biodiversité dans la zone verte et bleue dans le cadre de l'urbanisme et des infrastructures linéaires (SICOM) (éventuellement de certaines espèces);
- gestion des déchets (notamment des déchets de chantier);
- mise en place de chartes vertes;
- respect de la Directive des Habitats et des zones protégées;
- prévention et gestion optimisées des déchets (recyclage des matériaux issus de la démolition des ouvrages existants).

- LE TERMINAL DU NAYE AUJOURD'HUI**
- La compagnie Brittany Ferries offre une liaison Saint-Malo/Portsmouth.
 - La compagnie Comdor Ferries offre des liaisons passagers et frets entre Saint-Malo et les îles Anglo-Normandes ainsi qu'avec Guernsey et Jersey.
 - Le port de Saint-Malo est le premier port breton de passagers et frets (sur des premiers ports français). Il assure une partie de l'entrée et de la sortie journalière des liaisons vers les îles Anglo-Normandes et le Royaume-Uni. Par ailleurs, les ferries ont embarqué plus de 360 000 tonnes de fret en 2019.



Dossier de concertation (extraits) - Format A4 - 32 pages

Le résumé non technique

Le résumé technique est la synthèse du dossier de concertation. Il était consultable en version papier dans les mêmes lieux que le dossier de concertation. Document de 8 pages au format A4, il en a été distribué 186 exemplaires.

Le film pédagogique

Un film pédagogique de présentation du projet a été projeté à l'occasion de la réunion publique de lancement. D'une durée d'environ 2 minutes, il s'appuie sur des plans aériens et des infographies dynamiques pour détailler les objectifs et les enjeux du projet, ainsi que les scénarios soumis à la concertation.

Ce film peut être visionné sur la page internet dédié au projet : www.bretagne.bzh/concertation-cndp-terminaldunaye

Les panneaux d'exposition

Une exposition composée de quatre grands panneaux d'information pour mieux comprendre le projet a été disposée sur l'esplanade Saint-Vincent à Saint-Malo à l'entrée des remparts, place Bouvet à Saint-Servan, devant le terminal ferry du Naye ainsi qu'à l'intérieur de la gare maritime.

Six panneaux étaient également installés dans les locaux de la Direction de l'architecture, de l'urbanisme et du foncier de la Ville de Saint-Malo.



Les affiches réglementaires

Des affiches réglementaires au format A2 ont été imprimées en 85 exemplaires et déposées dans les 73 communes potentiellement intéressées par le projet (Saint-Malo Agglomération, Pays de Saint Malo, Communauté de communes de la Côte d'Emeraude), à l'antenne portuaire de Saint-Malo et au siège de la Région Bretagne pour annoncer la concertation.

AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE
placée sous l'égide de la Commission nationale du débat public
relative au projet de modernisation du terminal Ferry du Naye –
Port de Saint-Malo organisée par la Région Bretagne
au titre de l'article L.121-8 du Code de l'environnement.
du 1^{er} octobre 2020 au 13 novembre 2020

1. Objectifs de la concertation préalable de public
L'objectif de la concertation préalable de public est de permettre à l'ensemble des citoyens concernés par le projet de s'exprimer sur les enjeux du projet, de donner leur avis sur les impacts du projet et de participer à la définition des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts du projet.

2. Dates de la concertation
La concertation préalable de public se déroulera du 1^{er} octobre au 13 novembre 2020.

3. Outils de la concertation
La concertation préalable de public se déroulera à l'antenne portuaire de Saint-Malo et au siège de la Région Bretagne.

4. Modalités de la concertation préalable
La concertation préalable de public se déroulera à l'antenne portuaire de Saint-Malo et au siège de la Région Bretagne.

Le public pourra poser des questions au maître d'ouvrage, déposer ses observations et soumettre ses propositions via :
- par courrier : Région Bretagne, Concertation Naye - Port de Saint-Malo, 201 Avenue de la République, 91120 Breteuil (91) ;
- en ligne : www.region-bretagne.fr/concertation-naye-port-saint-malo

Les dates des réunions publiques organisées :
- le 1^{er} octobre 2020 à 18h00 à l'antenne portuaire de Saint-Malo ;
- le 13 novembre 2020 à 18h00 au siège de la Région Bretagne.

Une réunion d'ouverture le 1^{er} octobre 2020 à 10h00, à l'antenne portuaire de Saint-Malo.

Les dates des réunions publiques organisées :
- le 1^{er} octobre 2020 à 18h00 à l'antenne portuaire de Saint-Malo ;
- le 13 novembre 2020 à 18h00 au siège de la Région Bretagne.

Les affiches

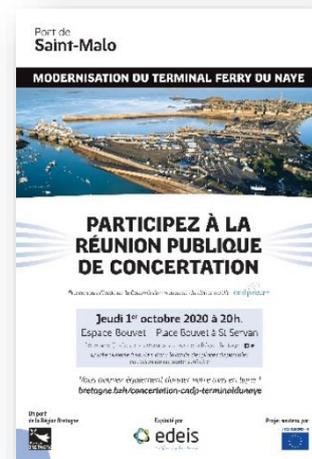
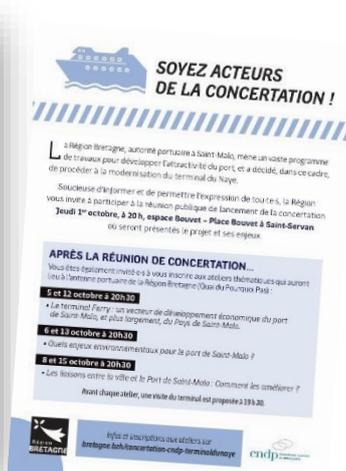
Une affiche informant de la première réunion publique a été diffusée en :

- 170 exemplaires au format abribus (120x176 cm) ;
- 252 exemplaires au format A2 (40x60 cm).

Les flyers

Un flyer au format A5 informant des modalités de la concertation a été diffusé en 7 000 exemplaires de la façon suivante :

- 1 050 exemplaires distribués ;
- 2 150 exemplaires distribués sur les marchés et événements divers ;
- 3 800 exemplaires, en dépôt dans les commerces de proximité.



Les permanences de l'équipe-projet sur les lieux d'exposition

L'équipe de la Région en charge du projet a été présente lors de 12 permanences pour répondre aux questions de tous publics sur les lieux d'installation des panneaux d'exposition :

- Au marché de Saint-Servan les 22 septembre, les 6, 13 et 27 octobre de 9h à 12h.
- À la gare maritime du Naye, le 22 septembre et les 6 et 27 octobre de 14h à 17h.
- Dans les locaux de la Direction de l'Architecture, de l'Urbanisme et du Foncier au 18 Chaussée Eric Tabarly à Saint-Malo, le 30 septembre et le 22 octobre de 9h à 12h, le 13 octobre de 14h à 17h.
- À la mairie de Dinard, le 30 septembre et le 22 octobre de 14h à 17h.



Au cours de ces permanences, environ 90 personnes ont pu être rencontrées, la plupart sur le marché de Saint-Servan, dans le respect des mesures sanitaires en vigueur.

La presse

L'encart d'avis pour la concertation préalable a été inséré dans les journaux Le Pays Malouin et Ouest France, le 17 septembre 2020.

Le 29 septembre, le conseil portuaire de Saint-Malo a publié un communiqué de presse dont une partie était consacrée à l'annonce de la concertation préalable, sous l'égide de la CNDP, portant sur le réaménagement du terminal ferry du Naye.

Un autre communiqué de presse a été diffusé le 5 novembre par la Région Bretagne pour annoncer le maintien de la réunion publique de restitution des ateliers en visio, en raison des mesures sanitaires en vigueur liées à la pandémie de coronavirus.

Deux articles de presse publiés sur Internet ont annoncé la concertation :

- **Ouest France, 29/09/2020, “Port de Saint-Malo. Le terminal ferry du Naye va entrer en chantier”**
 - L'article annonce la réunion publique de lancement de la concertation, sous l'égide de la CNDP, et rappelle à cette occasion les objectifs, caractéristiques et enjeux du projet de modernisation du terminal ferry du Naye. Il rappelle également le coût des travaux et les différents scénarios soumis à la concertation. Enfin, la presse informe du dispositif d'information et de participation qui est mis en place, ainsi que les liens internet pour donner son avis et s'inscrire aux ateliers.
 - L'article n'a pas été relayé sur les réseaux sociaux du média.
- **Le Pays Malouin, 30/09/2020, “Une réunion publique et des ateliers pour évoquer l'avenir du port de Saint-Malo”**
 - L'article annonce la première réunion de concertation consacrée à la modernisation du terminal ferry du port de Saint-Malo. Tout en rappelant les objectifs de cette réunion publique, l'article informe de la possibilité pour le public de s'informer sur le projet et de donner son avis sur le site internet de la Région. Il indique également les dates des ateliers thématiques ouverts au public sur inscription.
 - Réactions du public suite à la parution de l'article sur le compte Facebook du média (8 commentaires / 3 partages) : www.facebook.com/PaysMalouin/posts/3216848908425984
 - ◆ Les principaux contributeurs émettent des propositions comme des chalutiers pour la débarque, un café le long des quais, que le port ne soit plus sous gouvernance coloniale.

Deux articles de presse ont été publiés sur Internet au cours de la concertation :

- **Ouest France, 02/10/2020, “Saint-Malo. Et t'en penses quoi, toi, du futur terminal ?”**
 - L'article rend compte de la réunion de lancement du 1er octobre autour du projet de modernisation du terminal ferry du Naye. Il s'appuie sur les principales thématiques abordées au cours de la réunion pour reprendre un certain nombre de verbatims et d'échanges qui ont pu enrichir le débat (opportunité du projet, tourisme, développement économique, développement durable...). Enfin, l'article annonce le premier atelier thématique et précise le lien internet permettant de s'y inscrire.
 - L'article n'a pas été relayé sur les réseaux sociaux du média.
- **Ouest France, 12/11/2020, “Terminal ferry du Naye : vos avis seront restitués en visioconférence”**
 - L'article annonce la réunion de restitution du 13 novembre en visioconférence. Il rappelle l'objet de la concertation et les dispositifs d'information et de participation mis en œuvre. Enfin, il indique les liens internet qui permettent de suivre cette réunion à distance.
 - L'article n'a pas été relayé sur les réseaux sociaux du média.

Enfin, un encart annonçant la réunion publique de restitution des ateliers est paru à plusieurs reprises dans Ouest France, édition de Saint-Malo, les 6, 10 et 13 novembre.

La page internet dédiée au projet

Une page internet dédiée au projet a été créée sur le site internet de la Région Bretagne, avec un espace participatif, où chacun pouvait prendre connaissance du projet et donner son avis : www.bretagne.bzh/concertation-cndp-terminaldunaye

Cette page dédiée propose :

- Le dossier de concertation et sa synthèse ;
- Un film pédagogique présentant le site et le projet ;
- Les études réalisées dans le cadre de l'élaboration de l'étude d'impact ;
- La synthèse des études réalisées dans le cadre de la conception du volet nautique ;
- La synthèse des études réalisées dans le cadre de la conception du volet terrestre.

Environ 1 890 connexions au site internet de la Région ont pu être enregistrées entre le 17 septembre 2020 et le 13 novembre 2020.

Terminal ferry du Naye : la concertation sur sa modernisation est terminée

23 Novembre 2020
3 minutes de lecture

Économie

Mer

La Région Bretagne, autorité portuaire à Saint-Malo, mène un vaste programme de travaux pour développer l'attractivité du port, et a décidé, dans ce cadre de procéder à la modernisation du terminal ferries du Naye.



Le diaporama

Un diaporama de présentation du projet, détaillant ses objectifs et les caractéristiques de chaque scénario soumis à la concertation, a été projeté lors de la réunion de lancement. A cette occasion, les garants ont également pu présenter les garanties apportées par la CNDP et leur rôle dans la concertation.

Lors de la réunion de restitution des ateliers du 13 novembre, un nouveau diaporama a été diffusé afin de rappeler les scénarios, et de présenter les contributions, observations et questions exprimées lors des ateliers citoyens.

Présence digitale et relais numériques

Les actualités sur le site de la **Région Bretagne** (bretagne.bzh) relatives à la concertation ont été relayées sur Twitter, Facebook et LinkedIn.

Deux « événements Facebook » ont été créés pour :

- La réunion d'ouverture :

twitter.com/regionbretagne/status/1311689800815202305

twitter.com/regionbretagne/status/1311727816451350528

www.facebook.com/events/2183948688396298/?post_t_id=2212718178852682&view=permalink

Vidéo de la réunion d'ouverture :

www.facebook.com/watch/live/?v=736076846976447&ref=watch_permalink

- La réunion de restitution des ateliers :

twitter.com/regionbretagne/status/1327326392908824576

twitter.com/regionbretagne/status/1327257150805192704

www.facebook.com/events/849950425756043/?post_id=856082908476128&view=permalink

Vidéo de la réunion de restitution :

www.facebook.com/watch/live/?v=400638924676942&ref=watch_permalink



La Région Bretagne a relayé le dispositif de concertation sur ses réseaux sociaux, et notamment sur son compte Facebook :

- Mise en place de la concertation :

www.facebook.com/regionbretagne.bzh/posts/3083263915132895 (partagé 2 fois)
twitter.com/regionbretagne/status/1310604180088860673

- Réunion publique de lancement :

www.facebook.com/regionbretagne.bzh/posts/3098527823606504 (partagé 3 fois)
www.facebook.com/regionbretagne.bzh/posts/3107712589354694 (partagé 1 fois)

- En cours de concertation :

www.facebook.com/regionbretagne.bzh/posts/3162692290523390 (partagé 3 fois)
www.facebook.com/regionbretagne.bzh/posts/3199777560148196 (partagé 7 fois)
twitter.com/regionbretagne/status/1326208121363161089
twitter.com/regionbretagne/status/1318576744476135424



Région Bretagne @regionbretagne · 21 min
Economie, #environnement, liaisons avec la ville... Les ateliers organisés dans le cadre de la #concertation sur le terminal de Naye à #SaintMalo sont terminés.

Rdv le 13 novembre pour leur restitution lors d'une réunion publique en ligne.

bit.ly/2ROUUIg



CNDP Débat Public et Ville de Saint-Malo

La **commune de Saint-Malo** a informé les visiteurs de ses comptes Facebook et Twitter des réunions publiques organisées dans le cadre de la concertation préalable, ainsi que les dispositifs d'information et de participation mis en place.

Le lien vers la page dédiée au projet sur le site de la Région Bretagne a également été indiqué.

twitter.com/VilleSaintMalo/status/1311687655940395008
twitter.com/regionbretagne/status/1326208121363161089/retweets/with_comments



Ville de Saint-Malo @VilleSaintMalo · 13 nov.
CONCERTATION TERMINAL DU NAYE // A suivre ce soir, la restitution des ateliers de la concertation lors de la réunion publique en ligne en direct sur bit.ly/2ROUUIg



Région Bretagne @regionbretagne · 10 nov.
Economie, #environnement, liaisons avec la ville... Les ateliers organisés dans le cadre de la #concertation sur le terminal de Naye à #SaintMalo sont terminés.

Rdv le 13 novembre pour leur restitution lors d'une réunion publique en ligne.

bit.ly/2ROUUIg



Gilles LURTON, maire de Saint-Malo et président de Saint-Malo Agglomération, a tenu à évoquer sur son compte Twitter la réunion de restitution des ateliers qui s'est tenue en visio. A cette occasion, il a publié quelques photos de ses interventions.

<https://twitter.com/gilleslurton/status/1327698292294168577>

- La publication a donné lieu à une contribution s'exprimant en faveur du scénario 3.



Gilles Lurton @gilleslurton · 14 nov.
Réunion en visio conférence de restitution du travail des ateliers chargés d'examiner le projet d'aménagement du terminal ferries du Naye et de la gare maritime. Nombreuses questions sur le port et l'aménagement de ses abords @VilleSaintMalo @regionbretagne @BrittanyFerries

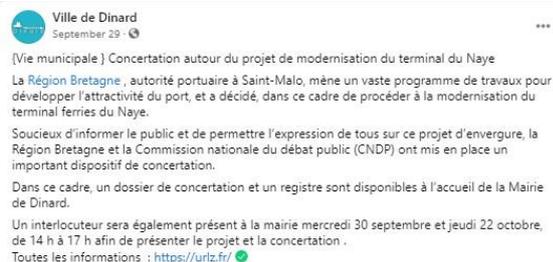


La **Ville de Dinard** a relayé, sur son site internet et sur son compte Facebook, la mise en place du dispositif de concertation et l'annonce de la réunion publique de lancement du 1er octobre. Elle a également rappelé la mise à disposition au public d'un exemplaire du dossier de concertation et d'un registre d'expression en mairie.

www.ville-dinard.fr/actualites/reunion-publique-de-concertation-sur-la-modernisation-du-terminal-ferry-du-naye-le-jeudi-1er-octobre-place-bouvet-a-saint-servan/

- La publication sur le compte Facebook de la Ville de Dinard a été partagée 7 fois, et n'a pas donné lieu à des commentaires.

www.facebook.com/Villededinard/posts/1265965197129427



Ville de Dinard
September 29 · 🌐

[Vie municipale] Concertation autour du projet de modernisation du terminal du Naye

La Région Bretagne, autorité portuaire à Saint-Malo, mène un vaste programme de travaux pour développer l'attractivité du port, et a décidé, dans ce cadre de procéder à la modernisation du terminal ferries du Naye.

Soucieux d'informer le public et de permettre l'expression de tous sur ce projet d'envergure, la Région Bretagne et la Commission nationale du débat public (CNDP) ont mis en place un important dispositif de concertation.

Dans ce cadre, un dossier de concertation et un registre sont disponibles à l'accueil de la Mairie de Dinard.

Un interlocuteur sera également présent à la mairie mercredi 30 septembre et jeudi 22 octobre, de 14 h à 17 h afin de présenter le projet et la concertation.

Toutes les informations : <https://urliz.fr/>



Concertation placée sous l'égide de la Commission nationale du débat public 

Saint-Malo Agglomération a également relayé sur son compte Facebook le dispositif de concertation de manière régulière : annonce des réunions publiques et des ateliers citoyens, lien vers le film de présentation et vers la page dédiée au projet sur le site de la Région Bretagne.

- La publication sur le compte Facebook de Saint-Malo Agglomération de l'annonce de la concertation a été partagée 8 fois, et n'a pas donné lieu à des commentaires.

www.facebook.com/saintmalo.agglo/posts/1887452401397004

- La publication sur le compte Facebook de Saint-Malo Agglomération de la poursuite de la concertation a été partagée 3 fois, et n'a pas donné lieu à des commentaires.

www.facebook.com/saintmalo.agglo/posts/1922539677888276

- La publication sur le compte Facebook de Saint-Malo Agglomération de la réunion de restitution n'a pas donné lieu à des réactions du public.

www.facebook.com/saintmalo.agglo/posts/1931933770282200



Saint-Malo Agglomération
30 septembre · 🌐

[Port de la Ville de Saint-Malo]

Le Saviez-vous ? La Région Bretagne va rénover le terminal ferry du Naye pour le moderniser et ainsi pour développer l'attractivité du port.

Vous aussi, participez à la concertation qui aura lieu du 1er octobre au 13 novembre :

- 👉 Première réunion publique jeudi 1er octobre à 20h, au théâtre de l'hermine, place Bouvet à Saint-Servan.

📄 Découvrez le film de présentation du projet ici : <https://vimeo.com/458952982...>

Et toutes les infos sous ce lien :



BRETAGNE BZH

Terminal ferry du Naye : participez à la concertation sur sa modernisation · Région Bretagne

Le dispositif de participation

La réunion publique de lancement

Organisée le 1er octobre dans la salle du théâtre Bouvet à Saint-Malo, elle a réuni environ 120 personnes dans le respect des mesures sanitaires en vigueur. Elle a fait l'objet d'un compte-rendu détaillé présentant l'ensemble des échanges (cf. annexes).

Les intervenants à cette réunion étaient :

- M. Stéphane PERRIN, conseiller régional, Région Bretagne
- M. Gilles LURTON, maire de Saint-Malo
- M. Guillaume LABAS, chef de projet, Région Bretagne
- Mme Anne RIOUX, chef de projet, bureau d'études SAFEGE
- Mme Danielle FAYSSE et M. Pierre GUINOT-DELÉRY, garants CNDP



D'une durée d'environ 2h20, la réunion s'est déroulée de la manière suivante :

- Mot d'accueil, par Monsieur le Maire de Saint-Malo
- Intervention de M. PERRIN (Région Bretagne)
- Présentation de la CNDP et du rôle des garants dans la concertation, par Mme FAYSSE, garante CNDP
- Présentation du projet, par M. LABAS (Région Bretagne) et Mme RIOUX (bureau d'études SAFEGE)
- Projection du film pédagogique
- Temps d'échanges avec le public
- Conclusion par M. PERRIN (Région Bretagne)



La réunion a été filmée et retransmise en direct sur Internet, sur le site du conseil régional ainsi que via Twitter et Facebook. 935 spectateurs se sont connectés sur le compte Twitter (651 en direct/284 en rediffusion).

La réunion peut être visionnée sur le site internet de la Région : www.bretagne.bzh/concertation-cndp-terminaldunaye

Les six ateliers citoyens

Dans le cadre de la concertation, la Région Bretagne et la CNDP ont organisé deux séries de trois ateliers pour permettre à chacun d'échanger sur des sujets bien précis :

- Le développement économique du port de Saint-Malo, et plus largement, du Pays de Saint-Malo (5 et 12 octobre).
- Quels enjeux environnementaux pour le port de Saint-Malo ? (6 et 13 octobre).
- Les liaisons entre la ville et le port de Saint-Malo : comment les améliorer ? (8 et 15 octobre).

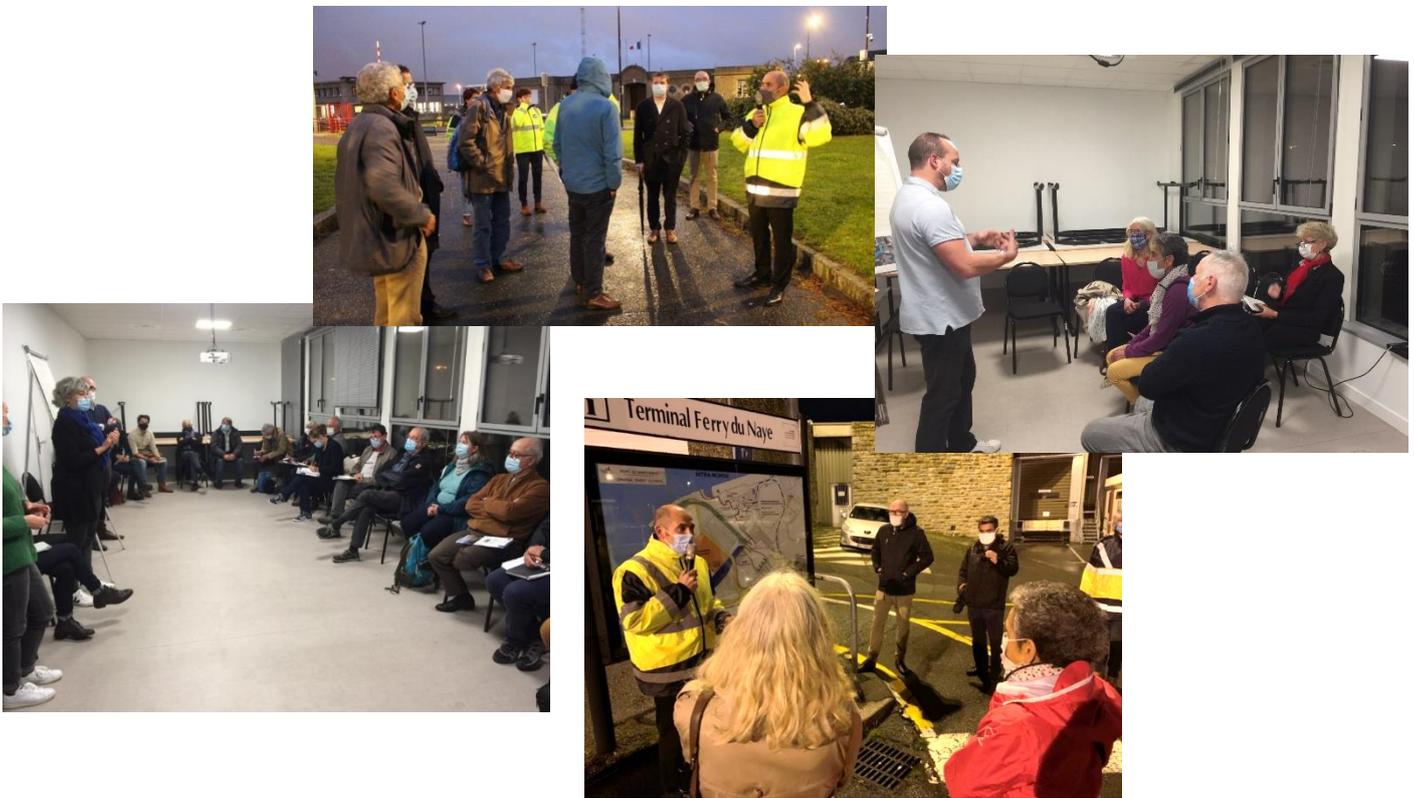
Les ateliers ont eu lieu à l'antenne portuaire de la Région à Saint-Malo et ont réuni un total de 89 participants. Les personnes inscrites ont pu participer à un ou plusieurs ateliers.

Chaque atelier s'est déroulé de la manière suivante :

- Accueil des participants.
- Visite du terminal ferry avec explications spécifiques à la thématique du jour.
- Atelier :
 - o Présentation de la thématique, de ses enjeux et des trois sous-thèmes proposés à la discussion.
 - o Répartition en trois groupes des participants par sous-thèmes.
 - o Roulement des groupes sur chaque sous-thèmes.
 - o Mise en commun des travaux produits.

Les échanges de ces ateliers ont été restitués lors de la réunion publique du 13 novembre.





Une adresse mail et une adresse postale dédiées

Une adresse mail dédiée à la concertation a permis au public d'envoyer leur avis et questions sur le projet : concertation-cndp-terminaldunaye@bretagne.bzh

L'adresse postale de la Région Bretagne (283 avenue du Général Patton - CS 21101 - 35711 Rennes 7 Cedex) a été communiquée au public pour recueillir les avis sur le projet.

L'Atelier Breton

L'Atelier Breton est la plateforme participative de la Région Bretagne qui a permis au public de déposer un avis directement sur la page consacrée au projet.

Il est possible de consulter les contributions sur le lien :

atelier.bretagne.bzh/project/concertation-terminal-du-naye-saint-malo/collect/contribuer-a-la-concertation

Les contributions adressées au travers des adresses mail et postale ont été retranscrites sur l'Atelier Breton afin de satisfaire à l'article L121-16-1-III du Code de l'environnement.

Les registres d'expression

Des registres permettant de recueillir l'expression du public ont été associés aux expositions disposées sur l'esplanade Saint-Vincent à Saint-Malo à l'entrée des remparts, place Bouvet à Saint-Servan, devant le terminal ferry du Naye, ainsi qu'à l'intérieur de la gare maritime.

Trois registres étaient à disposition du public à la mairie de Dinard, à la Direction de l'Architecture de l'Urbanisme et du Foncier de la Ville de Saint-Malo, et dans la gare du maritime du Naye.

La réunion publique de restitution des ateliers

Initialement prévue en présentiel le 5 novembre 2020, le confinement mis en place dès le 29 octobre 2020 a contraint à reporter la réunion de restitution au 13 novembre 2020 à la salle Bouvet, dans un format distanciel et interactif. L'information de ces modifications a été faite par affichage sur les lieux d'exposition, sur le site internet de la Région Bretagne, et par voie de presse.

Les conditions sanitaires ne permettant pas d'accueillir le public, les intervenants et leurs présentations ont été filmés et retransmis en direct, sur le site internet de la Région Bretagne, ainsi que sur ses comptes Facebook et Twitter.

Le dispositif permettait aux participants de s'exprimer soit en visioconférence, soit au travers des chats des trois supports (site internet, Twitter, Facebook). Dans le cas des interventions écrites, le modérateur lisait la question oralement et la publiait si elle provenait du site internet de la Région.

Jusqu'à 60 personnes se sont connectées au site de la Région (dont 46 en pointe, 35 à 22h).

19 personnes ont suivi les débats sur le compte Facebook de la Région et 6 sur Twitter.

Concernant le nombre de questions posées par le public et le nombre de personnes qui sont intervenues en direct :

	Visio	Tchat ou Facebook
Interventions (pouvant contenir plusieurs réactions et/ou questions)	5	6
Réactions, contributions	8	6
Questions	3	3



D'une durée d'environ 2h13, la réunion a fait l'objet d'un compte-rendu détaillé présentant l'ensemble des expressions (cf. annexes).

Les intervenants à cette réunion étaient :

- M. Stéphane PERRIN, conseiller régional, Région Bretagne
- M. Gilles LURTON, maire de Saint-Malo
- M. Guillaume LABAS, chef de projet, Région Bretagne
- Mme Anne RIOUX, chef de projet, bureau d'études SAFEGE
- Mme Danielle FAYSSE, garante CNDP
- Les rapporteurs des ateliers : Mme Dominique DUPONT, M. Julien BOURBON et M. Johann LECONTE

La réunion s'est déroulée de la manière suivante :

- Mot d'accueil, par M. le Maire de Saint-Malo
- Intervention de M. PERRIN (Région Bretagne)
- Présentation du projet par M. LABAS (Région Bretagne)
- Rappel du dispositif de concertation et du déroulement des ateliers citoyens, par Mme FAYSSE, garante CNDP
- Restitution des ateliers citoyens par les rapporteurs
- Temps d'échanges interactif avec le public connecté
- Conclusion par M. LURTON (maire de Saint-Malo), M. PERRIN (Région Bretagne) et Mme FAYSSE (garante CNDP)



La réunion peut être visionnée sur le site internet de la Région : www.bretagne.bzh/concertation-cndp-terminaldunaye

Impact des mesures sanitaires sur le déroulement de la concertation

Au regard du contexte de pandémie de COVID-19, les modalités de la concertation ont été adaptées aux exigences sanitaires en vigueur : protection individuelle obligatoire, distanciation physique, jauge d'accueil limitée pour la réunion de lancement (néanmoins, la limite n'a pas été atteinte), réunion de restitution organisée en ligne de façon interactive...

3. Le bilan quantitatif : participation et thèmes abordés

■ MÉTHODE

L'analyse quantitative proposée ci-dessous se base sur les contributions formulées au cours de la période de concertation publique, du 1er octobre au 13 novembre 2020.

■ LA PARTICIPATION DU PUBLIC

Les actions d'information mise en œuvre par la Région Bretagne durant la période de concertation se traduisent en terme de participation par :

- Plus de 200 participants, 25 interventions, 4h50 heures de débat pour l'ensemble des deux réunions publiques :
 - o réunion de lancement : 120 participants, 14 interventions (13 interventions dans la salle et 1 via Facebook),
 - o réunion de restitution en ligne : jusqu'à 85 personnes connectées, tous supports confondus (site internet, Twitter, Facebook), 11 interventions qui ont généré une vingtaine de contributions et questions.
- 14 avis et questions transmises sur l'espace participatif dédié de l'Atelier Breton ;
- 89 participants et 398 interventions pour l'ensemble des six ateliers citoyens ;
- 90 personnes rencontrées pour l'ensemble des expositions extérieures générant 46 interventions ;
- 10 contributions par courriels et courrier postal ;
- Aucune contribution n'a été déposée sur les registres d'expression.

■ EXPRESSIONS PAR THÈMES

Cinq thématiques principales ont été abordées, tous modes de participation confondus. Elles sont répertoriées ci-après par ordre décroissant du nombre d'expressions :

1/ Les enjeux environnementaux et les nuisances : 163 expressions

2/ La nouvelle configuration du terminal : 107 expressions

3/ Le projet en soi : 93 expressions

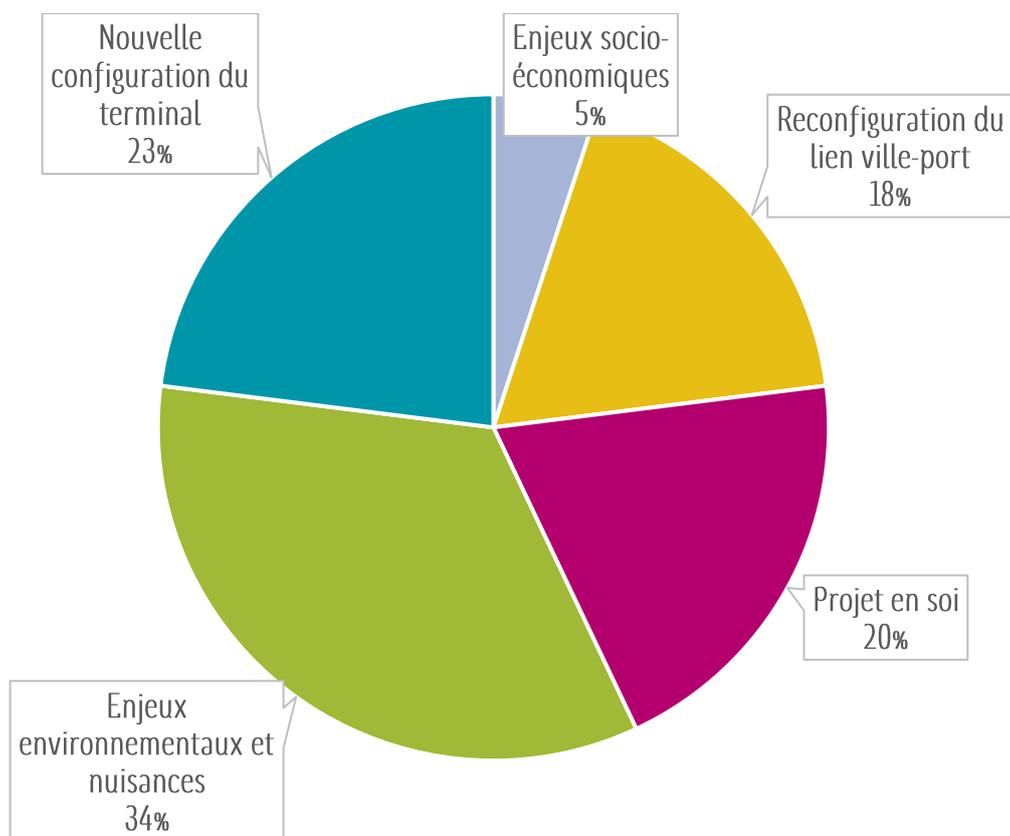
4/ La reconfiguration du lien ville-port : 84 expressions

5/ Les enjeux socio-économiques : 26 expressions

Total : 473 expressions

NB : un même contributeur a pu s'exprimer plusieurs fois, sur plusieurs thèmes différents et à travers différents moyens d'expression.

Répartition des expressions par principales thématiques



4. Synthèse qualitative des observations recueillies

■ PAR THÈME

Les avis et questions recueillis à l'issue de la concertation ont tous été analysés, et font l'objet d'une synthèse par thématique. Les thèmes traités par quantité décroissante de contributions sont :

- Les enjeux environnementaux et les nuisances
- La nouvelle configuration du terminal incluant les activités proposées dans la gare
- Le projet en soi
- La reconfiguration du lien ville-port
- Les enjeux socio-économiques

Au sein de chaque thème, les sous-thèmes ont également été triés par quantité décroissante de contributions.

A la fin de ce chapitre, un tableau reprend l'ensemble des questions posées, et les réponses apportées par le Conseil régional de Bretagne.

1/ Les enjeux environnementaux et les nuisances (163 expressions)

La thématique des enjeux environnementaux et des nuisances liées au projet est celle qui rassemble le plus d'expressions. Elle a été abordée dans tous les moyens de participation, et notamment au cours des ateliers citoyens dont elle était l'un des trois sujets principaux. Les contributions concernent aussi bien la phase travaux que la phase exploitation, et s'intéressent au milieu marin, comme aux nombreux aspects terrestres du projet.

Le recueil et l'analyse des contributions liées à cette thématique, tous supports confondus, permet de montrer que les expressions ont porté sur les sous-thématiques suivantes.

1.1 Impact des travaux sur le milieu maritime (déroctage, quantité et qualité des sédiments, nuisances acoustiques...)

L'impact des travaux sur le milieu naturel marin a été source de remarques ou de questionnements à maintes reprises. Des questions sur l'impact du dragage sur le milieu marin et les mesures qui seront prises ont été posées. Une surveillance et des mesures d'éloignement des mammifères ont été suggérées pendant la période des travaux pour limiter leur exposition au bruit. Il a été demandé si le cycle de vie des animaux présents dans les sédiments et dans l'eau avait été pris en compte pour l'organisation des travaux.

Certains se sont interrogés sur la destination prévue des produits issus du déroctage.

Des craintes ont été formulées à plusieurs reprises sur la dispersion de sédiments pollués. La présence de mercure dans les sédiments a été évoquée. La valorisation (recyclage) des sédiments a également été abordée, par exemple en les réutilisant sur site ou à proximité. Par ailleurs, des interrogations ont porté sur la fiabilité de l'encapsulage, technique envisagée par la maîtrise d'œuvre.

1.2 Préservation du paysage et des espaces naturels (verdissement)

Un participant s'interroge sur le devenir de l'espace gazonné autour du fort. Des propositions visant à préserver, mettre en valeur, et conserver la géométrie de cet espace vert sont également exprimées.

Un autre participant rappelle que, concernant le Fort du Naye, il a été demandé de conserver les espaces verts. Il ajoute qu'il faut insister sur le verdissement des circulations. Une autre personne a également évoqué l'interdiction de planter des arbres à proximité des bâtiments historiques édictée par l'Architecte des Bâtiments de France qui empêcherait un verdissement des lieux.

Un autre contributeur note également que les arbres présents près du fort ont été conservés sur le plan et estime qu'il faut renforcer leur présence.

Plusieurs autres demandes de végétalisation des espaces ont été formulées, notamment au niveau du parking de la gare mais aussi à l'intérieur de la gare maritime.

Une contribution avait pour thème de favoriser le retour de la biodiversité en sélectionnant les espèces végétales plantées, privilégiant les espèces indigènes.

1.3 Nuisances sonores des bateaux, qualité de l'air et nuisances sonores des messages diffusés

Le sujet des nuisances sonores engendrées par les bateaux à quai a été soulevé à plusieurs reprises. Une personne a d'ailleurs signalé que le bruit était perceptible de Dinard.

Si un participant a estimé que cette question n'était pas toujours bien prise en compte dans le débat, la mise en place d'une réglementation et de solutions techniques pour éviter de laisser les moteurs fonctionner en permanence est souhaitée par plusieurs personnes.

Dans ce cadre, la thématique de l'électricité à quai a été portée par de nombreux participants, en particulier pour les bateaux de la compagnie Condor qui stationnent longuement à Saint-Malo. Plusieurs intervenants souhaiteraient une électrification des deux quais, quel que soit le scénario envisagé.

Les annonces sonores régulières diffusées sur le parking du terminal ont été également signalées comme sources de nuisances par un participant. Un autre a appelé à une bonne maîtrise de la diffusion sonore en gare et sur le terre-plein.

Une intervention a fait part de préoccupation concernant la pollution aérienne générée par les bateaux.

Des craintes ont été exprimées sur une possible dégradation de la qualité de l'air. Il a été suggéré d'installer des capteurs pour assurer un suivi de sa qualité.

Enfin, une question a été posée concernant les directives 2025 (émission d'oxyde de soufre et d'azote, ainsi que l'appartenance à une zone SECA) pour les nuisances sonores et la qualité de l'air.

1.4 Développement durable (mode de propulsion des navires, hydrogène, énergies marines, bâtiment BBC, gestion des eaux pluviales...)

Plusieurs contributeurs, dont un représentant de Brittany Ferries, sont intervenus pour aborder la question de l'avenir du monde maritime, en particulier au regard des enjeux environnementaux. Selon les contributeurs, la propulsion des navires au gaz naturel pour véhicules (GNV) semble une solution à relativement brève échéance, tandis que l'hydrogène est à considérer à plus long terme. L'usage de l'hydrogène a été d'ailleurs un sujet de discussion lors des ateliers citoyens, l'un des contributeurs souhaitant voir le port de Saint-Malo devenir un port pilote sur le sujet. La question de l'utilisation de l'énergie de la mer a également été évoquée.

Le développement de l'offre énergétique sur le port serait, selon certains, un moteur d'attractivité mais aussi de développement d'emplois.

Le souhait de prévoir de nouveaux bâtiments autonomes en énergie a été évoqué, en installant par exemple des panneaux photovoltaïques en toiture, ou en utilisant l'énergie marine.

Enfin, une question a porté sur la gestion des eaux pluviales au niveau de la plateforme (suivi de leur qualité, rejet ou récupération).

1.5 Impact du projet sur le patrimoine architectural et les équipements de Saint-Malo (fort du Naye, piscine...)

Plusieurs interventions ont pu exprimer une certaine préoccupation concernant l'impact visuel du projet et des futurs aménagements sur le patrimoine architectural de Saint-Malo, qui peut se résumer dans l'expression "assurer l'harmonie du site au regard du contexte architectural et historique" issue d'un atelier citoyen.

Un participant exprime son inquiétude sur la hauteur de la gare maritime qui risque d'impacter la vue. Il estime en effet qu'il s'agit d'une préoccupation centrale par rapport à la ville, et il souhaite que la future gare maritime qui aura, selon lui, une passerelle assez voyante, respecte le paysage.

De la même manière, une habitante de la Timonerie s'interroge sur la hauteur des aménagements portuaires, la question a été de nouveau posée lors d'un atelier.

Il a d'ailleurs été demandé de disposer d'images plus précises des aménagements.

Dans un souci d'intégration paysagère, il a été demandé une cohérence au niveau des matériaux qui seront utilisés.

Un autre contributeur note que le projet impacte le fort du Naye. Bien que celui-ci ne soit pas classé, il considère qu'il s'agit d'un élément à prendre en compte, car important pour les habitants. Une autre personne a suggéré la consultation de l'Architecte des bâtiments de France pour la préservation du fort.

Une préoccupation sur la déconstruction partielle du fort du Naye a été exprimée par un autre participant.

Une demande de mise en valeur des vieilles murailles a été sollicitée par un participant.

Enfin, plusieurs interrogations ont porté sur le devenir de la piscine, dont l'une d'elles suppose qu'elle sera détruite et remplacée par un parking.

1.6 Préservation et développement de la biodiversité / Qualité de l'eau

Plusieurs personnes ont évoqué leur préoccupation concernant la diversité des espèces d'oiseaux au niveau du port. Elles ont souligné notamment la prolifération des goélands et la nécessité de créer de l'habitat pour des espèces moins présentes.

La protection des mammifères marins, notamment au niveau du bruit sous-marin généré par les travaux et l'exploitation, est aussi source d'un intérêt manifeste.

Une personne souhaiterait connaître l'impact de chaque scénario sur les zostères et les mammifères.

La charte bleue des Armateurs de France a été évoquée comme garante de la protection des zostères.

Il a été demandé si des habitats et des dispositifs d'accueil de la biodiversité avaient été intégrés dans le projet. Une végétalisation du terre-plein et l'enrochement du terre-plein ont été suggérés pour créer de l'habitat. Une personne a proposé la mise en place d'un atlas de la biodiversité communale.

Une personne a souhaité alerter sur la pollution lumineuse à prendre en compte comme un impact sur la faune.

La mauvaise qualité de l'eau des bassins a été pointée et il a été évoqué l'objectif de reconquérir une meilleure qualité de cette eau à l'occasion des travaux de modernisation.

1.7 Nuisances liées au trafic routier

De nombreuses personnes ont exprimé leur inquiétude vis-à-vis de l'augmentation du trafic routier attendue avec la modernisation du terminal et des nuisances qui pourraient en résulter (congestion de la circulation, bruit, pollution...).

De même, une personne a tenu à souligner que l'augmentation de l'activité industrielle du port générerait du trafic supplémentaire de poids-lourds.

Globalement, il a été souligné la nécessité de prendre en compte l'augmentation du trafic VL/PL vers et depuis le reste de la ville, et d'éloigner les flux de voitures et de poids-lourds des zones d'habitation.

Un représentant d'une association environnementale s'est exprimé contre le projet en raison de l'augmentation attendue du trafic routier.

1.8 Impact des travaux sur la qualité de vie des riverains

La question du bruit des travaux a été abordée, notamment par un représentant associatif. L'inquiétude porte également sur les travaux de déroctage et la crainte de fissurations qui pourraient impacter les habitations, rappelant une expérience passée.

L'organisation de la circulation des poids-lourds de fret pendant le chantier, et ses conséquences sur la qualité de l'air, a aussi été questionnée.

1.9 Nuisances sur la pêche et la plaisance liées à l'augmentation de trafic

Il a été demandé de porter une attention particulière à la façon de limiter les nuisances potentielles que pourrait engendrer une augmentation du trafic sur l'activité de pêche et plus généralement les conflits d'usage.

Des inquiétudes ont été exprimées également sur la protection du port de plaisance. A ce titre, trois personnes ont évoqué l'utilité de réaliser un brise-lames à l'entrée du port qui pourrait protéger, selon eux, le port de plaisance.

1.10 Impacts cumulés des projets alentours

Plusieurs personnes ont rappelé l'existence de projets à proximité qui pourraient avoir un impact sur le milieu marin (déroctage à Dinard, projet éolien en mer), et l'importance de prendre en compte les impacts cumulés.

1.11 Prise en compte de la montée du niveau de la mer

Deux personnes ont évoqué les risques de submersion marine à prendre en compte dans l'aménagement.

2/ La nouvelle configuration du terminal (107 expressions)

Consacrée pour plus de la moitié des contributions aux nouveaux services et commerces dans la gare, cette thématique prend en compte l'aspect structurant du terminal, qui "irrigue" et contribue à identifier Saint-Malo comme un pôle touristique et économique majeur. A ce titre, la modernisation envisagée est apparue comme une réponse adaptée.

2.1 Nouveaux services et commerces dans le futur terminal

Cette thématique a été abordée lors des deux ateliers citoyens dont le thème général était le développement économique. Les contributions ont été nombreuses et peuvent être présentées sous trois grands axes :

1 - Des commerces dans le terminal à destination des passagers

- Boutique détaxée, boutique de spécialités régionales, une supérette, des boutiques temporaires pour s'adapter à la saisonnalité des activités, un commerce en « drive » pour les passagers véhiculés.
- Un kiosque à journaux (français/anglais), une petite pharmacie (distributeur ?).

2 - Des commerces dans le terminal à destination également du grand public

- Restaurant/brasserie avec terrasse, un « Food truck » sur l'esplanade, un bar/kiosque en extérieur (devant la gare maritime), un hôtel.
- Location de vélos et voitures électriques.

3 - Les services dans le terminal : améliorer l'accueil et renforcer le lien avec le territoire malouin

- Un point info tourisme, un guichet culture, information (cartes, conseils) pour les cyclotouristes.
- Bagagerie, garage à vélo, des bornes de recharge électrique, un espace bien-être, un espace de travail partagé avec outils numériques connectés, un espace enfants, wifi, des toilettes en nombre suffisant avec service famille, halte pour chauffeurs routiers (sanitaires, restauration...).
- Un distributeur bancaire, un bureau de change.
- Développer l'offre énergétique sur le port.

2.2 Attractivité du lieu

Plusieurs personnes sont favorables à l'idée de rendre le nouveau terminal plus attractif, et d'en faire un lieu de vie. Il est aussi souhaité que le port soit moderne et performant et que le terminal puisse devenir une nouvelle centralité pour la ville, un intégrateur. D'autres espèrent la construction d'une "fierté de la population autour de son port". La modernisation du terminal permettrait aussi de donner une image positive pour l'ensemble des activités du port.

Un participant a proposé, par exemple, l'idée de prévoir à proximité du terminal, un centre de découverte de la mer.

Il a été évoqué plusieurs fois le souhait d'ouvrir davantage l'espace portuaire au public, d'en faire un "amphithéâtre sur la mer".

2.3 Accès du public aux équipements et création d'une vue panoramique sur la ville, le port et l'écluse

Plusieurs personnes ont émis le souhait d'une terrasse panoramique au niveau du terminal pour profiter de la vue et rendre le site d'autant plus attractif. Beaucoup ont évoqué l'utilisation du toit de la gare comme terrasse. La création d'un restaurant panoramique a également été suggérée.

Dans ce cadre, plusieurs contributeurs plaident pour permettre au public d'accéder au bâtiment et à la terrasse qui sera côté sud de l'écluse.

2.4 Cohérence avec les autres projets d'aménagement

Plusieurs personnes se sont interrogées sur l'articulation du projet avec le port de plaisance des Bas-Sablons. Une personne signale la présence de logements résidentiels à proximité.

Une personne a demandé si le pont au niveau de l'antenne portuaire était concerné par le projet.

Enfin, la question de l'élargissement de l'écluse en vue de faciliter le passage des bateaux a également été abordée.

2.5 Importance de la signalétique

Plusieurs personnes ont évoqué la nécessité d'un bon fléchage tant pour les véhicules que les piétons sur le terminal, en intérieur et en extérieur.

2.6 Taille des futurs navires

La question sur le type de bateaux et la taille des futurs navires (longueur, hauteur) qui accosteront au terminal a été abordée à quelques reprises.

3/ Le projet en soi (93 expressions)

Cette thématique se concentre sur le projet lui-même et sa gouvernance, ainsi que sur sa cohérence à la fois avec les projets et installations voisines portés par d'autres acteurs, et les plans ou schéma directeurs existants sur le territoire, notamment en matière d'urbanisme et de déplacement doux.

3.1 Cohérence ou complémentarité avec d'autres projets de développement (projet de plaisance des Bas-Sablons...)

La question des conflits d'usage est apparue à plusieurs reprises, tant pour l'exploitation actuelle que pour la prise en compte d'autres projets de développement (projet de plaisance des Bas-Sablons).

Globalement, il a été regretté l'absence d'harmonisation entre les différents périmètres : terminal du Naye, port des Bas-Sablons, cale de la Bourse. Il a également été proposé d'élargir la réflexion en intégrant la piscine et le quai Trichet.

Certaines personnes se sont interrogées sur le projet d'extension du port de plaisance et son éventuel lien avec le projet.

Un participant a suggéré l'idée que la concertation pouvait apporter notamment des éléments importants à prendre en compte dans le cahier des charges du port de plaisance des Bas-Sablons.

Une personne a posé la question de déplacer une partie de la plaisance sur le bassin Bouvet. Plusieurs contributions ont porté sur l'amélioration des conditions d'accueil et de confort du port de plaisance (utilisation du terminal comme pare-houle, rallongement des pontons, création de places...).

3.2 Caractéristiques des travaux (coût, durée, projet architectural...)

Une personne pose la question du coût du déroctage.

Le financement plus globalement des travaux a aussi été questionné.

Alors qu'un participant s'interroge sur la date de démarrage des travaux, la question de leur durée a également fait l'objet de questionnement, ainsi que celle de leur phasage, notamment au regard des enjeux saisonniers.

Deux personnes ont exprimé la nécessité de transparence et d'impartialité dans les études.

Une autre a critiqué la notion de "projet retenu" concernant le projet architectural qui, selon elle, prête à confusion avec la décision finale de la Région.

Des questions ont été posées sur la surface du projet (par rapport à l'existant), les matériaux et les couleurs envisagés ou encore le type de toiture prévu. Le souhait de voir des photomontages du projet architectural a été émis.

3.3 Opportunité du projet et gouvernance (comité de suivi)

De manière générale, la modernisation du terminal est jugée utile. Certains estiment notamment que le site est vieillissant et que sa modernisation est opportune et ferait évoluer son image.

Près de la moitié des expressions ayant porté sur l'opportunité du projet se sont montrées clairement favorables au projet en tant que tel.

Peu d'expressions ont été comptabilisées comme clairement défavorables au projet.

Un contributeur s'interroge toutefois sur le plan directeur et la vision à long terme du port dans son ensemble. Il pose aussi la question des limites du projet.

Un autre participant estime qu'en raison de la notoriété du lieu, le projet doit être à la hauteur des enjeux. Il a le sentiment toutefois que celui-ci n'est pas porté par tous les acteurs, et évoque l'intérêt de mettre en place un comité de suivi pour instaurer les attendus du projet.

A ce sujet, la création d'un comité de suivi du projet a été évoquée à plusieurs reprises.

Un collectif citoyen propose quant à lui de contribuer à faire émerger une vision ambitieuse commune du port.

Enfin, une autre personne demande si le projet sera soumis à référendum car elle estime que le sujet le mérite.

3.4 Dialogue avec les collectivités

La nécessité de dialoguer, travailler, concerter avec les différentes collectivités et acteurs du territoire a été suggérée à maintes reprises pour assurer une cohérence entre les projets que chacun mène.

Ce besoin a été évoqué notamment pour le plan de déplacement urbain et plus généralement concernant les problématiques de mobilités. Il a été proposé d'intégrer les contributions de la Région au PLU (plan local d'urbanisme) de Saint-Malo ou encore de faire coordonner la gestion des flux de circulation par les deux collectivités.

Un autre participant considère qu'il est important que la Ville et la Région aient une vision à moyen terme. A son sens, il conviendrait de créer une structure rassemblant les collectivités qui pourrait gérer l'ensemble des projets.

3.5 Propositions alternatives ou complémentaires au projet

Un participant a proposé un scénario 3bis, passant par l'agrandissement de l'écluse du Naye, ce qui éviterait les embectages.

Un autre participant a émis l'idée de combler l'espace entre le quai 1 et le terre-plein pour gagner 5 000 m².

Plusieurs participants ont évoqué la possible réutilisation de la cale sèche pour optimiser l'espace : *"il est honteux de laisser la cale de la Bourse pourrir"*. L'idée d'y créer un parking, même à plusieurs étages, a été suggérée.

Il a été suggéré de déplacer le parking des personnels des bateaux pour gagner en espace public.

La question de restaurer l'accès de l'écluse au public a également été abordée.

Pour mémoire, la demande d'électrification des quais, quelque soit le scénario retenu, a été traitée dans la partie environnementale.

3.6 Etat des lieux du port actuel (positionnement, limites territoriales, infrastructures)

Plusieurs interventions ont porté sur les limites territoriales du port actuel.

Le positionnement du port dans la ville a également posé question, un intervenant estimant que la rénovation du terminal sur place ne répondait pas aux défis des années à venir.

3.7 Procédures administratives et exigences d'impartialité des études

Une personne a exprimé le souhait que le conseil régional de Bretagne fasse une "véritable enquête publique", et non pas une consultation uniquement numérique.

Deux personnes insistent sur la nécessité de disposer d'études préalables impartiales.

3.8 Cohérence du projet avec les autres activités maritimes

Une personne a exprimé la nécessité que les trois exploitants travaillent en cohérence. Une autre a proposé qu'EDEIS exploite également le port de plaisance.

4/ La reconfiguration du lien ville-port (84 expressions)

"Mettre de la vie", "créer un lien entre les quartiers" font partie des phrases prononcées lors des ateliers. La situation géographique du terminal et les flux qu'il génère et voit passer devant lui ont généré de nombreuses propositions.

4.1 Stationnement et parking

La problématique de la restriction des places à l'approche d'Intramuros a retenu l'attention de plusieurs participants.

Il a été proposé de mutualiser les parkings, de créer un parking souterrain en prévision d'un afflux de véhicules, surtout si le site est ouvert au public.

Des parkings relais à l'extérieur de la ville accompagnés de la création d'un service de navette ont également fait l'objet de suggestions, ainsi que la création d'un parking à la place de la cale de la Bourse.

Une question a été posée sur l'ouverture au public du parking de la Bourse réservé actuellement aux fonctions support du port et inaccessible pour des raisons de sûreté.

Une personne a suggéré que le parking du terminal soit utilisé pour l'organisation de manifestations ponctuelles. Deux autres ont remarqué que la configuration proposée amènerait tous les flux vers le rond-point du Naye.

Deux interventions ont porté sur le fait qu'il n'y aurait plus beaucoup de voitures en 2060, et que le projet présenté était un "projet de parking", à repenser sur une échelle plus large.

L'espace dédié à la dépose minute dans le projet architectural a été critiqué : il semble insuffisant ou à reconfigurer (fluidifier) au regard de la densité du trafic. A contrario, l'ajout de places de parking le long de la voie de circulation a fait l'objet d'une opposition.

4.2 Développement des modes doux

Une personne a proposé d'envisager un parcours autour du port en liaison douce et vers la gare TGV. Il a également été demandé de prévoir des voies piétonnes ou des voies vertes qui incitent à aller vers Intramuros, ou vers Saint-Servan en envisageant un double sens pour les vélos rue Georges Clémenceau.

Lors d'un atelier, il a été proposé d'aménager une promenade piétonne sur la cale du Naye. La création d'emplacements et de zones d'abri pour les vélos a également été suggérée, tout comme la plantation de végétaux coupant l'effet du vent, et l'implantation de bancs et de poubelles pour les promeneurs.

Une navette maritime reliant la Porte de Dinan à Saint-Servan a fait l'objet d'une proposition.

La question des liaisons douces vers le port des Bas-Sablons a fait l'objet de plusieurs propositions lors des ateliers, partant du constat que la traversée du rond-point en sortie du terminal était difficile :

- privilégier une patte d'oie pour aller vers le centre-ville ;
- mettre en place un feu tricolore, un passage souterrain ou une passerelle pour faciliter la traversée des vélos lors des flux de véhicules arrivant ou partant du terminal
- Matérialiser la piste cyclable en modifiant l'enrobé.

4.3 Sécurisation du passage de l'écluse

La question de la liaison du terminal avec la ville a été soulevée. En particulier, le passage du pont de l'écluse a largement été critiqué pour sa dangerosité, ce qui a amené un certain nombre de personnes à évoquer la nécessité de sécuriser les voies cyclables ou piétonnes jusqu'à Intramuros.

Il a ainsi été proposé à plusieurs reprises de clarifier, de séparer complètement les flux modes doux et véhicules motorisés en décalant les voies vers le bassin, ou en ajoutant une passerelle piétons à côté du pont actuel. La réutilisation de la passerelle provisoire du bassin Duguay-Trouin a été évoquée.

Plusieurs propositions de répartition d'usage ont été faites : réserver l'accès du pont aux circulations douces en été et certains week-ends ou encore préserver la circulation routière pour les résidents.

4.4 Liaison terminal / gare SNCF

Un certain nombre de personnes a évoqué la nécessité d'une liaison simplifiée entre le terminal du Naye et la gare SNCF : voie verte, minibus, en tenant compte de l'obligation de contourner les bassins, signalétique indiquant le temps de parcours entre les deux sites.

4.5 Liaison Saint-Servan / Saint-Malo

La mise en valeur du bas de Saint-Servan a été évoquée plusieurs fois, tout comme le souhait de "mettre de la vie" entre Intramuros et Saint-Servan.

Un participant suggère de veiller à ne pas isoler Saint-Servan de Saint-Malo. Un autre attire l'attention sur la programmation des activités du terminal qui ne doit pas concurrencer Saint-Servan.

La création d'une "coulée verte" vers Saint-Servan a été suggérée, ainsi que la mise à double sens pour les vélos du boulevard Clémenceau (cf 4.2). Une autre proposition consistait à découvrir Saint-Servan par la rive.

4.6 Circulation des usagers du ferry

Il a été suggéré de créer une zone tampon en amont du rond-point pour les usagers qui débarquent afin de leur permettre d'attendre un autre véhicule ou promener un animal par exemple.

L'installation d'un feu tricolore au rond-point de la Bourdonnais a été suggérée, afin de réguler la circulation et favoriser la sortie des véhicules du terminal.

5/ Les enjeux socio-économiques (26 expressions)

Le développement économique du port de Saint-Malo, et plus largement du Pays de Saint-Malo, a été l'une des thématiques abordées au cours des ateliers citoyens. Certaines expressions ont toutefois porté sur le thème plus général des enjeux économiques soulevés par le projet. "Irriguer le territoire" a été prononcé pendant les ateliers, tout comme "construire une fierté autour du port".

Pour rappel, les activités de service et de commerce dans l'enceinte du terminal sont traitées dans un chapitre précédent.

5.1 Bilan socio-économiques des scénarios

Une demande de calcul de Taux de Rendement Interne (TRI) pour l'ensemble des scénarios a été formulée par une personne.

Une question a également été posée sur les éléments de sensibilité dans les calculs socio-économiques. Un intervenant a posé la question des exigences de la Région Bretagne par rapport à l'exploitant.

Une contribution portait sur le développement de la synergie issue de la diversité des activités.

5.2 Voie ferrée / ligne ferroviaire de fret / ferroutage

Une question a été posée sur la voie ferrée. Bien que les emprises dédiées soient conservées, il n'y a aucun projet de ligne ferroviaire de fret qui transiterait par Saint-Malo.

Une personne a sollicité aussi une réflexion sur le ferroutage.

5.3 État du trafic maritime

La place du port de Saint-Malo dans le trafic avec les îles Anglo-Normandes et la Grande-Bretagne, et les raisons de l'érosion du trafic ont été abordées.

L'impact de la crise sanitaire a été évoqué : le responsable de Condor fait état d'un effondrement de la fréquentation en 2020 par rapport à l'année dernière, alors qu'un représentant de la Brittany Ferries annonce que la compagnie est "en hibernation" jusqu'en mars 2021.

5.4 Le montant de l'investissement

Un participant a posé la question de l'investissement du scénario 3 qui demande d'engager 110 M€. Un autre souhaite que la capacité d'investissement de la Région sur d'autres thématiques ne soit pas obérée par le projet.

Un représentant d'une association environnementale considère quant à lui qu'il n'est pas raisonnable d'investir une telle somme dans ce projet compte tenu du contexte économique actuel.

5.5 Impact des travaux sur l'activité économique du port

Une question a été posée sur le maintien de l'activité pendant les travaux.

5.6 Impact du Brexit

Une personne pose la question de l'impact du Brexit sur les activités du port.

5.7 Lien du projet avec les projets immobiliers

Un participant s'interroge sur la pertinence de maintenir les projets immobiliers (ex : anciens ateliers de la SNSM) au regard de la pression immobilière.

5.8 Tourisme

Quelques participants s'interrogent sur le retour des touristes anglais.

D'autres considèrent que le port contribue à identifier Saint-Malo comme un pôle touristique et économique.

5.9 Développer un avant-port

Il a été proposé en atelier de créer un outil de gestion logistique en entrée de ville permettant de gérer le stockage et le délestage des camions, et de faciliter le quotidien des chauffeurs routiers.

5.10 Responsabilité sociétale des marchés de travaux

Un participant a posé la question de l'ambition du projet en matière de RSE : insertion par l'emploi, part locale des marchés. Une personne a précisé qu'il ne fallait pas oublier l'économie sociale et solidaire dans le projet.

Contributions hors cadre

Parmi les expressions du public, certaines d'entre elles abordent des thématiques hors du cadre du projet et portent sur :

- les croisières,
- les pavillons des navires postés à Saint-Malo (hors ferrys),
- les conditions de déchargement des matériaux en vrac,
- les trémies dépoussiérées,
- les poussières rejetées par la TIMAC, usine d'engrais, à laquelle s'oppose un collectif,
- l'éclusage insuffisant d'ici 40 ans en cas de développement conséquent.

■ LES RÉPONSES APPORTÉES PAR LA RÉGION BRETAGNE

Le tableau ci-dessous reprend les questions émises au cours de la concertation, tous moyens d'expression confondus.
Les numéros des questions suivis d'un astérisque* correspondent à des contributions émises après le 10 novembre 2020.

N°	Question	Quand ?	Réponse apportée
THEMATIQUE SOCIO-ECONOMIQUE			
3	<p>Les suites de la concertation : en page 8 du dossier de concertation est évoquée "<i>l'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique du projet</i>".</p> <p>De quelle enquête publique s'agira-t-il là ?</p> <p>La Région s'engage-t-elle formellement aujourd'hui à ne pas déroger à une véritable <i>enquête publique</i>, digne de ce nom, avec <i>commissaire enquêteur indépendant</i> ? En admettant de ne pas se limiter à une <i>consultation du public</i>, nettement moins contraignante mais peut-être envisageable (?) après une phase de concertation préalable avec garant (ref. décret du 26 décembre 2018 visant à remplacer l'enquête publique par une simple consultation du public par voie électronique, à titre expérimental dans les deux régions Bretagne et Hauts-de-France).</p>	Atelier Breton	Le CRB a connaissance de cette expérimentation. En revanche, la Région Bretagne ne souhaite pas expérimenter ce dispositif. La collectivité veut poursuivre la procédure complète comme inscrite dans le certificat de projet déposé auprès des services de l'Etat et notifié en 2017. Tout comme la Région instaure un comité de suivi de concertation, la Région souhaite qu'il y ait une enquête publique dont les modalités ne sont pas uniquement dématérialisées mais aussi accompagnée de réunions publiques.
4	Calcul de TRI pour l'ensemble des scénarios	Réunion de lancement du 01/10/2020	La Région Bretagne complètera en ce sens l'étude socio-économique qui sera fournie à l'enquête publique. Par ailleurs, il faut se projeter sur le long terme car nous traversons une période de transition et viser une baisse des coûts des externalités qui peuvent représenter des impacts significatifs (énergie, circulation routière...) de l'activité. L'attractivité du site, comme porte d'entrée du territoire, est un autre facteur qui doit être pris en compte, d'autant plus que le financement est assuré presque exclusivement par la Région Bretagne. En conséquence, le TRI ne peut pas constituer le seul critère d'évaluation du projet. Ces éléments seront transmis dans le bilan de la concertation au plus tôt, au plus tard lors de l'évaluation des impacts du projet et seront diffusés à l'occasion du comité de suivi.
5	Eléments de sensibilité dans les calculs socio-économiques	Réunion de lancement du 01/10/2020	L'évolution de la parité Euro/Livre est le premier élément retenu. Le Brexit, avec ses risques et ses opportunités, participe à la fluctuation des résultats en fonction des orientations retenues. A ce stade, la Région Bretagne envisage une évolution raisonnable des trafics à la hausse.

N°	Question	Quand ?	Réponse apportée										
			Le montant de l'investissement du scénario retenu est aussi un facteur influençant les résultats, telle que le montre la VAN-SE du scénario 3.										
7	Souhait d'avoir un budget plus détaillé du volet maritime.	Atelier 2	<p>Les postes de dépenses détaillés ci-dessous sont prévisionnels et basés sur les estimations du programme de l'opération. Ils doivent être consolidés au cours des études de maîtrise d'œuvre qui vont se poursuivre jusqu'à la passation des marchés de travaux.</p> <p>Tableau de postes de dépenses du volet nautique :</p> <table border="1"> <tr> <td>Poste 1 dont Outillages (passerelles piétonne et roulière)</td> <td>20 M€ HT</td> </tr> <tr> <td>Embectages</td> <td>8 M€ HT</td> </tr> <tr> <td>Approfondissement des accès nautiques</td> <td>7M€ HT</td> </tr> <tr> <td>Valorisation des sédiments</td> <td>5 M€ HT</td> </tr> <tr> <td></td> <td>40 M€ HT</td> </tr> </table>	Poste 1 dont Outillages (passerelles piétonne et roulière)	20 M€ HT	Embectages	8 M€ HT	Approfondissement des accès nautiques	7M€ HT	Valorisation des sédiments	5 M€ HT		40 M€ HT
Poste 1 dont Outillages (passerelles piétonne et roulière)	20 M€ HT												
Embectages	8 M€ HT												
Approfondissement des accès nautiques	7M€ HT												
Valorisation des sédiments	5 M€ HT												
	40 M€ HT												
2	Maintien de l'activité pendant les travaux	Réunion de lancement du 01/10/2020	C'est effectivement un des enjeux opérationnels du projet. La problématique est identifiée et est incluse dans le programme des travaux. L'avancement du projet ne nous permet pas à ce jour de maîtriser le phasage des travaux garantissant une continuité de service certes dégradée, mais acceptable pour les usagers. Il est nécessaire de faire dialoguer les volets terrestre et maritime du projet pour répondre à cet enjeu, ce qui sera fait dans les prochaines étapes des études de conception.										
6	Faut-il développer le fret ?	Atelier 2	Le projet, tel que conçu à ce stade, prévoit de consolider le trafic fret qui apporte un complément indispensable à l'activité ferry sur Saint-Malo (scenarii 1 à 3), qui repose sur le transport de passagers. Les éléments complémentaires attendus de l'étude socio-économique apporteront des éléments supplémentaires au dossier, soit à l'occasion du bilan de la concertation, soit au plus tard lors de la réalisation de l'évaluation des impacts du projet. Le comité de suivi permettra de partager ces données.										
8	Quelles sont les raisons de l'érosion du trafic ?	Réunion de lancement du 01/10/2020	Le trafic maritime passager et fret baisse sur toute la façade Manche, y compris à Saint-Malo. Les raisons principales identifiées sont les suivantes : la captation d'une partie du trafic par le Tunnel sous la Manche, la variation de la livre par rapport à l'euro influençant le pouvoir d'achat des britanniques, la concurrence entre les ports, l'âge des navires opérant sur Saint-Malo et les services proposés (à terre ou en mer), et enfin l'avènement du trafic aérien low coast.										
9	L'ambition est certes de stopper l'érosion mais de positionner le port en quelle position ? (serait 22 au classement des ports français, l'ambition par alternative serait ???)	Atelier Breton	La Région Bretagne ne vise pas un rang dans le classement des ports français, mais un développement compatible avec les besoins de son territoire, les capacités du site et les impacts de son activité.										

N°	Question	Quand ?	Réponse apportée
	<p>Par alternative le nombre d'emplois cibles pouvant être créés ? Par alternative les avantages et les inconvénients ?</p> <p>Etude de sensibilité ? (les facteurs clefs seraient : Brexit et currency effect (livre versus euros), l'investissement ne serait pas clef ! donc forte orientation pour solution 3</p> <p>Analyse de risques projets (investissement, planning, environnement, autre(s)...) </p> <p>Outre cet investissement, plan pluriannuel pour maintenir voire autres étapes de développement ?</p> <p>Les grandes ambitions sur l'aspect RSE ? Entreprises soumissionnaires "Chantier" et priorité à l'embauche locale/ volet apprentissage ? Entreprises soumissionnaires "Chantier" et priorité à l'embauche locale/ volet apprentissage ? Sélection des entreprises, critères mieux disant certes avec base territoire/Bretagne/France ?</p>		<p>Les éléments seront fournis une fois que l'évaluation des impacts du scénario retenu aura été effectuée, et diffusé lors du comité de suivi.</p> <p>Confère question 5.</p> <p>Les éléments seront fournis une fois que l'évaluation des impacts du scénario retenu aura été effectuée, et diffusé lors du comité de suivi. L'étude socio-économique du scénario de référence intègre les coûts d'entretien/maintenance de l'outil si aucun investissement n'était réalisé. A ce stade, il n'y pas d'autre étape de développement du terminal envisagée en dehors des scénarii proposés.</p> <p>Le déploiement de stratégies d'achat en matière sociale, environnementale et en terme d'économie circulaire est une exigence législative. La Breizh Cop est la politique globale dans laquelle la Région Bretagne entend déployer son Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). L'ambition de la Breizh Cop est de maîtriser et d'accélérer la mise en œuvre de toutes les transitions en Bretagne : transition écologique, transition climatique, transition économique, transition sociétale mais aussi transition méthodologique.</p> <p>Le schéma des achats économiquement responsables adopté préalablement à la Breizh Cop, par le conseil régional en juin 2018 s'inscrit dans cette démarche : c'est un de ses pendants opérationnels.</p> <p>Le Chantier III vise à « Mettre en œuvre une responsabilité sociale et sociétale » : il s'agit de faire de la commande publique un vecteur de politiques sociales en faveur du secteur du handicap, de l'Economie Sociale et Solidaire mais aussi de la valorisation des entreprises vertueuses de la RSE au sens large. Quelques moyens de mise en œuvre : développer des critères RSE partagés avec les entreprises, prendre en compte les labels RSE ou</p>

N°	Question	Quand ?	Réponse apportée
			<p>référentiels professionnels lors de l'appréciation des offres, dont la politique de l'entreprise relative à l'apprentissage, lutter contre les discriminations en général et l'égalité Femme-Homme en particulier. Par ailleurs, un des objectifs consiste, pour les marchés de travaux, en la systématisation de l'intégration d'une clause sociale d'exécution dès lors qu'ils excèdent 400 K euros HT. La clause sociale permet de construire un parcours de formation sur le long terme avec les entreprises attributaires de nos contrats et de contribuer au retour à l'emploi de publics en difficulté ainsi qu'au développement économique des entreprises territoriales.</p> <p>Le Chantier IV vise à « Contribuer à la transition écologique, énergétique et numérique » : il s'agit de redéfinir le rapport à l'achat de la collectivité pour faire de la Région la cheffe de file vers l'économie circulaire : en privilégiant notamment, la location à l'achat, le réemploi et la réutilisation au neuf, l'utilisation d'éco matériaux, le réemploi des matériaux issus de la déconstruction, ainsi que la performance et l'innovation au service de l'environnement.</p> <p>Les consultations relatives à la dévolution des marchés de travaux intégreront les clauses et critères spécifiques en adéquation avec cette politique d'achat régionale. Ces clauses seront déclinées une fois la nature et l'ampleur de opérations connues. Un travail amont à la rédaction des pièces du dossier de consultation des entreprises sera réalisé pour sourcer les entreprises, ainsi que pour définir le besoin en intégrant les objectifs économiques, sociaux et environnementaux, tout en prenant en compte les besoins des utilisateurs. Ces éléments seront diffusés à l'occasion du comité de suivi.</p> <p>Pour plus d'informations sur la politique d'achat de la Région Bretagne : https://www.bretagne.bzh/achat-public/</p> <p>L'objectif d'exemplarité du patrimoine régional sur ce projet sera mesurable à travers des outils et non des certifications, afin d'élargir le champ des possibles.</p> <p>Concernant la qualité environnementale des investissements immobiliers, la cible attendue est un niveau E3C1 (label E+C-) complété par une production d'énergie renouvelable de 20kWh/m².SU.an.</p> <p>Concernant les investissements sur l'aménagement, les garde-fou seront établis conformément à la « Loi sur l'eau », et intégrés au dossier de demande d'autorisation environnementale.</p>

N°	Question	Quand ?	Réponse apportée
	<p>L'investissement et les énergies renouvelables ;(Bâtiments BBC, voire +, certifications HQE, breams, autre(s)...), (éolien, hydrolien...)? Superbe pour hydrogène.</p> <p>Etudes des nuisances pendant le projet et mesures de maitrise du risque ?</p> <p>Chantier "estimation année homme" ?</p>		<p>Les outils utilisés seront notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Simulation thermique dynamique - Facteur lumière jour - Calcul de compacité - Bilan carbone - Etude d'opportunité photovoltaïque <p>L'étude des nuisances est l'objet principal de l'étude d'impact. Le contenu d'une étude d'impact porte sur les effets sur la population et la santé humaine. A minima, elle comporte les thématiques suivantes : bruit, vibrations, air, trafic, perspectives paysagères, santé.</p> <p>Le dossier est actuellement à la phase Etat initial. L'évaluation des impacts directs et indirects sera détaillée dans une seconde phase.</p> <p>Les grands enjeux de sensibilité environnementale sont déjà connus (cf. Etat initial).</p> <p>Par exemple, un suivi acoustique sera forcément proposé afin de vérifier le respect des engagements de l'étude d'impact et l'efficacité des mesures proposées.</p> <p>Ces éléments sont conditionnés par les techniques de réalisation des travaux, l'ordonnancement des tâches décidé et le planning général, qui ne sont pas encore connues. Toutefois, la Région Bretagne estime à ce stade que le projet générera une activité supérieure à 10000 homme*jours. La coordination pour la sécurité et la santé des travailleurs sera de niveau 1, avec la création d'un CISSCT.</p> <p><i>(Pour les questions 58 et 61, se reporter à la partie « études des nuisances » de la question 9 en page précédente.)</i></p>

N°	Question	Quand ?	Réponse apportée
58*	Quel impact pendant les travaux sur la circulation quai Trichet. Pour les commerçants ?	Atelier Breton	
61*	Dans le cadre des enjeux environnementaux, nous avons bien noté la volonté de réduction des nuisances potentielles pour les riverains, qu'en sera-t-il vraiment ?	Atelier Breton	
59*	Le dossier de synthèse socio-économique de la concertation ne comporte aucun élément sur les engagements pris lors de la conclusion du nouveau contrat de gestion du port entre le délégataire et la Région, mis à part une participation du délégataire à l'opération. Quelles sont les contreparties ? sur quel scénario d'opération ou de fréquentation est établie cette participation ? Comment ces engagements pèsent-ils dans les scénarios proposés par la Région ?	Atelier Breton	Les engagements pris dans le cadre du nouveau contrat de concession entre le délégataire et la Région consistent, d'une part, à des prévisions de trafics conformes à celles intégrées à l'étude socio-économique, et, d'autre part, à l'aménagement du terminal pour l'accueil des passagers, en termes de mobiliers et d'équipements. En fonction du scénario retenu, ces engagements pourront être adaptés.
11bis	Interrogation sur l'opportunité du projet à 110 M€ dans un contexte où le BREXIT et la CoVid 19 plombent le trafic à Saint-Malo ?	Atelier 2 et 5	L'existence de plusieurs scénarii permet l'étude d'alternatives aux ambitions différentes du scénario 3. Les études socio-économiques finalisées permettront d'éclairer le choix sur la pertinence au moment du bilan de la concertation si possible, au plus tard lors de l'évaluation des impacts.
65*	Est-ce pertinent d'engager un scénario 3 avec 110 M€ ?	Réunion de restitution	Mais la volonté du CRB est bien de développer un projet sur 50 ans, qui doit dépasser cette difficulté contextuelle, pour conserver l'ambition d'avoir une Région et un territoire attractif. Si cette baisse importante d'activité devait se poursuivre sur plusieurs années, le CRB réinterrogerait inévitablement son approche. Pour rappel, environ 4 600 emplois sont issus du port. Ce doit être un critère important dans l'appréciation de l'opportunité à agir.

THEMATIQUE ENVIRONNEMENTALE ET QUALITE DE VIE DES HABITANTS

11	La référence du livret sur l'impact des bruits sur les mammifères marins (paru en juin 2020) ; pouvez-vous déposer ici cette référence ?	Atelier Breton	Etudes – Mammifères Document à télécharger en cliquant sur ce lien hypertexte.
12	Quelles sont les espèces en voie d'extinction ?	Atelier 5	<u>Rappel des Etudes et des catégories d'inventaires menées dans le cadre du projet</u> : Inventaire faune flore terrestre, inventaire et bibliographie avifaune/mammifères marins, inventaire des herbiers à zostère, des macroalgues subtidales, benthos (endofaune benthique).
13	Est-ce que le projet inclut un inventaire des espèces en voie d'extinction pour mesurer les impacts sur ces espèces ?	Atelier 5	NB : les espèces protégées ne sont pas forcément en voie d'extinction. Elles peuvent être protégées au titre de directives européenne, nationale ou à une échelle plus locale.

N°	Question	Quand ?	Réponse apportée																												
			Les espèces en voie d'extinction sont prises en compte au même titre que les espèces protégées. Les études préliminaires permettent d'identifier les espèces présentes sur le site (quel que soit leur statut de protection ou d'état des populations) pour pouvoir les prendre en compte lors du projet (phase travaux + exploitation) et ainsi mettre en place des mesures de protection.																												
14	Comment les habitats naturels vont-ils être impactés ?	Atelier 5	L'étude d'impact comprend un volet dédié aux habitats naturels. On cherchera avant tout à éviter les impacts sur ces habitats notamment à l'aide de modélisations (ex : niveaux de bruit aérien dans l'aire de reproduction avifaune / ex : bruit sous-marin sur les mammifères marins / ex : modélisation des dispersions de matières en suspension sur les habitats d'intérêt communautaire).																												
15	Qui fait les études ? Exigence de transparence et d'impartialité.	Atelier 2	<p>Les études sont intégrées à une démarche qui respecte le cadre légal imposé au porteur de projet, rappelé dans le certificat de projet délivré par la Préfecture d'Ille et Vilaine. Elles sont communiquées tout au long de la vie du projet, notamment lors de la concertation préalable en cours, et leur synthèse est intégrée au dossier de demande d'autorisation environnementale.</p> <p>L'enquête publique offre une nouvelle opportunité de diffuser ces éléments avant la prise d'arrêté autorisant ou non à faire les travaux par l'autorité compétente.</p> <p>Le comité de suivi, qui sera installé à la suite de la concertation préalable, assurera la continuité des échanges avec la population, en particulier la diffusion d'informations.</p> <p>Liste des bureaux d'études techniques spécialisés indépendants retenus par la Région Bretagne pour la réalisation des études nécessaires à la complétude du dossier.</p> <table border="1" data-bbox="1010 852 1901 1402"> <thead> <tr> <th data-bbox="1010 852 1615 887">Etudes</th> <th data-bbox="1615 852 1901 887">BET</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1010 887 1615 954">Etude de la qualité des eaux littorales, des sédiments et de la matière vivante</td> <td data-bbox="1615 887 1901 954">CREOCEAN</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1010 954 1615 1019">Etude endofaune benthique, macroalgues subtidales, herbiers</td> <td data-bbox="1615 954 1901 1019">TBM Environnement</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1010 1019 1615 1085">Etude faune, flore et milieux naturels terrestres sur le site portuaire</td> <td data-bbox="1615 1019 1901 1085">TBM Environnement</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1010 1085 1615 1118">Etude avifaune, mammifères marins</td> <td data-bbox="1615 1085 1901 1118">TBM Environnement</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1010 1118 1615 1152">Etude acoustique sous-marine</td> <td data-bbox="1615 1118 1901 1152">SINAY</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1010 1152 1615 1185">Etude acoustique terrestre</td> <td data-bbox="1615 1152 1901 1185">SCE</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1010 1185 1615 1219">Etude qualité de l'air</td> <td data-bbox="1615 1185 1901 1219">En cours</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1010 1219 1615 1252">Etude géotechnique</td> <td data-bbox="1615 1219 1901 1252">GINGER</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1010 1252 1615 1286">Etude pyrotechnique</td> <td data-bbox="1615 1252 1901 1286">NAVARRA TS</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1010 1286 1615 1319">Etude de modélisation hydrodynamique</td> <td data-bbox="1615 1286 1901 1319">Créocéan</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1010 1319 1615 1353">Etude trafic</td> <td data-bbox="1615 1319 1901 1353">SINAY</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1010 1353 1615 1386">Etude socio-éco</td> <td data-bbox="1615 1353 1901 1386">Katalyse</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1010 1386 1615 1402">Etude paysagère (contraintes architecturales, urbaines...)</td> <td data-bbox="1615 1386 1901 1402">Agence MAP</td> </tr> </tbody> </table>	Etudes	BET	Etude de la qualité des eaux littorales, des sédiments et de la matière vivante	CREOCEAN	Etude endofaune benthique, macroalgues subtidales, herbiers	TBM Environnement	Etude faune, flore et milieux naturels terrestres sur le site portuaire	TBM Environnement	Etude avifaune, mammifères marins	TBM Environnement	Etude acoustique sous-marine	SINAY	Etude acoustique terrestre	SCE	Etude qualité de l'air	En cours	Etude géotechnique	GINGER	Etude pyrotechnique	NAVARRA TS	Etude de modélisation hydrodynamique	Créocéan	Etude trafic	SINAY	Etude socio-éco	Katalyse	Etude paysagère (contraintes architecturales, urbaines...)	Agence MAP
Etudes	BET																														
Etude de la qualité des eaux littorales, des sédiments et de la matière vivante	CREOCEAN																														
Etude endofaune benthique, macroalgues subtidales, herbiers	TBM Environnement																														
Etude faune, flore et milieux naturels terrestres sur le site portuaire	TBM Environnement																														
Etude avifaune, mammifères marins	TBM Environnement																														
Etude acoustique sous-marine	SINAY																														
Etude acoustique terrestre	SCE																														
Etude qualité de l'air	En cours																														
Etude géotechnique	GINGER																														
Etude pyrotechnique	NAVARRA TS																														
Etude de modélisation hydrodynamique	Créocéan																														
Etude trafic	SINAY																														
Etude socio-éco	Katalyse																														
Etude paysagère (contraintes architecturales, urbaines...)	Agence MAP																														

N°	Question	Quand ?	Réponse apportée
16	Le projet intègre-t-il des habitats et des dispositifs d'accueil de la biodiversité dès sa conception ?	Atelier 5	Conception – Espèce
17	Réintroduction d'espèces : opportunité ?	Atelier 2	Réponse globale ; Le projet s'inscrit dans le Schéma Régional de Cohérence Ecologique, de par la Vallée de la Rance et de la frange littorale. Il n'y aura pas d'atteinte à ces habitats et aux corridors concernés.
18	Espaces verts envisagés ?	Atelier 2	Réponse à l'échelle du projet du Terminal : l'état actuel est déjà très artificialisé. A ce jour, le projet est en phase d'identification des enjeux. Dans un second temps, en phase de conception, des aménagements pour l'accueil de la faune (habitats propices aux espèces) pourraient être proposés sous réserve d'une compatibilité avec une exploitation. Recréer une trame verte à l'échelle du terminal du Naye ne peut pas être envisagée sans une vision plus globale à l'échelle du territoire.
19	Les travaux prennent-ils en compte le cycle de vie des animaux présents dans les sédiments et dans l'eau ?	Atelier 5	Travaux – Espèces Les travaux doivent être autorisés selon l'arrêté préfectoral fixant un certain nombre de prescriptions pour le maître d'ouvrage dans le but de limiter au maximum les incidences sur l'environnement. La temporalité et le type de travaux seront regardés par les services de l'Etat et les travaux devront éviter les périodes sensibles pour les espèces présentes à la fois dans l'eau, les sédiments mais aussi dans l'air au sein de l'aire d'effets du projet. Ces mesures rentrent dans la démarche Eviter Réduire Compenser, qui sera appliquée tout au long de l'évaluation environnementale, dès la phase de conception. Ainsi, parmi les grands types de mesures, il existe des mesures d'évitement et de réduction temporelles , qui sont donc basées sur les calendriers de sensibilité. Notons par ailleurs que les retours d'expérience sur les effets sur la faune benthique sont peu nombreux.
20	Flore terrestre : gestion/mesures ?	Atelier 2	Exploitation – Terrestre La flore terrestre sur le site du projet est très faible en termes de diversité, les espèces observées pouvant être réglementées se trouvent en dehors du périmètre d'impact du projet (Statice de salmon, Criste marine...). Néanmoins, l'implantation d'espèces si tel est le cas, nécessitera d'exposer au sein du dossier réglementaire, une gestion particulière. En complément, confère réponses 16 et 17.
21	Quel poids de l'environnement par rapport à l'économie ?	Atelier 2	Confère réponses 35 et 36.

N°	Question	Quand ?	Réponse apportée																									
60*	Comment évaluer l'intérêt du déroctage et de son importance au regard de son impact sur le milieu naturel ?	Atelier Breton																										
22	Dans les scénarios 2 et 3, les travaux sous-marins sont le déroctage et le battage de pieux ?	Atelier Breton	En fonction des zones sous-marines à approfondir, des travaux de déroctage ou de dragage sont prévus. Toutefois, les techniques d'intervention ne sont pas encore arrêtées, la Région Bretagne privilégiant à ce stade les solutions mécaniques qui sont moins impactantes que l'utilisation de l'explosif employé lors du premier déroctage. S'agissant des dispositions constructives, plusieurs solutions sont encore à l'étude, notamment le battage de pieux. Les impacts du scénario retenu feront l'objet d'une évaluation environnementale, en particulier les opérations de déconstruction et de construction. Ces éléments seront présentés en comité de suivi.																									
57*	Vous allez dérocter l'avant-port. Lors du premier déroctage plusieurs maisons avaient enregistré des fissures. Qu'est-il prévu à ce titre ?	Atelier Breton																										
23	Pourrait-on avoir un minimum de chiffres physiques, tout particulièrement concernant les dragages et déroctages visant à faciliter la navigation "tous temps toutes marées" dans l'avant-port, le chenal proche, voire aussi le chenal plus lointain ? Il faudrait aussi en donner la répartition dur / mou (déroctage / dragage), par grandes zones (avant-port, chenal proche, et chenal lointain), et pour les différents scénarios. En indiquant pour chacune de ces différentes composantes son poids dans le budget total (càd la ligne "volet maritime" du coût global du projet).	Atelier Breton	<p>A ce stade, le volume global de matériaux à draguer est estimé à environ 140 000 m³ pour le scénario 3 qui comprend l'ensemble des aménagements envisagés par la Région Bretagne. Concrètement ce volume comprend le dragage de 100 000 m³ de sédiments meubles et le déroctage de 40 000 m³ de roches superficielles. Les opérations de déroctage concernent principalement le chenal extérieur d'accès à l'avant-port de Saint-Malo. Les volumes à extraire par zones et pour chacun des scénarios sont les suivants :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Secteur à draguer / dérocter</th> <th>Scénario de référence</th> <th>Scénario 1</th> <th>Scénario 2</th> <th>Scénario 3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>chenal extérieur</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>65 000 m³</td> <td>65 000 m³</td> </tr> <tr> <td>souille et chenal d'accès au poste P1</td> <td>-</td> <td>40 000 m³</td> <td>5 000 m³</td> <td>45 000 m³</td> </tr> <tr> <td>dragages d'entretien de l'avant-port</td> <td>30 000 m³</td> <td>30 000 m³</td> <td>30 000 m³</td> <td>30 000 m³</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>30 000 m³</td> <td>70 000 m³</td> <td>100 000 m³</td> <td>140 000 m³</td> </tr> </tbody> </table> <p>Le coût global de ces travaux de dragage n'est pas stabilisé à ce stade dans la mesure où les filières de destination ne sont pas encore définies et qu'elles sont directement dépendantes du scénario d'aménagement qui sera retenu à l'issue de la concertation.</p>	Secteur à draguer / dérocter	Scénario de référence	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	chenal extérieur	-	-	65 000 m ³	65 000 m ³	souille et chenal d'accès au poste P1	-	40 000 m ³	5 000 m ³	45 000 m ³	dragages d'entretien de l'avant-port	30 000 m ³	Total	30 000 m ³	70 000 m ³	100 000 m ³	140 000 m ³			
Secteur à draguer / dérocter	Scénario de référence	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3																								
chenal extérieur	-	-	65 000 m ³	65 000 m ³																								
souille et chenal d'accès au poste P1	-	40 000 m ³	5 000 m ³	45 000 m ³																								
dragages d'entretien de l'avant-port	30 000 m ³	30 000 m ³	30 000 m ³	30 000 m ³																								
Total	30 000 m ³	70 000 m ³	100 000 m ³	140 000 m ³																								
24	Dragage : résidus : où vont-ils ?	Atelier 1	Confère question 25.																									
25	Les boues de dragage seront-elles intégralement recyclées à terre.	Atelier Breton	A ce jour aucune technique de valorisation n'a été choisie, seules des pistes de réflexion sont étudiées. Le projet n'étant qu'au stade Avant-Projet, les dispositifs constructifs ne sont pas arrêtés. Pour les sédiments meubles, le clapage semble difficile. La Région se laisse la possibilité de réfléchir sur les différentes filières de gestion des																									

N°	Question	Quand ?	Réponse apportée
			<p>sédiments. Pour les matériaux rocheux, la Région se laisse également la possibilité de rejeter en mer dans le but d'apporter une diversité d'habitats.</p> <p>Un listing de filières de valorisation des matériaux de dragage déroctage a été établi, tel que : l'utilisation en remblai, en terreplein portuaire (encapsulage si besoin), en remblai terrestre ou aménagement paysager, utilisation en technique routière, utilisation lors de la construction des infrastructures du terminal (encapsulage) dans du béton armé étanche pour la reconstruction des embectages, rechargement de plages (dunes), immersion ou rejet hydrodynamique, en valorisation agricole ou en centre de stockage de déchets selon les critères d'admission. Les pistes de valorisations seront précisées au fur et à mesures de l'avancement des études lors des comités de suivi.</p>
26	Quel traitement prévu pour les sédiments pollués ? Demande de précision sur la réutilisation de ces sédiments évoquée en introduction.	Atelier 2	Confère question 25.
27	Le déroctage peut-il avoir un impact sur le port des Bas-Sablons ?	Atelier 3	<p>La démarche ERC permettra d'étudier les effets directs et indirects détaillés à la question 40, notamment les questions d'agitation du plan d'eau.</p> <p>S'agissant des éventuels dommages causés par le chantier et causés aux tiers en phase chantier et en exploitation, quels qu'ils soient, voici la liste prévisionnelle des couvertures assurancielles que la Région ou les entreprises de travaux endosseront :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant les travaux : <ul style="list-style-type: none"> - Garantie tous risques chantier pendant la période de travaux et perte financière anticipée, - Responsabilité civile générale, - Responsabilité civile atteinte accidentelle à l'environnement, - Garantie des dommages en répercussion ■ Après réception : <ul style="list-style-type: none"> - Décennale sur ouvrage soumis et non soumis, ■ Pour couvrir les risques liés à l'exploitation : <ul style="list-style-type: none"> - Responsabilité civile exploitation, dommage aux biens et perte d'exploitation.
28	Problématique de la turbidité, de la qualité des sédiments : quelle prévention face aux risques ?	Atelier 2	<p>Des mesures devront être prises pour maintenir une bonne qualité des eaux lors de la phase travaux (rejet maîtrisé, barrière anti-matière en suspension, sonde de suivi automatique, travail à la marée...) respectant les normes de qualité environnementale. Ces mesures suivent aussi la démarche ERC. Elles sont de différents niveaux : techniques, organisationnelles, etc...</p> <p>Les choix techniques n'ayant pas été faits, les solutions retenues seront présentées lors de l'étude d'impact puis en comité de suivi.</p>

N°	Question	Quand ?	Réponse apportée																																														
1	<p>Taille des futurs navires (aussi, mais la question venait des préoccupations liées à la vue)</p>	<p>Réunion de lancement du 01/10/2020, permanences, atelier 1</p>	<p>La taille (longueur, largeur, hauteur, tirant d'eau) n'est pas encore connue car les compagnies n'ont pas arrêté les caractéristiques techniques des navires. Nous sommes en mesure à ce jour de fournir la capacité d'emport des navires projet pris en compte dans le dimensionnement du projet, en comparaison aux navires existants.</p> <p>Ligne Saint-Malo Portsmouth :</p> <table border="1" data-bbox="1010 339 1973 632"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Navires existants</th> <th rowspan="2">Navire référence du projet</th> </tr> <tr> <th></th> <th>Bretagne</th> <th>Pont-Aven</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pax</td> <td>2056</td> <td>2400</td> <td>1800</td> </tr> <tr> <td>Cabines</td> <td>376</td> <td>650</td> <td>500</td> </tr> <tr> <td>Lits</td> <td>1168</td> <td>2000</td> <td>1300</td> </tr> <tr> <td>Véhicules de tourisme</td> <td>580</td> <td>650</td> <td>600</td> </tr> <tr> <td>Fret</td> <td>40</td> <td>80</td> <td>70</td> </tr> </tbody> </table> <p>Ligne Saint-Malo Iles Anglo Normandes :</p> <table border="1" data-bbox="1010 700 1973 954"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Navires existants</th> <th rowspan="2">Navire référence du projet</th> </tr> <tr> <th></th> <th>Rapide</th> <th>Libération</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pax</td> <td>740</td> <td>900</td> <td>Type « Libération » 900 à 1000</td> </tr> <tr> <td>Véhicules de tourisme</td> <td>175</td> <td>200 à 240</td> <td>200 à 240</td> </tr> <tr> <td>Fret</td> <td>-</td> <td>-</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Navires existants		Navire référence du projet		Bretagne	Pont-Aven	Pax	2056	2400	1800	Cabines	376	650	500	Lits	1168	2000	1300	Véhicules de tourisme	580	650	600	Fret	40	80	70		Navires existants		Navire référence du projet		Rapide	Libération	Pax	740	900	Type « Libération » 900 à 1000	Véhicules de tourisme	175	200 à 240	200 à 240	Fret	-	-	
	Navires existants		Navire référence du projet																																														
	Bretagne	Pont-Aven																																															
Pax	2056	2400	1800																																														
Cabines	376	650	500																																														
Lits	1168	2000	1300																																														
Véhicules de tourisme	580	650	600																																														
Fret	40	80	70																																														
	Navires existants		Navire référence du projet																																														
	Rapide	Libération																																															
Pax	740	900	Type « Libération » 900 à 1000																																														
Véhicules de tourisme	175	200 à 240	200 à 240																																														
Fret	-	-																																															
29	<p>Pourquoi attendre les travaux de 2023, et la mise à disposition du courant à quai, au lieu d'imposer à court délai à la Cie CONDOR l'utilisation sur quai de groupes électrogènes adaptés à leur besoin, et parfaitement insonorisés ?</p> <p>A quelques jours de la clôture et à l'issue des trois réunions suivies, nous souhaitons en résumé vous faire part de la profonde et intime conviction des riverains de la Porte de Dinan, Saint-Malo Intra muros.</p>	<p>Atelier Breton</p>	<p>Nous comprenons dans cette question qu'il y a des attentes fortes avec des temporalités différentes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avant la réalisation du projet <p>Souhait qu'une solution transitoire soit trouvée pour réduire les nuisances sonores dues aux conditions actuelles d'exploitation.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Après la réalisation du projet <p>Souhait d'intégration systématique du courant de quai au projet, quel que soit le scénario retenu.</p>																																														

N°	Question	Quand ?	Réponse apportée
	<p>Le thème fédérateur en est le raccordement du Condor ferries au réseau électrique à quai, quel que soit le scénario retenu 1,2, ou 3.</p> <p>En effet cette procédure ouvre aujourd'hui de façon exemplaire sur :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La réduction des émissions sonores comme alternative majeure à l'utilisation diurne et surtout nocturne des générateurs diesel à quai. (ce qui aujourd'hui est un vrai désagrément et sanctionne la qualité de vie). 2. La réduction de la pollution atmosphérique locale (Oxydes de soufre, oxydes nitriques, matières à particules). 3. La réduction des gaz à effets de serre. 		<p>La Région Bretagne a entendu les expressions nombreuses sur ce sujet. Elle va mener une réflexion avec les usagers du port pour apporter des réponses aux riverains exposés à ces nuisances.</p> <p>La Région s'engage à essayer de trouver une solution temporaire avant l'achèvement des travaux du terminal, le plus tôt possible, sous réserves de pouvoir lever des contraintes techniques (bruit émis et compatibilité avec les installations des bateaux).</p> <p>Le comité de suivi permettra d'informer la population sur les suites données.</p>
30	Comment garantir que la qualité de l'air ne se dégrade pas ?	Atelier 5	<p>Evaluation des impacts. Les nuisances terrestres comme l'impact sur la qualité d'air, le bruit généré par le projet devront être limitées en phase de travaux mais aussi en phase d'exploitation. Des mesures seront prises en phase travaux (ex : horaires, gestion des flux...).</p> <p>En phase d'exploitation, la Région n'est pas en capacité d'imposer le type de propulsion des bateaux. Néanmoins, la solution du courant de quai ne peut qu'aller dans le sens de l'amélioration de la qualité de l'air. Ces éléments seront quantifiés dans l'étude d'impact et diffusés en comité de suivi.</p>
31	Eaux pluviales : comment les rejeter sur la plateforme ?	Atelier 2	<p>Les eaux pluviales seront gérées conformément aux prescriptions de la loi sur l'Eau. Le débit de fuite requis par le règlement de la collectivité est de 2l/s.</p> <p>Les eaux de pluies captées sur le terre-plein transiteront par un séparateur d'hydrocarbure. Le rejet en mer et les bassins tampon seront notamment étudiés afin d'éviter l'engorgement du réseau communal.</p>
32	Photovoltaïque : est-ce vraiment novateur en apport en énergie ? Quid des énergies marines ?	Atelier 3	<p>Le programme du projet a dû intégrer différentes contraintes : surface disponible limitée, monuments historiques classés ou inscrits présents à proximité, réflexion de développement des ENR à l'échelle du port. Ainsi, à ce stade, c'est le photovoltaïque qui apparaît le plus adapté au projet, avec comme levier la mutualisation des consommations et de la production (auto-consommation recherchée).</p>

N°	Question	Quand ?	Réponse apportée
			Le développement des autres ENR (énergies marines notamment) devra être envisagé à l'échelle du port, périmètre qui dépasse largement celui du projet du terminal, et portés notamment par EDEIS, titulaire de la concession.
33	Comment la Région, maître d'ouvrage, voit-elle l'avenir du site de Saint-Malo, devant la perspective de montée du niveau de la mer ? Est-il licite de miser sur un développement économique toujours en croissance, devant la nécessaire transition écologique ?	Atelier Breton	Un volet contribution et vulnérabilité au changement climatique est imposé dans une étude d'impact. Un bilan carbone sera effectué. Le terreplein du Naye recevant du public doit intégrer les mesures précisées dans les documents du PPRSM (risque de submersion marine sur la commune de Saint-Malo). Afin de lutter contre la montée des eaux, le projet prévoit, à ce stade, de surélever le terreplein d'environ 80 cm de hauteur par rapport au TN initial.
34	Augmentation régulière du nombre de coffres : pollution ?	Atelier 2	Nous comprenons que cette question porte sur la croisière, au travers des coffres situés en Rance pour l'amarrage des navires. A ce stade du projet, il n'est pas prévu que le terminal accueille cette activité.
35	Si un impact environnemental est significatif, peut-il remettre en question la décision ou les travaux du projet ?	Atelier 5	En application de la démarche ERC, un maître d'ouvrage ne peut s'engager dans un projet qui a des impacts résiduels inacceptables, et qu'il a dû appréhender lors de l'évaluation environnementale. Les services de l'Etat se basent sur cette évaluation des impacts pour instruire le projet et émettre les prescriptions qui figureront dans l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale et qui s'imposent au maître d'ouvrage, dans le cas où le projet est accepté.
36	Les impacts infléchissent ils la décision du projet ? Notamment sur la notion de temporalité des impacts	Atelier 5	
THEMATIQUE INTERFACE VILLE-PORT, ARCHITECTURE ET COHERENCE AVEC LES AUTRES PROJETS			
41	Fort du Naye : dans quelle mesure l'architecte des Bâtiments de France peut/doit intervenir dans le projet ?	Atelier 3	Cet ouvrage n'est ni classé ni inscrit à l'inventaire des monuments historiques (MH). Néanmoins, le terminal est soit dans le périmètre de protection des MH, soit en covisibilité au sens du PLU en vigueur sur Saint-Malo. Ainsi, le permis de construire sera soumis à l'avis de l'ABF, qui a souhaité préserver la partie historique du fort, lors des échanges liminaires à l'établissement du programme.
37	Peut-on rendre cet espace plus accessible au public ?	Atelier 3	Le programme du projet répond, à ce stade, aux besoins spécifiques de l'activité du terminal ainsi qu'aux besoins des mobilités urbaines sur l'interface ville-port, le tout dans un espace contraint. Ainsi, des aspects fonctionnels et techniques pluriels et complexes sont à intégrer à cet aménagement.
50	N'est-ce pas l'occasion d'ouvrir, de nouveau, au public un espace portuaire ?	Atelier Breton	Toutefois, l'élargissement des usages externes à l'activité de transport (exposition, concerts, trucks food) sera étudié avec EDEIS et la Ville de Saint-Malo. Par ailleurs, la demande récurrente des vues à offrir depuis les toitures de la gare du terminal vers les activités du port, notamment vers l'écluse, a été entendue.

N°	Question	Quand ?	Réponse apportée
			La Région demandera au maître d'œuvre en charge de la conception de la gare maritime du Naye, d'étudier un accès public en toiture permettant de restituer des vues sur le port. Le comité de suivi permettra de communiquer sur les suites données.
38	Cheminement piéton au niveau de l'écluse très difficile : quel avenir pour ce passage ?	Atelier 3	Ces problématiques dépassent le périmètre du terminal et doivent être menées à l'échelle du port, de la Ville et plus largement du territoire.
39	Quid du pôle d'échanges multimodal ? A repenser pour les piétons plus que pour les voitures	Atelier 3	Le constat suivant est partagé par l'ensemble des acteurs du territoire : encombrement des voies de circulation, manque d'un parking de délestage pour les PL, nécessité de gérer les parkings VL à l'échelle de la Ville.
43	Le réaménagement du terminal ne gagnerait-il pas à pouvoir s'insérer dans un projet plus vaste, visant à réduire les parcs de stationnements de voitures qui défigurent les abords d'intra-muros ?	Atelier Breton	Il y a bien une nécessité de mener une réflexion sur la gestion des déplacements et des flux en général, qu'ils soient issus de l'activité du TdN ou anthropiques à la ville de Saint-Malo. C'est l'agglomération qui est compétente sur les mobilités sur son territoire. La Région propose de contribuer à la réflexion visant à trouver des solutions compatibles avec le calendrier de la réalisation du terminal.
42	Quid de la cale de la Bourse ?	Atelier 3	Le programme du projet respecte les dispositions du PLU en vigueur.
10	Comment le projet s'insère dans le PLU ? Quel travail est fait avec la collectivité ?	Réunion de lancement du 01/10/2020, ateliers	Les services des deux collectivités dialoguent notamment par le biais d'un groupement de commande permettant de croiser les études préalables communes aux projets d'aménagement du port des Bas-Sablons et de modernisation du terminal ferry. L'évaluation des impacts comprendra une phase d'évaluation des effets cumulés, notamment avec le projet des Bas Sablons de la Ville de Saint-Malo. Les mesures intégrées aux travaux sont prises en fonction de cette évaluation.
44	Comment allez-vous travailler avec les autres porteurs de projet (Bas-Sablons notamment) ?	Atelier 2	
45	je ne vois personne de la ville. La région parle-t-elle avec la ville ?	Atelier 4	Le terminal du Naye est un espace contraint entourés de sujets qu'il faudra traiter, et que nous n'ignorons pas (pont de l'écluse, liaison douce Bas-Sablons, liaison douce Intra-muros, gare de la bourse, cale du Naye, piscine du Naye). La Région n'a pas à s'exprimer à la place de la Ville de Saint-Malo sur son domaine de compétence, mais précise l'existence de coopérations et de partenariats qui devront être poursuivis pour assurer la compatibilité entre les projets (réunions bimestrielles entre les 2 collectivités associant EDEIS sur les questions portuaires).
46	Effet domino du développement du projet sur la ville n'est pas forcément pensé. Quels seront les effets indirects ?	Atelier 3	
55	Quelle compatibilité avec l'extension prévue des bas-Sablons (cale du Naye) ?	Atelier 6	Illustration de la posture de la Région Bretagne : le port des Bas-Sablons. La Région Bretagne doit être prudente dans ses actions en tant qu'autorité portuaire d'une infrastructure intégrée à une concession attribuée à la Ville de Saint-Malo. Celle-ci arrive à échéance prochainement et fera l'objet d'une procédure très encadrée juridiquement, qu'il ne faudrait pas compromettre par une expression prématurée de la Région.
63*	Où est le plan directeur et la vision à long terme du port dans son ensemble ? Intégrer le projet dans ses relations avec la ville. Quelles sont les limites du projet ?	Réunion de restitution	Toutefois, l'aménagement de la liaison douce au droit du terminal est une opportunité à saisir afin d'améliorer les circulations à cet endroit.

N°	Question	Quand ?	Réponse apportée
			<p>Le bilan de la concertation précisera les modalités de coopération entre la Ville de Saint-Malo et la Région Bretagne sur l'ensemble des sujets croisés et en particulier sur le projet de modernisation du terminal du Naye.</p> <p>Le comité de suivi de la concertation est un des liens pour poursuivre les échanges entre les acteurs et faire vivre la concertation. L'évaluation des impacts et des effets du scénario retenu seront présentés dans cette instance.</p>
47	Brièvement évoqué à l'oral hier soir, quelques grandes marques rouges sur un plan étant attribuées au projet résultant de ce concours. Où donc en est le dossier ? Comment est-il possible d'en exploiter les acquis, sans le mettre à la disposition du public au stade actuel ?	Atelier Breton	Les plans de masse présentés à partir du 01/10/2020 ne sont pas définitifs. Ils représentent les hypothèses de réponse à ce stade du projet et continueront à évoluer au cours des études de conception. Le projet pourra donc intégrer des propositions faites lors des ateliers et le comité de suivi de la concertation permettra d'informer sur les suites données.
48	<p>Quelle hauteur de bâtiments ?</p> <p>Quels matériaux et couleurs utilisés pour les façades des bâtiments ?</p> <p>La toiture ?</p> <p>Quelle largeur ? Quelle augmentation de la surface par rapport à l'existant ?</p>	Atelier 3	<p>Le niveau C1 attendu sur le bilan carbone exige l'emploi de matériaux naturels ou la réutilisation de matériaux issus de la démolition (notamment les moellons présents sur les bâtiments démolis).</p> <p>A ce stade, une construction mixte bois/béton (forte dominante du bois dans les éléments structurels) est privilégiée.</p> <p>La proximité de monuments historiques (Intramuros, St Servan, cité d'Aleth) participe à la réponse architecturale du projet, qui prend en compte l'aspect minéral de son environnement.</p> <p>La hauteur des constructions respectera les règles d'urbanisme et avis de l'ABF (actuellement 8m, sur 2 niveaux).</p> <p>Le scénario 3 prévoit le regroupement de l'ensemble des besoins de locaux en gare (à ce jour diffus sur le site). Le programme a établi le besoin de surface utile d'une nouvelle gare à 5 500 m² environ, contre 4 400 m² environ actuellement).</p> <p>Le choix d'une toiture terrasse facilite la réponse à cette somme de contraintes.</p>
49	Le parking de la gare sera-t-il toujours là ?	Atelier 3	Oui, à court et moyen terme pour répondre à l'organisation projetée, qui repose sur la nécessité d'accueillir des véhicules.
40	<p>Est-ce que le projet aura un impact sur le port des Bas-Sablons, quelle protection ?</p> <p>Quid du port des Bas-Sablons ?</p>	Atelier 3	Les effets directs et indirects du projet du terminal du Naye sur l'exploitation du port des Bas Sablons seront étudiés (agitation, trafic de véhicules). Par ailleurs, si les travaux des deux ports étaient concomitants, l'appréciation des effets cumulés des deux projets serait à détailler dans les deux études d'impacts. Une coordination des études est prévue dans cette optique.
62*	Très prochainement, la concession du port de plaisance des Bas-Sablons, proche du terminal du Naye, sera renouvelée en 2022 : peut-on espérer aussi que la qualité des eaux de l'anse des Bas-Sablons en soit améliorée ?	Atelier Breton	

N°	Question	Quand ?	Réponse apportée
51	Nous avons eu, en tant que plaisancier, une présentation de M. RENOUX sur les aménagements futurs du port des Sablons avec un projet d'extension et de développement. J'avais retenu de cette présentation que le premier chantier, devant être engagé pour les futurs aménagements, était réalisation d'un dispositif (<i>Le sujet était resté très flou...</i>) permettant de protéger le port de Sablons de la houle de Nord-Ouest. Cet aménagement permettant alors, a minima, le prolongement des pontons A (qui devait être doublé) à C. De fait, ne serait-il pas possible d'ériger des "murs" entre les ducs d'Albe existants ?	Atelier Breton	Confère question 40.
52	En réflexion purement personnelle (<i>car je ne suis pas spécialiste ...</i>), je me demandais également si le fait d'ériger deux murs sur chaque tangente des ducs d'Albe ne permettrait pas de définir un espace pouvant être comblé par des déblais issus des dragages soient liés aux nouveaux aménagements, soit aux dragages nécessaires dans le port des Sablons ?	Atelier Breton	Confère question 40.
53	Les projets autres, comme celui des éoliennes, seront-ils pris en compte dans l'évaluation des impacts ?	Atelier 5	Cela sera étudié dans le cadre des impacts cumulés avec ceux d'autres projets. Un cadrage des projets sensibles à prendre en compte sera mené avec les services de l'Etat.
56	Les routes vont-elles supporter l'augmentation du trafic ?	Atelier 6	Actuellement au stade des études d'état initial, le bilan des trafics actuels sur le port a été effectué. Compte tenu des hypothèses d'exploitation future, une modélisation des futurs trafics sera établie afin d'évaluer les impacts du scénario retenu. L'évaluation des impacts et des effets du scénario retenu seront présentés lors du comité de suivi.
64*	Compte tenu de la pression immobilière, faut-il maintenir les projets immobiliers (par exemple, anciens ateliers de la SNSM) ?	Réunion de restitution	Ce projet n'est pas sur le domaine public portuaire. Cela relève de la ville. Concernant l'utilisation du domaine portuaire, nous privilégions les activités portuaires. S'il n'y pas de demande, le CRB peut étudier d'autres demandes, par exemple le musée portuaire. Il veille aussi à ce que les activités portuaires ne génèrent pas de conflits d'usage.
66*	Quid des directives 2025 pour les nuisances sonores et qualité de l'air ?	Réunion de restitution	Ce point concerne les règlements 2025 sur la réduction des émissions d'oxyde de soufre et d'azote, mais également les zones SECA qui sont encore plus réglementées et qui concernent notre territoire. On touche à l'activité maritime. Le CRB n'a pas d'influence directe, mais reste vigilant en tant qu'autorité portuaire. Exemple des actions de la Région Bretagne : la Brittany Ferries a été accompagnée par la collectivité pour modifier les filtres des bateaux (scrubbers). L'étape suivante est le remplacement du navire par un autre qui

N°	Question	Quand ?	Réponse apportée
			utiliserait le GNL, peut-être un jour l'hydrogène. Le CRB n'est pas opérateur portuaire, mais nous avons comme mission de proposer sur le terminal des énergies qui permettent d'approvisionner les navires.

SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS ET DES REPONSES APPOORTEES

Les enjeux environnementaux, en mer et sur terre, ont été fortement questionnés tout au long de la concertation, de même que les nuisances pendant et après les travaux.

Sur terre, les préoccupations ont porté sur la préservation du paysage, du patrimoine et des espaces naturels ainsi que sur la biodiversité présente sur le terminal. Le cadre de vie des habitants a aussi été au centre des interrogations : nuisances sonores des bateaux, qualité de l'air, nuisances liées à l'augmentation prévisible du trafic routier, impacts des travaux à venir, impacts sur la pêche et la plaisance.

En mer, ce sont les travaux et leurs conséquences sur le milieu naturel marin qui ont été posés : impacts du dragage et mesures à l'étude, gestion des sédiments, nuisances acoustiques sur la faune.

La Région a pu apporter des réponses, basées sur les éléments à sa disposition à date, grâce aux études déjà réalisées et présenter les méthodes qu'elle entend mettre en place dans la réalisation des travaux.

Elle a rappelé que ces études ont été intégrées dans une démarche qui respecte le cadre légal imposé au porteur du projet, et seront communiquées tout au long de la vie du projet.

La Région a apporté un certain nombre d'éléments de réponses :

- Le projet s'insère dans le Schéma Régional de Cohérence Ecologique de la Vallée de la Rance et de la frange littorale. Il n'y aura pas d'atteinte aux habitats naturels et aux corridors concernés.
- Les travaux en mer feront l'objet d'un arrêté préfectoral fixant un certain nombre de prescriptions visant à limiter au maximum les incidences sur l'environnement.
- Les solutions mécaniques seront préférées pour le déroctage.
- Les mesures prises vis-à-vis de la gestion des sédiments permettront de maintenir une bonne qualité des eaux.

Des propositions ont également été faites afin d'améliorer la dimension développement durable et environnementale du projet : gestion des énergies, verdissement, architecture, gestion des bateaux à quai....

La nouvelle configuration du terminal a permis à la population d'exprimer de multiples propositions d'activités dans et hors la gare, montrant ainsi l'attachement et l'importance qu'elle accorde au site et au projet, et son rôle dans l'attractivité du territoire.

Le projet en lui-même, ainsi que sa gouvernance, ont fait l'objet de questions et de demandes (comité de suivi), tout comme la cohérence avec d'autres projets. La région Bretagne a pu expliquer l'articulation entre les projets, dont les calendriers et les modalités de réalisation, sont différents. Elle s'est engagée dès le début du projet à mettre en place un comité de suivi, choix conforté par la teneur des débats. Par ailleurs, elle a pu décrire les travaux et instances organisées avec les autres collectivités afin de garantir la cohérence du projet avec les schémas directeurs locaux.

La reconfiguration du lien ville-port, comprenant les thématiques de circulation, de parking, de modes doux, et montrant l'importance du site dans la relation entre les quartiers, a permis à la population d'apporter de nombreuses contributions, et de mettre en particulier en exergue les questions de sécurité liées au pont de l'écluse, en proposant plusieurs solutions.

Enfin, les enjeux socio-économiques ont fait l'objet de questions visant à déterminer les effets de chaque scénario. A ce titre, la Région Bretagne fait réaliser des études complémentaires afin de répondre à ces demandes. Elle a également pu rappeler les clauses RSE des marchés qui seront lancés.

5. Les enseignements, les engagements et les suites à donner

■ CONCLUSIONS DU BILAN DES GARANTS

Les garants de la CNDP ont publié leur bilan de la concertation le 14 décembre 2020.

Ils ont estimé que le public avait pu disposer d'informations claires sur la nature du projet compte tenu de son avancement.

Ils ont également mis en exergue les importants moyens de communication déployés pour mobiliser le public et la capacité à s'adapter à leurs demandes et aux contraintes liées à la situation sanitaire.

Ils ont pris note des réponses apportées aux questions posées par les participants et des engagements pris par le conseil régional de Bretagne.

Leurs recommandations ont porté sur :

- la mise à disposition du public des études complémentaires restant à effectuer ;
- L'importance de la mise en place d'un comité de suivi, composante essentielle du processus post concertation. A ce titre, le souhait a été exprimé que le bilan du porteur de projet précise la composition du comité de suivi et les sujets qui y seront abordés.
- La nécessité d'une collaboration entre le conseil régional de Bretagne et la Ville de Saint-Malo.

■ DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION SELON LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Malgré un contexte inédit de crise sanitaire, la Région Bretagne relève tout particulièrement le climat positif et contributif de ce temps de concertation. Elle remercie particulièrement les personnes qui ont pris le temps de participer à cette phase de dialogue, de participer aux réunions publiques et aux ateliers citoyens, ou de formaliser par écrit leurs avis, questions et contributions.

Si la participation a pu être modeste au regard de la population de la ville de Saint-Malo ou de l'agglomération, constat partagé par la CNDP, la concertation se caractérise par l'expression de tous types d'acteurs : habitants, membres d'associations locales, commerçants, acteurs socio-économiques et professionnels du monde maritime et portuaire. La grande majorité des moyens de communication a été utilisée par le public. Les participants aux six ateliers se sont fortement impliqués.

Les contributions et arguments exposés au cours de la concertation traduisent autant les interrogations que suscite le projet que les bénéfices que l'on peut en attendre pour le développement du territoire.

Enfin, la présence active de la Ville au cours des réunions publiques a contribué à rassurer les intervenants : elle a apporté des réponses à des questions connexes au terminal du Naye et a confirmé la bonne collaboration avec la Région, qui se concrétise par des travaux en commun (marchés d'études par exemple) et des réunions régulières.

■ SYNTHÈSE DES ENSEIGNEMENTS POUR LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

Pour le maître d'ouvrage, les échanges au cours de la concertation ont permis de montrer que :

- son déroulement a pu se faire dans de bonnes conditions malgré le contexte de crise sanitaire ;
- la nécessité d'une modernisation du terminal, dans le cadre des différents scénarios proposés, ne suscite pas d'opposition de la part de la majorité de la population et des acteurs locaux ;
- celui-ci constitue l'opportunité d'une nouvelle dynamique pour l'activité portuaire et le développement économique du territoire.

Il a aussi noté des inquiétudes ou des interrogations qui se sont portées particulièrement sur :

- les nuisances sonores engendrés par les navires à quai et la qualité de l'air ;
- l'intégration du projet dans le paysage urbain ;
- le lien "ville-port" ;
- les impacts de l'augmentation du trafic routier sur la ville (congestion éventuelle de la circulation, qualité de l'air, bruit) ;
- la cohérence de la modernisation du terminal avec d'autres projets locaux (port de plaisance des Bas-Sablons...).

La Région Bretagne a pu montrer son engagement à prendre en compte les demandes et à fournir des éléments de réponses aux questions posées tout au long de la concertation. La nature des échanges et la volonté de la population d'être associée à la poursuite du projet ont confirmé l'intérêt, pour le porteur du projet, d'installer un comité de suivi de la concertation, tel qu'il avait été proposé à la CNDP lors de la validation du dispositif en juillet 2020.

Plus généralement, et conformément au souhait initial du Président de la Région Bretagne de transposer la Breizh Cop dans les actions de la collectivité, la concertation préalable a été un temps fort d'association de la population bretonne aux grandes orientations de la Région Bretagne. Dans le cas présent, il s'agit de consolider les infrastructures d'un port dédié au développement du territoire breton.

■ LES ENGAGEMENTS

La Région Bretagne va mettre en œuvre les actions suivantes :

Le comité de suivi

Conformément à ses engagements, la Région Bretagne installera un comité de suivi de la concertation, afin de maintenir la dynamique engagée. Cette instance permettra de continuer à informer la population tout au long du projet, y compris pendant la phase de travaux. Il sera constitué de collègues représentatifs des parties intéressées au projet : les institutions, les acteurs portuaires et économiques, les associations et les citoyens, dont des personnes issues de la population et ayant participé aux débats.

Les compléments d'études

Au cours de la concertation, plusieurs personnes ont demandé à ce que l'étude socio-économique puisse approfondir les scénarii 1 et 2 pour que tous les scénarii disposent du même niveau d'expertise. En effet, l'introduction tardive des scénarii 1 et 2 n'avait pas permis de disposer de ces éléments pour la concertation. Le porteur de projet s'est engagé à produire ces études complémentaires, avec comme objectif qu'elles soient idéalement disponibles lors de la publication du bilan du porteur de projet. L'étude est en cours et n'a pu être finalisée à temps pour être intégrée à ce bilan. Elle devrait être disponible pour le premier comité de suivi.

Par ailleurs, les sujets n'ayant pu être étudiés pour la concertation, comme la qualité de l'air et l'expérience clients, feront l'objet de publication sur le site de la Région Bretagne lorsqu'elles seront disponibles.

Les nuisances sonores occasionnées par les navires amarrés la nuit

La Région Bretagne a chargé l'exploitant d'identifier les solutions envisageables pour les mettre en œuvre quel que soit l'issue du projet.

- Solution provisoire

Plusieurs options existent : installation d'un générateur d'électricité, installation d'un courant de quai, insonorisation des navires. Ces solutions doivent être appréciées au regard des impacts potentiels qu'elles induisent : le bruit, la qualité de l'air, le coût... Ces études sont en cours et leur résultat ne pourra être intégré à ce présent document. EDEIS, titulaire de la Délégation de Service Public intégrant le terminal du Naye, est en charge de leur réalisation. Il prévoit de mener les études de faisabilité et de proposer une solution technique

d'ici la fin 2021 sous réserve que celle-ci réduise significativement les nuisances sonores et assure aux navires une source de courant stable. Le porteur de projet assurera la continuité d'information et de dialogue grâce au comité de suivi qui sera mis en place.

- **Solution définitive**

La Région a entendu la demande des riverains relative à la mise en œuvre systématique d'une solution de courant à quai pour les navires restant amarrés la nuit sur le poste n°1, quel que soit le scénario retenu. L'équipement en courant de quai du poste 2, non prévu au projet, a fait l'objet d'interrogation sur l'opportunité de l'intégrer au projet. Ces dispositions seront étudiées dans le cadre des études techniques en cours. Le porteur de projet assurera la continuité d'information et de dialogue grâce au comité de suivi qui sera mis en place.

La réappropriation des espaces par les habitants pour valoriser les activités et le patrimoine du port

Comme indiqué au paragraphe 4, ce besoin a été exprimé à de nombreuses reprises et a nourri une part importante des débats. Concrètement, la restauration ou l'aménagement de points de vue sur les activités maritimes et nautiques du port sont souhaités. L'écluse, avec ses sassées et les activités afférentes, est particulièrement prisée des malouins. Toutefois, depuis la restriction progressive des accès à cet ouvrage pour des raisons de sûreté et de sécurité, l'observation de cette activité ne se fait pas dans de bonnes conditions.

Aussi, il est apparu intéressant à la population de bénéficier de la proximité de la future gare maritime avec l'écluse du Naye pour aménager un espace propice à ce loisir, depuis le toit de la gare.

La Région Bretagne a pris en compte cette question, et a engagé des études complémentaires avec le maître d'œuvre du projet pour contribuer à atteindre cet objectif. Sollicités sur la base de ces études complémentaires, les services de l'Etat, compétents en matière de sûreté, ont indiqué, par avis officiel en date du 17 janvier 2021, que ces aménagements en toiture étaient contraires aux principes de sûreté portuaire. Le toit de la gare maritime du Naye ne sera pas accessible au public.

Toutefois, la gare maritime proposera au 1er étage du bâtiment un bar/restaurant avec une vue panoramique sur le port des bas Sablons et Saint Servan.

Par ailleurs, la Région Bretagne poursuivra cette réflexion avec EDEIS, le titulaire actuel de la Délégation de Service Public du port de commerce, afin d'aménager à terme des points de vue valorisant à la fois le patrimoine et les activités du port.

La collaboration avec la Ville et l'agglomération de Saint-Malo

Le travail avec la Ville et l'agglomération de Saint-Malo, engagé de longue date au niveau technique et politique, sera encore renforcé, en particulier pour aborder les questions de circulation routière, de solutions logistiques, et plus généralement d'interface ville-port. Les effets de l'augmentation éventuelle de l'activité du terminal sur la circulation routière, et plus généralement sur les conditions de vie des malouins, devront être pris en compte dans les schémas de déplacement de l'agglomération. La Région Bretagne y apportera son concours.

Tout au long des étapes à venir, la page dédiée au projet sur le site de la Région Bretagne servira de point d'information pour le public : www.bretagne.bzh/actualites/modernisation-du-terminal-ferry-du-naye

■ LES SUITES À DONNER

Installation du comité de suivi

Le comité de suivi sera installé après la publication du bilan de la concertation, établi par la Région Bretagne, soit au deuxième trimestre 2021.

Il permettra de poursuivre les discussions sur les sujets suivants :

- l’empreinte environnementale du projet et de l’activité ;
- l’interface ville-port ;
- le développement économique.

Communication du choix du scénario retenu par le porteur de projet

Le porteur de projet doit poursuivre les études techniques, fonctionnelles, environnementales et paysagères sur l’année 2021 qui lui permettront d’arrêter un choix final éclairé.

Les effets du contexte sanitaire liés à la Covid-19 et au Brexit ne peuvent aujourd’hui être maîtrisés, mais il revient au porteur de projet de les intégrer dans sa réflexion. Ils viendront amender les scénarii proposés lors de la concertation.

A date, le porteur de projet prévoit d’arrêter un parti d’aménagement au plus tôt en fin d’année 2021.

ANNEXES

- Déclaration d'intention
- Affiche réglementaire
- Supports d'information
 - Affiche / flyers
 - Dossier de concertation
 - Panneaux d'exposition
- Communiqués de presse
- Articles de presse parus sur Internet
- Comptes rendus des réunions publiques de lancement et de restitution des ateliers
- Contributions aux ateliers citoyens
- Contributions transmises par le formulaire en ligne sur l'Atelier Breton
- Contributions reçues par courriel et par courrier postal

REGION BRETAGNE

19_0209_03

COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL

09 février 2019

DELIBERATION

PROGRAMME 0209 - DEVELOPPER LE SYSTEME PORTUAIRE

PROJET DE MODERNISATION DU TERMINAL FERRY DU NAYE
PORT DE SAINT MALO

DECLARATION D'INTENTION

AU TITRE DE L'ARTICLE L. 121-17 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

La Commission permanente du Conseil régional, convoquée par son Président le 9 février 2019, a été réunie le samedi 9 février 2019 sous la présidence de celui-ci, au siège de la Région Bretagne à Rennes.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment sa quatrième partie, relative à la Région ;

Vu le code de l'environnement, et notamment ses articles L.120 à L.121-23.

Vu le code des transports,

Vu le code d'urbanisme,

Vu l'arrêté préfectoral, en date du 24/08/2017, statuant sur les procédures concernées par le projet de modernisation du terminal ferry du Naye conformément au décret n°2017-81 relatif à l'autorisation environnementale ;

Vu la délibération n°18_DPAF_03 de la session du Conseil régional en date du 18 octobre 2018 approuvant le contenu du projet de modernisation du terminal ferry du Naye, port de Saint Malo ;

Vu la délibération n° 17_DAJCP_SA_06 du Conseil régional en date du 22 juin 2017 approuvant les délégations accordées à la Commission permanente ;

Au vu du rapport présenté par Monsieur le Président du Conseil régional ;

REGION BRETAGNE

19_0209_03

Les nouvelles dispositions liées au BREXIT viendront s'ajouter aux démarches déjà engagées au titre de la sûreté des transports maritimes.

Ce contexte global confirme l'enjeu décisif d'un réaménagement d'ensemble du terminal ferry de Saint-Malo, tant dans ses dimensions maritimes que terrestres, pour en garantir la pérennité et permettre le développement de ses trafics. Alors que l'activité du terminal pèse pour environ un tiers du chiffre d'affaires du port de Saint-Malo, cet investissement est donc crucial.

2. Le programme de modernisation du terminal ferry

Le programme de l'opération vise trois enjeux, déclinés en actions :

- Optimiser la fonctionnalité du site à emprise constante
 - Concentration des constructions en partie Nord, si possible dans une future gare maritime reconstruite ;
 - Positionnement de la zone de contrôle à proximité de la gare, laissant le Sud du terminal libre de tout aménagement, facilitant ainsi son évolutivité ;
 - Organisation nouvelle du terre-plein, cohérente avec les accès aux navires ;
 - Amélioration des accès routiers au terminal et des espaces urbains connexes.
- Améliorer les accès nautiques pour développer les trafics maritimes
 - Approfondissement des accès nautiques et de l'avant-port, par dragage/dénoyage, pour garantir l'accès de navires de plus grand port et à des horaires d'escalades attractifs ;
 - Démonstration et reconstruction du poste d'accostage n°1, actuellement limité à des navires de petit gabarit, hors standards actuels (reorientation de son axe d'accès pour dégager l'accès à l'écluse) ;
 - Remplacement des outillages les plus anciens (passerelle sur le poste N° 2 et rampe du poste N°1).
- Remplacer les ouvrages défaillants en améliorant la capacité d'accueil dans l'avant-port
 - Reconstruction de l'embarcadere Sud, pour permettre l'optimisation du positionnement du nouveau poste et l'amélioration des capacités d'accueil des navires dans l'avant-port.

Le calendrier prévisionnel de l'opération tient compte de l'interaction des volets terrestres et nautiques :

- Notification du marché de Moe (travaux nautiques) : 1er trimestre 2019,
- Notification du marché de Moe (travaux terrestres) : 4ème trimestre 2019,
- Validation des dossiers d'avant-projet des volets nautiques et terrestres: 2ème trimestre 2020,
- Arrêté préfectoral d'autorisation : 2ème trimestre 2021,
- Début des travaux terrestres et nautiques: 1er trimestre 2022,
- Fin des travaux : fin 2024.

L'estimation financière des travaux est actuellement évaluée à 75 M€ HT.

REGION BRETAGNE

19_0209_03

Considérant les éléments suivants :

1. Contexte

La Région Bretagne est propriétaire des ports de Brest, Lorient et Saint-Malo depuis le 1er janvier 2007. En janvier 2017, elle est également devenue compétente sur le port de commerce de Roscoff - Blosez, qui, comme Saint-Malo, accueillent à la fois des cargos et des ferries.

La Région assure l'aménagement et l'entretien des infrastructures portuaires maritimes. La gestion des terre-pleins et l'exploitation des installations sont confiées à des concessionnaires, sous la forme de délégations de service public.

Situé sur la façade Manche de la Bretagne, la position du port de Saint-Malo vis-à-vis de l'Angleterre et des îles Anglo-Normandes en fait un point de passage privilégié pour les échanges de fret et de passagers. Il accueille également plusieurs industries qui utilisent le fret maritime. Saint-Malo est le troisième port breton en trafic de marchandises (1 378 716 tonnes), derrière Brest (2 406 873 tonnes) et Lorient (2 258 535 tonnes).

Avec plus d'un million de passagers qui transitent par le port (1 075 147 passagers en 2017), Saint-Malo reste le 1er port breton à passagers et se place parmi les premiers ports français pour la desserte de la Grande-Bretagne.

Les compagnies Brittany Ferries et Condor Ferries assurent respectivement les liaisons vers l'Angleterre et les îles Anglo-normandes, depuis le terminal ferry du Naye. Saint-Malo réalise l'essentiel de la desserte des îles Anglo-normandes. Le nombre de passagers transportés est en hausse en 2018 sur les dix premiers mois par rapport à 2017.

2. Motivations et raisons d'être du projet

1. Le terminal ferry : un équipement central à conforter

1.1 Une situation actuelle fragile

Le terminal ferry du Naye est situé dans l'avant-port, en amont de l'écluse assurant l'accès au port intérieur. Il est doté de :

- Deux postes à quai dans l'avant-port, dénommés Poste n°1 et Poste n°2 ;
- Un terre-plein portuaire ;
- Une gare maritime et des bâtiments d'exploitation.

Les infrastructures maritimes et terrestres actuelles du terminal ferry de Saint-Malo arrivent à leurs limites, tant en terme de capacité d'emport que de vieillissement des ouvrages et des outillages.

Ces contraintes appauvrissent d'autant plus déterminantes que les différents compagnies qui opèrent dans le trafic transmanche procèdent actuellement à des renouvellements de leur flotte, toutes caractérisées par la recherche d'une augmentation de la vitesse commerciale et de la capacité d'emport.

De telles évolutions du marché doivent être prises en compte sous peine de restreindre la compétitivité du Port de Saint-Malo qui dispose pourtant d'atouts indéniables en terme d'attractivité, tant pour le trafic passager, que pour le trafic rolier.

1.2 Le Brexit : des risques nouveaux à intégrer, des opportunités à saisir

Sur le strict plan portuaire, la perspective de sortie de la Grande-Bretagne de l'Union européenne aura des conséquences sur l'organisation du trafic transmanche. Le réajustement probable de contrôles douaniers et sanitaires dans les ports continentaux sur les flux en provenance des îles britanniques et la perspective d'une relocalisation des flux en provenance ou à destination de l'Irlande, imposent des adaptations portuaires.

REGION BRETAGNE

19_0209_03

3. Plans et programme dont découle le projet

Le projet de modernisation du terminal ferry participe à l'ambition maritime de la Bretagne, matérialisée dans la feuille de route « Mer et littoral », adoptée en juin 2018 par la Conférence régionale Mer et Littoral (CRML).

Avec 7,5 millions de tonnes de marchandises échangées au départ et à destination des principaux ports de commerce bretons, la Bretagne traite un trafic comparable à certains grands ports maritimes français et représente environ 8 % du volume de marchandises des ports décentralisés.

Qu'ils soient de commerce, de pêche ou de transport de passagers, les 22 ports en propriété de la région Bretagne jouent un rôle important pour l'attractivité et la performance économique de la Bretagne. Ils constituent des leviers pour l'accompagnement public au développement économique et industriel de la Région, tant pour les filières directement maritimes (construction, réparation navale, EMR, pêche...) que pour de nombreuses autres filières économiques.

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

Pour Saint-Malo, la Région Bretagne a traduit de façon opérationnelle les modalités de mise en œuvre d'une stratégie de développement durable dans le modèle économique du contrat de concession : dégager des recettes pour financer des investissements, eux même générateurs d'une augmentation de l'activité et de l'efficacité du service public. Cette croissance doit être réalisée dans le respect des principes du développement durable.

Le Plan de développement durable s'inscrit dans la Stratégie de développement durable du Port, et se décline selon 3 axes complémentaires et concourants au même objectif d'un développement économique du Port, socialement équitable et respectueux de son environnement naturel :

- développement économique du Port, par l'augmentation des trafics, et des activités industrielles-portuaires et par une valorisation domaniale, dans le respect de la performance environnementale et de l'équité sociale ;
- gestion des questions sociales garante d'un climat apaisé, porteur de développement humain et facteur de fiabilité de l'efficacité du Port ;
- amélioration de la qualité environnementale, tant des installations que des processus d'exploitation et réalisation d'investissements à haute performance environnementale.

4. Liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet

Le périmètre du territoire susceptible d'être affecté par le projet est celui du Pays de Saint Malo composé de :

- Saint Malo Agglomération constituée des communes suivantes :
 - Cancale
 - Châteauneuf d'Île et Vieux
 - Hédé
 - La Fresnais
 - La Gouesnière
 - La Ville-en-Noëls
 - Le Trochet
 - Lilliermer
 - Mûrac Morvan
 - Fleury
 - Saint-Benoît des Ondes
 - Saint-Coulomb
 - Saint-Quintoux
 - Saint-Jouan des Guérets
 - Saint-Malo

- Saint-Méloir des Oudes
- Saint-Père-Marc-en-Poullé
- Saint-Suliac
- Communauté de Communes du Pays de Dol et de la Baie du Mont-saint-Michel constituée des communes suivantes :
 - Dol de Bretagne
 - Baguer-Morvan
 - Baguer-Picau
 - La Boussac
 - Broslan
 - Cherruix
 - Epiniac
 - Mont-Dol
 - Pleine-Fougères
 - Roz-Landréoux
 - Roz-sur-Coessenon
 - Sains
 - Saint-Broladre
 - Saint-Georges-de-Grehaigue
 - Saint-Marcen
 - Souffel
 - Trans-la-Forêt
 - Vieux-Viel
 - Le Vivier-sur-mer
- Communauté de Communes de la Bretagne Romantique constituée des communes suivantes :
 - Bonhevaux
 - Candrie
 - Ombourz
 - Cuguen
 - Dingé
 - Hâlé-Bazouges
 - La Bassaine
 - La Chapelle-aux-Fitzmèens
 - Lanbèlin
 - Lantign
 - Longueville
 - Lourmais
 - Les Ifs
 - Meillac
 - Plesder
 - Plesguenec
 - Québrinac
 - Tintillac
 - Trémébec
 - Tréost
 - Trévérien
 - Trimer
 - Saint-Erieuc-des-Ifs
 - Saint-Domineuc
 - Saint-Lager-des-Frêts
 - Saint-Pierre-de-Floegann
 - Saint-Thal
- Communauté de Communes de la Côte d'Emeraude

- Boissais-sur-Mer
- Dinard
- La Richardais
- Lancieux
- Le Minihic-sur-Rance
- Flouriau
- Saint-Erieuc-sur-Mer
- Tréméuc

5. Aperçu des incidences potentielles sur l'environnement

Les incidences potentielles du projet se décomposent en 2 temps :

- en phase de travaux, phase où l'on retrouve des incidences essentiellement négatives
- en phase d'exploitation, phase où l'on retrouve des incidences bénéfiques.

Les mesures d'évitement et de réduction d'incidences proposées par le maître d'ouvrage permettront, en fonction du type de mesures, d'éviter ou de réduire les impacts en terme d'importance, de durée, de fréquence, de localisation, d'étendue, de perception...

Les incidences potentielles identifiées à ce stade du projet ont plusieurs typologies :

- ✓ **Incidences temporaires des travaux sur la qualité de l'eau et des milieux naturels**

Le dragage et déroctage seront à l'origine de la remise en suspension de sédiments, pas ou peu contaminés.

Ces travaux auront un impact local sur la qualité de l'eau, mais seront néanmoins temporaires. La faune marine pourra être impactée par les nuisances acoustiques et l'ensemble de l'écosystème marin pourra être touché par les matières en suspension. Des mesures d'évitement ou de réduction permettront de limiter la gêne occasionnée pendant les travaux.

Les activités de conchyliculture et de pêche à proximité de ces zones de dragages pourraient donc être temporairement impactées. Des mesures d'évitement ou de réduction et des mesures de suivi permettront au porteur de projet d'agir sur les travaux pour corriger les éventuelles pollutions occasionnées.

- ✓ **Impacts temporaires des travaux sur la qualité de vie des malouins**

Les travaux vont engendrer un certain nombre de gênes temporaires (bruits, poussières, trafic, nuisances visuelles...) en particulier lors de la réfection de la gare et des deux postes d'accostage.

La circulation de la ville pourrait être perturbée. Le site est visible du centre historique qui est inscrit au patrimoine naturel et inscrit aux monuments historiques.

- ✓ **Incidences permanentes sur l'activité économique et déplacements**

L'incidence économique directe du projet, liée à l'augmentation de la fréquentation, devrait être positive sur l'hinterland. L'attractivité touristique du territoire devrait être renforcée.

Les axes de communication verront le trafic routier augmenter, et les accès au terminal devront être réaménagés.

- ✓ **Incidences permanentes sur la qualité de vie des malouins (bruit, qualité air, paysage...)**

Le projet génère davantage de trafic et par conséquent, pourra être source de nuisances sonores et de pollution de l'air. La mise en œuvre de technologies innovantes devrait compenser ces nuisances, en particulier lorsque les navires sont à quai. Le paysage légèrement modifié par la réfection des postes et de la gare maritime, conservera l'atmosphère de port industriel-portuaire.

Les impacts et les mesures seront détaillés dans le dossier soumis à enquête publique.

6. Solutions alternatives envisagées

Lors des études de définition du projet en 2013, 5 scénarii ont été étudiés, balayant l'ensemble des hypothèses d'aménagement possibles. Les options varient du scénario « pessimiste », consistant à laisser les infrastructures se dégrader et entraîner une chute des trafics et de l'activité, au scénario « volontariste », basé sur des investissements importants et une prise de risque maximale. C'est le scénario intermédiaire, dit « optimiste », qui a été retenu par la Région Bretagne et ses partenaires et qui est détaillé au « 2.2 le programme de modernisation du terminal ferry ».

S'agissant des alternatives techniques, les études de conception permettront d'affiner les options d'aménagement en intégrant au mieux les contraintes identifiées lors de l'établissement des études environnementales et du bilan de la concertation préalable.

7. Modalités de concertation du public envisagées

L'ordonnance n°2016-1060 du 3 Août 2016 porte la réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement, dont deux points méritent d'être relevés :

- La procédure de concertation préalable est étendue aux projets, plans et programmes soumis à évaluation environnementale, mais ne donnant pas lieu à la saisine de la Commission Nationale de Débat Public (CNDP),
- La concertation peut désormais être lancée à l'initiative du maître d'ouvrage ou de la personne responsable du plan/programme, de l'autorité compétente pour autoriser le projet ou résulter d'un droit d'initiative citoyenne.

Compte tenu de sa nature, de ses caractéristiques techniques et de son coût, le projet de modernisation du terminal ferry du Naye est éligible à ce dispositif.

Considérant d'autre part que :

- Les exemples récents d'opérations contrariées dans leur déroulement par manque de concertation préalable ont permis de faire prendre conscience que le monopole du discours légitime détenu par le maître d'ouvrage n'est plus accepté par la population civile et que la concertation doit être la règle pour garantir la réussite d'un projet,
- La participation du public est un élément essentiel de l'élaboration de la décision, nécessaire à l'amélioration de sa qualité et de sa légitimité,
- Les impacts environnementaux, économiques, sociaux, sanitaires et touristiques du projet de modernisation du terminal du Naye sont importants pour le territoire,
- Les services de la Préfecture d'Ille et Vilaine ont invité la Région à mettre en place une démarche de concertation du public.

La Région Bretagne souhaite engager une démarche volontariste visant à garantir une concertation du public en amont, pendant et après la décision d'autoriser les travaux.

Ainsi, la région Bretagne prévoit de mettre en œuvre une démarche en 3 étapes :

1. Partage des connaissances à propos du projet et des enjeux

Une réunion publique de lancement de la concertation sera organisée, selon les obligations réglementaires relative à l'information du public et à la transmission de documents.

2. Approfondissement par grandes thématiques

3 ateliers thématiques ouverts à toutes les personnes souhaitant participer seront organisés :

- Le terminal Ferry : un vecteur de développement économique du port de Saint-Malo, et plus largement, du Pays de Saint-Malo,
- Un projet important dans un environnement sensible,
- Quelle liaison Ville- Avant-Port de Saint-Malo ?

3. Restitution du bilan de la concertation

1 réunion publique permettra de restituer les enseignements de la concertation qui seront intégrés au dossier de Demande d'Autorisation Administrative, déposé auprès des Services de l'Etat compétents.

Au vu de ce rapport, et après avoir délibéré :

DECIDE

- D'APPROUVER la déclaration d'intention pour la phase de concertation et d'AUTORISER le Président à engager les procédures nécessaires à la conduite de cette démarche ;



AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE

placée sous l'égide de la Commission nationale du débat public 
relative au projet de modernisation du terminal Ferry du Naye –
Port de Saint-Malo organisée par la Région Bretagne
au titre de l'article L.121-8 du Code de l'environnement.

du 1^{er} octobre 2020 au 13 novembre 2020

1. Objet de la concertation préalable du public

La Région Bretagne, autorité portuaire de 22 ports bretons, souhaite renforcer le rôle du port de Saint-Malo, en tant qu'outil de développement régional, et plus particulièrement celui du terminal du Naye. Plus de 740 000 passagers, ainsi que 400 000 tonnes de fret transite tous les ans par ce terminal destiné au trafic des ferries. Cette activité représente un enjeu économique local et régional important. Elle a également des impacts sur d'autres activités humaines, comme sur l'environnement naturel. La Région a donc initié des études visant à moderniser les installations qui accueillent les ferries menant vers la Grande Bretagne et les Îles Anglo-Normandes. Compte tenu des caractéristiques du projet, la Région Bretagne a saisi la Commission nationale de débat public conformément aux dispositions l'article L.121-8 du Code de l'environnement, afin que les habitants et les acteurs concernés soient consultés sur son principe, ses contours et ses modalités de réalisation.

2. Garants de la concertation publique

Deux garants ont été désignés par la CNDB pour accompagner cette concertation : Mme Danielle FAYSSÉ et M. Pierre GUINOT-DELERY.
danielle.fayesse@garanti-cndp.fr
pierre.guinot-delery@garanti-cndp.fr

3. Durée de la concertation

La concertation préalable se déroulera du 1^{er} octobre au 13 novembre 2020 inclus sur le périmètre défini par le dossier.

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

4. Modalités de la concertation préalable

Le dossier de concertation et les modalités de la concertation seront mis à la disposition du public pendant toute la durée susvisée sur le site Internet dédié à la concertation du Projet Terminal Ferry du Naye, ainsi que dans les mairies des villes du périmètre de concertation à compter du 17 septembre 2020.

L'ensemble de la documentation ainsi que les dates et lieux des événements de la concertation préalable seront disponibles et venus à jour sur les pages du site Internet.

Le public pourra poser des questions au maître d'ouvrage, déposer ses observations et soumettre ses propositions via :

→ un registre d'expression en gare maritime du Naye et dans les mairies de Saint-Malo et Dinard.

→ une page Internet : <https://www.bretagne.bzh/concertation-cndp-terminalnaye>

→ une adresse mail : concertation-cndp-terminalnaye@bretagne.bzh

→ Par courrier : Région Bretagne - Concertation préalable pour le projet de modernisation du terminal de Naye Ferry - 283 avenue du Général Patton - 35711 Rennes Cedex 7

→ une présence du porteur de projet sera assurée :

22/09	de 9h à 12h	marché de Saint-Sevan à Saint-Malo
22/09	de 14h à 17h	Gare maritime du Naye
30/09	de 9h à 12h	Mairie de Saint-Malo
30/09	de 14h à 17h	Mairie de Dinard
06/10	de 9h à 12h	Marché de Saint-Sevan
06/10	de 14h à 17h	Gare maritime du Naye
13/10	de 9h à 12h	marché de Saint-Sevan à Saint-Malo
13/10	de 14h à 17h	Mairie de Saint-Malo
22/10	de 9h à 12h	Mairie de Saint-Malo
22/10	de 14h à 17h	Mairie de Dinard
27/10	de 9h à 12h	Marché de Saint-Sevan
27/10	de 14h à 17h	Gare maritime du Naye

À la suite de cette concertation, la Région Bretagne produira un bilan qui sera disponible sur son site Internet.

Les dates des réunions publiques organisées :

La Région Bretagne organise les réunions publiques suivantes

→ une réunion d'ouverture le 1^{er} octobre 2020 à 20h, Espace Bouvet, 6 Place Bouvet – Saint-Malo.

→ des réunions « ateliers »,

- 5 et 12 octobre à 19h30 pour les impacts économiques.
- 6 et 13 octobre à 19h30 pour les enjeux environnementaux.
- 8 et 15 octobre à 19h30 pour l'intégration du terminal dans la ville.

→ une réunion de restitution le 5 novembre à 20h30, Espace Bouvet, 6 Place Bouvet – Saint-Malo.

- Affiche

Port de Saint-Malo

MODERNISATION DU TERMINAL FERRY DU NAYE



PARTICIPEZ À LA RÉUNION PUBLIQUE DE CONCERTATION

Placée sous l'égide de la Commission nationale du débat public cndp

Jeudi 1^{er} octobre 2020 à 20h.
Espace Bouvet – Place Bouvet à St-Servan

Réunion diffusée sur les réseaux sociaux de la Région Bretagne
Entrée ouverte à tous et dans la limite des places disponibles en raison du contexte sanitaire

Vous pouvez également donner votre avis en ligne !
bretagne.bzh/concertation-cndp-terminaldunaye

Un port de la Région Bretagne | Exploité par edei | Projet soutenu par

- Flyers

Port de Saint-Malo

MODERNISATION DU TERMINAL FERRY DU NAYE



PARTICIPEZ À LA RÉUNION PUBLIQUE DE CONCERTATION

Placée sous l'égide de la Commission nationale du débat public cndp

Jeudi 1^{er} octobre 2020 à 20h.
Espace Bouvet – Place Bouvet à St-Servan

Réunion diffusée sur les réseaux sociaux de la Région Bretagne
Entrée ouverte à tous et dans la limite des places disponibles en raison du contexte sanitaire

Vous pouvez également donner votre avis en ligne !
bretagne.bzh/concertation-cndp-terminaldunaye

Un port de la Région Bretagne | Exploité par edei | Projet soutenu par

SOYEZ ACTEURS DE LA CONCERTATION !

La Région Bretagne, autorité portuaire à Saint-Malo, mène un vaste programme de travaux pour développer l'attractivité du port, et a décidé, dans ce cadre, de procéder à la modernisation du terminal du Naye.

Soucieuse d'informer et de permettre l'expression de toutes les voix, la Région vous invite à participer à la réunion publique de lancement de la concertation **Jeu**di 1^{er} octobre, à 20h, **espace Bouvet – Place Bouvet à Saint-Servan** où seront présentés le projet et ses enjeux.

APRÈS LA RÉUNION DE CONCERTATION.
Vous êtes également invités à vous inscrire aux ateliers thématiques qui auront lieu à l'entrepôt portuaire de la Région Bretagne (Quai du Poutouzeau Paris).

- 5 et 12 octobre à 20h30**
Le terminal Ferry : un vecteur de développement économique du port de Saint-Malo, et plus largement, du Pays de Saint-Malo.
- 6 et 13 octobre à 20h30**
Quels enjeux environnementaux pour le port de Saint-Malo ?
- 8 et 15 octobre à 20h30**
Les liaisons entre la ville et le Port de Saint-Malo : Comment les améliorer ?

Avant chaque atelier, une visite du terminal est proposée à 19h30.

Infos et inscriptions aux ateliers sur bretagne.bzh/concertation-cndp-terminaldunaye

Port de Saint-Malo

MODERNISATION DU TERMINAL FERRY DU NAYE



RESTITUTION DES ATELIERS DE LA CONCERTATION

Placée sous l'égide de la Commission nationale du débat public cndp

RÉUNION PUBLIQUE
Vendredi 13 novembre 2020 à 20h
Diffusée exclusivement sur les réseaux sociaux de la Région Bretagne

Vous pouvez encore contribuer jusqu'au 13 novembre inclus !
bretagne.bzh/concertation-cndp-terminaldunaye

Un port de la Région Bretagne | Exploité par edei | Projet soutenu par

BILAN DES ATELIERS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE !

La Région Bretagne, autorité portuaire à Saint-Malo, et la Commission Nationale du Débat Public ont lancé une vaste concertation sur le projet de modernisation du terminal du Naye.

Après avoir été invités à une réunion publique de lancement de la concertation le 1^{er} octobre, vous avez pu vous informer et vous exprimer lors d'ateliers thématiques, mais aussi par courriel, via un registre d'enquête ou une plateforme en ligne.

Participez, à distance, à la réunion publique de restitution des ateliers participatifs **vendredi 13 novembre à 20h**, en vous rendant sur bretagne.bzh/concertation-cndp-terminaldunaye et les réseaux sociaux de la Région Bretagne

LE SAVIEZ-VOUS ?
Il est encore possible de contribuer jusqu'au 13 novembre inclus !
Retrouvez toutes les modalités de participation à la concertation sur bretagne.bzh/concertation-cndp-terminaldunaye



Port de Saint-Malo MODERNISATION DU TERMINAL DU NAYE

Dossier de concertation préalable avec garants du 1^{er} octobre au 13 novembre 2020

en application de l'article L1123-8 du Code de l'environnement



Un port de la Région Bretagne

Exploité par

Projet soutenu par

Partie 2 : Le projet

UN ÉQUIPEMENT AU SERVICE DE SON TERRITOIRE

Historique du terminal du Naye
De 1925 à aujourd'hui, les grandes étapes de la construction

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

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

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

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

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

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



Le terminal du Naye au sein du territoire du territoire de la Région Bretagne

Le port de Saint-Malo est un emblème pour l'activité touristique et l'accueil d'étrangers. Il s'inscrit dans un territoire avoisinant de la zone de la Baie de Saint-Michel. Le port de Saint-Malo regroupe 120 305 habitants répartis sur 73 communes regroupées en quatre intercommunalités :
- Saint-Malo Agglomération,
- Communauté de communes du Pays de Dix,
- Communauté de communes de la Côte d'Emeraude,
- Communauté de communes de la Région Romaneque.

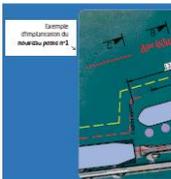
Le port est constitué de deux zones distinctes :
- L'avant-port avec le terminal du Naye qui accueille le trafic des ferries avec l'Angleterre et les Îles Anglo-Normandes. Il est complété par des zones dédiées à la réception des navires de croisière (10 000 croisiéristes accueillis en 2019), le trafic côtier (200 000 passagers), le port de plaisance des Bas-Sablons et la pêche.

Les bassins intérieurs à flot accessibles par l'écluse du Naye accueillent le trafic des marchandises hors ferries, l'activité de réparation navale, la pêche et un port de plaisance.



Le scénario 1 Améliorer le fonctionnement par la rénovation du poste 1

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



Conséquences sur le fonctionnement du terminal
La rénovation du poste numéro 1 permettra d'accueillir des ferries à jauge plus grande (JPG), ce qui désengorgera le poste numéro 2. Une escale supplémentaire favorisée midi sera donc possible. La sécurisation de l'accès des navires de commerce à l'écluse du Naye sera assurée grâce au repositionnement du poste.

Impacts sur l'environnement humain et naturel
L'investissement du projet sera impacté en partie par la phase travaux, en particulier par des nuisances acoustiques lors de la réalisation du poste numéro 1 des emplacements.

Conséquences sur les activités économiques
La possible augmentation du trafic croisiériste limite, en fonction de l'évolution de l'équipement de capacité maritime.

Description des travaux et des aménagements
La déconstruction et la reconstruction du poste à quai n°1.
L'objectif est d'améliorer les conditions d'accès en usages du poste n°1 en supprimant les obstacles existants de façon permanente et en outre sécurisé par rapport au chenal d'accès à l'écluse du Naye.
Le programme vise à prolonger l'activité du poste numéro 1 et à sécuriser le cheminement des piétons et des piétons des navires.

Mesures de suivi des impacts
- Réaliser un nouveau tronçon d'assèchement et d'entretien.
- Réaliser des nouveaux ouvrages pour l'entretien des véhicules et l'entretien des équipements des piétons.
- La lampe d'accès des véhicules aux ferries complétera une passerelle pour faciliter le cheminement des piétons et des piétons des navires.

Le scénario 2 Améliorer le fonctionnement par un poste 2 plus accessible

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



Description des travaux et des aménagements
L'agrandissement et l'élargissement du chenal d'accès.
L'objectif est d'améliorer les accès maritimes et faire passer les ferries à jauge plus grande (JPG) et les ferries de croisière (JPG) dans les zones de retour ou d'attente. Le complexe maritime du site est particulièrement complexe et est caractérisé par un manque d'importance et des zones accidentées et rocheuses.

Impacts sur l'environnement
Le passage sera modifié en raison de la présence de rochers. Les équipements des piétons sont soumis à l'absence de l'architecture. L'investissement aura pour objectif de sécuriser l'accès au poste 2 par la modernisation des quais, d'éliminer les obstacles et de sécuriser l'accès.

Conséquences sur l'économie
La réalisation de ce scénario permettra d'accueillir des ferries à jauge plus grande (JPG) et les ferries de croisière (JPG) dans les zones de retour ou d'attente. Le complexe maritime du site est particulièrement complexe et est caractérisé par un manque d'importance et des zones accidentées et rocheuses.



Impacts sur l'environnement humain et naturel
La nature des travaux (dragage, dragage) nécessitera la mise en place d'une étude d'impact. Les zones de dragage nécessitent de se coordonner avec les zones de pêche. Les méthodes de dragage envisagées, ainsi qu'une surveillance accrue de leurs conséquences, visent à limiter les nuisances possibles pendant les travaux. Les travaux seront réalisés pendant les heures de faible fréquentation.

Conséquences sur l'économie
Dans ce scénario, l'absence de l'investissement des accès maritimes sera annulée par la construction des escales sur le poste 2 et l'agrandissement des zones d'attente appliquées aux installations existantes dans le port.



Le scénario 3 Améliorer l'ensemble de l'équipement

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



Description des travaux et des aménagements
Régénération complète du terre-plein.
La réorganisation globale des flux, prenant en compte les contraintes et permettant de créer une agglomération de véhicules, nécessitera les aménagements suivants :
À réviser
- Une zone d'accueil et de contrôle des véhicules destinée à l'attente de vos véhicules depuis le terre-plein comprenant une zone de pré-embarkement des véhicules, des zones d'attente et de contrôle pour les compagnies, des zones de contrôle pour la PAF et la douane.
- Une zone d'attente pour les services de sécurité et de contrôle.
- Une zone d'attente pour le personnel des PL, en dehors des heures d'opération.

Impacts sur l'environnement
Le passage sera modifié en raison de la présence de rochers. Les équipements des piétons sont soumis à l'absence de l'architecture. L'investissement aura pour objectif de sécuriser l'accès au poste 2 par la modernisation des quais, d'éliminer les obstacles et de sécuriser l'accès.

Conséquences sur l'économie
La réalisation de ce scénario permettra d'accueillir des ferries à jauge plus grande (JPG) et les ferries de croisière (JPG) dans les zones de retour ou d'attente. Le complexe maritime du site est particulièrement complexe et est caractérisé par un manque d'importance et des zones accidentées et rocheuses.

Impacts sur l'environnement
Le passage sera modifié en raison de la présence de rochers. Les équipements des piétons sont soumis à l'absence de l'architecture. L'investissement aura pour objectif de sécuriser l'accès au poste 2 par la modernisation des quais, d'éliminer les obstacles et de sécuriser l'accès.

Conséquences sur l'économie
La réalisation de ce scénario permettra d'accueillir des ferries à jauge plus grande (JPG) et les ferries de croisière (JPG) dans les zones de retour ou d'attente. Le complexe maritime du site est particulièrement complexe et est caractérisé par un manque d'importance et des zones accidentées et rocheuses.

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

LE COÛT ET LE FINANCEMENT

Montants investis en € TTC

Scénario	réf	1	2	3
Valeur nominale	20	40	30	48
Valeur forfaitaire	30	30	10	42
États et prix d'achat	5	10	10	20
Montant total estimé	35	60	50	110

LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL ET LES ÉTAPES CLÉS DU PROJET

Concertation publique	Octobre - novembre 2020
État des travaux de la concertation	Décembre 2020
Début des travaux de construction et démarrage	Décembre 2020
Phase d'acceptation publique et autorisation de réaliser les travaux	Mi-2021
Début des travaux	2022

Coût total du scénario 3 : 110 M€ TTC



- Communiqué de presse du 29 septembre 2020 (conseil portuaire de Saint-Malo)



Ports de
Saint-Malo & Cancale

Communiqué de presse
Mardi 29 septembre 2020,
à Saint-Malo



Dockers, activité, investissement, environnement, terminal du Naye...

Un ordre du jour dense au conseil portuaire de Saint-Malo

La Région Bretagne, autorité concédante, et EDEIS, son concessionnaire, ont réuni ce mardi un conseil portuaire dont l'ordre du jour, en cette rentrée hors norme, est particulièrement riche et complexe. Crise sanitaire, Brexit, liquidation de la société des dockers... Stéphane Perrin, conseiller régional pour le Pays de Saint-Malo, Jean-Baptiste Ritlé et Simon Dreschel, respectivement directeur général des ports de Saint-Malo/Cancale et directeur du développement des territoires chez EDEIS, ont échangé avec les acteurs portuaires sur les dossiers du moment qui relèvent du court, mais aussi du moyen et long terme. Car l'ambition pour les ports de Saint-Malo & Cancale reste intacte : investir pour développer l'activité et adapter sa feuille de route, si besoin, pour apporter les changements souhaités et attendus.

Services de manutention : reprise d'activité pour 25 dockers depuis le 21 septembre

La Région et l'Etat ont engagé une concertation pour répondre à la situation de crise socio-économique que le port de Saint-Malo a traversée ces derniers mois, suite à la liquidation judiciaire de la société SMM. Ce processus a permis d'aboutir à une proposition de principes partagés entre pouvoirs publics, syndicat des ouvriers dockers du port et entreprises manutentionnaires. Ils ont ainsi été actés :

- le recrutement, parmi les anciens salariés de SMM, de 13 ouvriers-dockers par Solent Stevedores, nouvel opérateur, et de 12 autres par l'Agence Maritime Malouine ;
- l'application des salaires et conditions statutaires telles que prévues par la CCNU Ports et Manutentions ;
- l'accompagnement individualisé des 7 ouvriers-dockers n'ayant pas retrouvé leur emploi (formation-reconversion et priorité à l'embauche), via les services de l'Etat et de la Région ;
- la mise en place d'un comité de suivi.

Les investissements de la Région : port tournant, poste de commande et gare maritime

• Un nouveau pont tournant d'ici le printemps 2021

L'ouvrage actuel est un pont basculant avec deux battants qui se soulèvent de chaque côté. Construit en 1950 dans le cadre des travaux de reconstruction d'après-guerre, il a beaucoup vieilli : sa structure métallique, vétuste, doit être remplacée et ses fondations sous-marines sont attaquées par la corrosion.

Le nouveau pont tournant à une seule volée offrira un passage plus aisé et plus sécurisé pour les bateaux. Cet investissement d'un montant de 7,7 M€ garantit aussi la sécurité des piétons, cyclistes et autres véhicules. Les futurs trottoirs auront chacun une largeur de 2,9 m -contre 1 m actuellement-, facilitant ainsi des modes de déplacement doux dans ce secteur. Les travaux vont démarrer en octobre pour une durée de 6 mois.



Contact presse :
Région Bretagne - Odile Bruley - presse@bretagne.bzh - 06 78 87 40 57
Edeis - Myriam Maesson - myriam.maesson@edeis.com - 06 08 82 27 89



EDEIS
Ports de Saint-Malo & Cancale
sans territoire de la Région
35000 Saint-Malo



Bilan d'exploitation d'EDEIS

• Trafic passagers en forte baisse (- 85%)

Entre le confinement général et la poursuite de l'état d'urgence sanitaire jusqu'au 11 juillet, l'année 2020 a été considérablement bouleversée. La reprise restreinte des activités de Condor Ferries et de Brittany Ferries le 17 juillet s'est faite dans le respect de toutes les mesures de protection et avec un aménagement des installations permettant de suivre un protocole sanitaire strict.

Après l'instauration d'une quarantaine au Royaume-Uni pour les voyageurs en provenance de France le 15 août dernier, le trafic a de nouveau été ralenti avec la suspension des liaisons Saint-Malo-Portsmouth de la Brittany Ferries, depuis le 7 septembre et jusqu'au 22 mars. Si Condor Ferries maintient jusqu'à présent deux rotations par semaine avec Jersey (au lieu de 20), tout passager doit cependant s'isoler durant 5 jours et effectuer deux tests PCR, l'un à l'arrivée, l'autre à l'issue de l'isolement.

Évolution du nombre de passagers 2020 enregistré par St-Malo

Sur les 8 premiers mois de l'année 2020	Sur les 8 premiers mois de l'année 2019
236 506 passagers du Royaume-Uni	57 265 passagers du Royaume-Uni
229 258 passagers des Îles Anglo-Normandes	21 983 passagers des Îles Anglo-Normandes

• Croisière : la nouvelle offre de la Compagnie du Ponant le long des côtes et Îles bretonnes

Les compagnies ont annulé toutes leurs escalades programmées en 2020 et ce, jusqu'à jeudi 24 septembre, suite aux recommandations de l'Allemagne concernant les voyages dans les zones rouges en France. Ces derniers mois, EDEIS a travaillé avec la Compagnie du Ponant afin de mettre en place une nouvelle offre de croisière, dès que les conditions sanitaires l'ont permis. Ainsi, un nouveau tour de Bretagne par ses côtes et ses îles a été proposé au départ de Saint-Malo. Durant l'été, 12 départs/arrivées ont eu lieu et l'objectif est que cette offre, véritable atout pour la Cité corsaire, puisse être renouvelée et pérennisée dans les années futures.

• Pêche : des chiffres en hausse et de nouvelles infrastructures en projet

Sur les 8 premiers mois de 2020, les chiffres sont en hausse de 15,8% par rapport à la même période en 2019 (329 contre 284 tonnes). L'intérêt pour les circuits courts et la pêche locale ne fait que croître, confortant la volonté de la Région et d'EDEIS de faire de Saint-Malo/Cancale une véritable place pour le marché des produits de la mer, mettant en valeur ses atouts locaux en particulier l'araignée.

EDEIS poursuit la concertation engagée avec la filière pêche afin de co-construire le port de pêche de demain. Un premier plan de masse des futures infrastructures, dont une nouvelle criée, devrait être présenté fin 2020, avec un objectif de mise en service en 2023.

• Commerce : fret ferries et trafic cargos en net recul

L'activité fret sur les ferries étant directement liée au transport de passagers, les impacts de la crise sanitaire se retrouvent également dans cette part du trafic de marchandises du port. Quant au trafic cargos, il est resté à un niveau normal jusqu'en juin, mais l'arrêt des activités de manutention, suite à la liquidation de Saint-Malo Manutention, a stoppé ces transits jusqu'au 22 septembre dernier. Depuis, l'activité a repris avec 44 000 tonnes traitées en une semaine sur 9 cargos.

Tonnage	1/01 au 1/08 2019	1/01 au 1/08 2020	Écart
Trafic cargos	489 965	277 404	-23 %
Fret ferries	230 018	70 915	-69 %
Total	719 983	448 320	-38 %

Une première au XXI^e siècle : le 1^{er} octobre, le port accueillera le cargo à voile Grain de Sel, qui a choisi Saint-Malo comme port d'attache. Fin octobre, il partira rejoindre New York chargé de vins naturels bio. Il ralliera ensuite les Caraïbes et l'Amérique centrale afin de revenir chargé de cacao et café. EDEIS et la Région cherchent à obtenir de l'Etat un agrément bio qui permettrait à l'entreprise de Morlaix de débarquer sa cargaison dans le port malouin.

• Modernisation du poste de commande de l'écluse du Naye : une garantie de sécurité



Cette opération (320 000 €) prévoit de moderniser le lieu de travail des étudiants/portiers en y intégrant une surélévation vitrée. Elle leur offrira une vision périphérique et par conséquent une meilleure visibilité sur l'ensemble des ouvrages. Avec un poste de commande intervenant sur les 3 points (l'écluse, Saint-Servan et bientôt Saint-Malo), priorité est donnée à la sécurité des manœuvres ainsi qu'à la surveillance des mouvements des usagers sur la voie publique, notamment lors de fortes affluences. Une construction nouvelle est par ailleurs prévue entre le poste de commande et la capitainerie afin d'y accueillir les installations techniques, initialement situées au rez-de-chaussée du poste.

• Futur terminal du Naye : répondre aux standards de confort, services et sécurité

Pour maintenir l'activité du terminal maritime du Naye, accroître son attractivité et celle du port de Saint-Malo, il est aujourd'hui indispensable de moderniser cet équipement et de l'aligner sur les standards actuels de confort, de services et de sécurité. Maître d'ouvrage de ce vaste chantier, estimé entre 50 et 110 M€ selon le projet retenu, la Région a fixé ses priorités concernant :

- Les quais : à ce jour, ils ne sont pas adaptés à l'accueil des navires à grande vitesse et le quai n'a pu recevoir que des navires de petite capacité ;
- Les équipements assurant l'embarquement des passagers piétons : obsolètes, ils doivent être améliorés ;
- La gare maritime, ses annexes et parkings : ces installations, vieillissantes et peu confortables, n'offrent plus aux voyageurs les services attendus. Côté véhicules, le volume embarquant engorge souvent l'accès à la gare maritime, gênant la circulation urbaine et rendant dangereux le cheminement des piétons ;
- Les infrastructures de l'avant-port : certaines ont vieilli et nécessitent d'être réparées ou modernisées ;
- L'empreinte environnementale liée au transport des passagers : significative, elle doit être améliorée ;
- L'interface ville/port : les liaisons intramurales/Sablons/Saint-Servan ont besoin d'être retravaillées ;
- L'élargissement de périmètre portuaire : cette opération permettra d'intégrer, dans un îlot urbain concédé de 8 700 m² à l'Est du port, l'hébergement d'activités à vocation principalement portuaire. Après acquisition et démolition, ce nouvel espace pourra être aménagé à partir du premier trimestre 2021. Il permettra le développement du pôle de réparation navale Jacques Cartier.



• Concertation préalable du 1^{er} octobre au 13 novembre : réunions publiques et ateliers thématiques

Début octobre démarre, sous l'égide de la CNDP (Commission Nationale du Débat Public), la concertation préalable à l'enquête publique portant sur le réaménagement du terminal ferry du Naye.

La Région organise une première réunion publique jeudi 1^{er} octobre à 20h au Théâtre de l'Hermine et une seconde aura lieu le 5 novembre. Trois ateliers thématiques, ouverts à tous sur inscription, sont par ailleurs organisés à l'initiative portuaire de la Région, quel que soit le jour :

- sur le développement économique du port et, plus largement, du pays de Saint-Malo (5^e et 12 octobre à 19h30) ;
- sur les enjeux environnementaux (6 et 13 octobre à 19h30) ;
- sur les liaisons à améliorer entre la ville et le port (1er et 25 octobre à 19h30).

• Plaisance : renouvellement des concessions à horizon 2022/23

À ce jour, le périmètre portuaire de Saint-Malo intègre plusieurs zones dédiées à la plaisance : différentes zones de mouillage et deux concessions majeures, Sablons et Vauban, exploitées respectivement par la Ville et la CCI, qui arriveront à leur terme en 2022. L'année 2021 sera donc consacrée au travail préliminaire conduisant au(x) nouveau(x) contrat(s) de concession qui prendront effet en 2023.

Enjeux environnementaux

Si le port de Saint-Malo est un vecteur de développement économique et d'emploi, il est également empreint d'une dimension environnementale forte. Une grande partie des projets d'investissement d'EDEIS y sont directement concernés. Le concessionnaire lance actuellement les phases préliminaires des futures certifications avec pour objectif d'être certifiés ISO 9001, ISO 14001 et ISO 50001. Le suivi de ces référentiels garantit des stratégies de développement durables et transparentes.

De nouveaux outils de mesure

EDEIS travaille au déploiement de la fibre optique sur l'ensemble du port d'ici fin 2020, une étape nécessaire avant la mise en place de nouveaux outils de mesure :

- qualité de l'air : des sondes et capteurs seront installés sur le port afin de connaître l'impact des activités et de partager les chiffres avec la population,
- comptage énergétique,
- surveillance des consommations d'eau,
- gestion intelligente des éclairages...

En ce qui concerne les capteurs atmosphériques, une première campagne de mesures devrait se dérouler 4 mois avant la mise en place de la première trémie dépolluée afin de comparer l'avant et l'après.

Première trémie dépolluée installée d'ici fin 2021

EDEIS travaille avec les équipes d'EDEIS Nantes sur le développement d'une trémie dépolluée, adaptée aux besoins du port de Saint-Malo et aux différents types de marchandises qui y sont débarqués. L'enjeu est d'améliorer les opérations de nettoyage après déchargement. La première trémie dépolluée, dont le coût est estimé à 1,2 M€, devrait être installée d'ici fin 2021. Suite à sa mise en place, un retour d'expérience sera réalisé sur une période de 3 à 4 mois pour ajuster la fabrication des autres trémies.

D'autres actions sont en cours, notamment l'élaboration d'une charte de bonnes pratiques avec l'ensemble des acteurs portuaires. L'adhésion et la signature de la charte sont prévues en mars 2021.

Surveillance des blooms phytoplanktoniques avec l'IFREMER

Ce bloom ne s'est pas produit cet été, grâce à la surveillance du niveau d'oxygénation des bassins mis en place par la Région, en lien avec l'IFREMER. Ces phénomènes physico-chimiques s'inscrivent sur le temps long (saisonnalité, météorologie...) et nécessitent un suivi instrumentalisé de qualité. C'est pourquoi la Région a souhaité installer, sous son pilotage, une démarche scientifique, en lien avec les concessionnaires (EDEIS, CCI, Ville de St-Malo). Un groupe s'est constitué avec l'Agence de l'Eau, la Commission locale de l'Eau du SAGE (schéma d'aménagement et de la gestion des eaux), l'IFREMER, le muséum national de l'histoire naturelle, les services de l'Etat. Il déterminera des indicateurs utiles à tous et accompagnera la Région sur le déploiement des mesures et le suivi qualité, en fonction des tendances relevées.

A noter que Saint-Malo se différencie de nombreux ports car il ne se situe pas à l'embouchure d'un fleuve. Ses apports en eaux, très limités dans ses bassins intérieurs, sont assurés soit par les eaux de pluie, directement ou par ruissellement, soit artificiellement, par pompage d'eau de mer pour maintenir les niveaux.

Brexit

Trafic transmanche : infrastructures adaptées

Le port de Saint-Malo a toujours attiré de nombreux britanniques et, malgré le manque de visibilité et les contraintes en vigueur, il peut à tout moment accueillir passagers et marchandises. Les nouvelles contraintes du Brexit ont été anticipées avec l'ensemble des acteurs (transporteurs, compagnies maritimes, services de l'Etat) et les infrastructures adaptées à un Brexit dur, voire à un No Deal.

Pêche : la Région fait front à Bruxelles

Les enjeux concernant la pêche dépassent largement le cadre de Saint-Malo et diffèrent en fonction du type de pêche, côtière ou hauturière. L'équité demeure, en particulier sur l'accès mutuel aux zones de pêche et les modalités de débarques. Loïc Chesneau-Girard, Président de la Région, est très mobilisé sur ce sujet. Il a été élu, le 22 septembre, Président du groupe de contact au sein du Comité des Régions de l'UE, en charge des relations entre les collectivités des 27 et le Royaume-Uni, après mise en œuvre du Brexit.



Saint-Malo, Jeudi 5 novembre 2020

Projet de modernisation du Terminal du Naye de Saint-Malo La réunion publique de restitution des ateliers maintenue, mais en visio

Le 1^{er} octobre dernier, une première réunion publique lançait la concertation préalable à l'enquête publique portant sur le réaménagement du Terminal ferry du Naye. Ateliers participatifs, registre d'enquête, plateforme en ligne... : tous ceux qui le souhaitaient ont pu s'informer et s'exprimer. Ils peuvent encore le faire jusqu'au 13 novembre. La rencontre permettant de restituer les principaux commentaires et questionnements issus des ateliers participatifs devait avoir lieu à Saint-Malo. Compte tenu du contexte sanitaire, elle est remplacée par une réunion publique en visioconférence, le vendredi 13 novembre à 20h. Tous les intéressés sont invités à se connecter sur bretagne.bzh/concertation-cndp-terminalduaye et sur les réseaux sociaux twitter (@regionbretagne) et facebook de la Région Bretagne.

Pour maintenir l'activité du terminal maritime du Naye, accroître son attractivité et celle du port de Saint-Malo, il est aujourd'hui indispensable de moderniser cet équipement et de l'aligner sur les standards européens actuels de confort, de services et de sécurité. La Région Bretagne, maître d'ouvrage, a travaillé sur ce vaste chantier qu'elle estime entre 50 et 110 M€ selon le scénario retenu.

Avant d'aller plus loin dans la définition du projet, la concertation préalable à l'enquête publique a débuté en octobre sous l'égide de la CNDP (Commission Nationale du Débat Public).

Ainsi, une première réunion publique a eu lieu le 1^{er} octobre et 3 ateliers thématiques, ouverts à tous, ont été organisés à l'antenne portuaire de la Région autour des thèmes du développement économique du port et du pays de Saint-Malo (5 & 12 octobre), des enjeux environnementaux (5 & 13 octobre) et des liaisons à améliorer entre ville et port (8 & 15 octobre).

Toutes les informations étaient par ailleurs mises à disposition du public – sur une page internet dédiée, en mairie à Saint-Malo et à Dinard, via une exposition présente dans plusieurs endroits de la ville accompagnée, certains jours, de la présence de l'équipe projet – permettant à chacun de s'exprimer et de poser des questions.

Ce 13 novembre, aura lieu, en distanciel, la dernière réunion publique de cette concertation préalable. Elle permettra de restituer l'essentiel des échanges issus des ateliers participatifs avant que la CNDP n'établisse un bilan qui permettra à la Région de préciser son projet. Rendez-vous est donné sur le site bretagne.bzh/concertation-cndp-terminalduaye et sur les réseaux sociaux twitter et facebook de la Région Bretagne le 13 novembre à 20h.

Les contributions sont encore possible jusqu'au 13 novembre inclus sur : bretagne.bzh/concertation-cndp-terminalduaye.

En quoi consiste le projet de réaménagement du Terminal du Naye ?

L'ensemble des composantes du terminal sont concernées :

- des accès nautiques à améliorer ;
- des quais à adapter à l'accueil des navires à grande vitesse ou de grande capacité ;
- les équipements d'embarquement des passagers piétons à moderniser et améliorer ;
- la gare maritime, ses annexes, parkings et accès, à réorganiser pour proposer davantage de services aux voyageurs, fluidifier et sécuriser les circulations des véhicules et des piétons ;

- certaines infrastructures de l'avant-port doivent être réparées ou modernisées ;
- l'empreinte environnementale liée au transport des passagers doit être améliorée ;
- l'interface ville/port, notamment les liaisons Inramuros/Sablons/Saint Servan, doivent être réaménagées.

SERVICE PRESSE

02 99 27 23 96 | presse@regionbretagne.bzh
Odile Gruby (06 76 87 49 57) | Rose-Marie Louis (06 88 00 04 53) | Sylvain La Ouzgou (06 42 32 33 57) | Julien Lagache (07 97 23 89 97)
www.bretagne.bzh/espace-presse | [@regionbretagne](https://twitter.com/regionbretagne)

- Ouest France, 29/09/2020

<https://www.ouest-france.fr/bretagne/saint-malo-35400/port-de-saint-malo-le-terminal-ferry-du-naye-va-entrer-en-chantier-6993930>

QUEST FRANCE

Port de Saint-Malo. Le terminal ferry du Naye va entrer en chantier

Le public est invité à une réunion de concertation, ce jeudi 1er octobre. Les différents scénarios de la modernisation du terminal ferry du Naye seront évoqués.



La Région est prête à investir 110 millions d'euros dans la rénovation du terminal ferry du Naye. | OUEST-FRANCE ARCHIVES. Afficher le diaporama

Ouest-France | Isabelle L.E. | Publié le 29/09/2020 à 16h06

La région Bretagne, propriétaire du port de Saint-Malo depuis 2007, lance une campagne de concertation sur la modernisation du terminal ferry. Première étape, ce jeudi 1^{er} octobre 2020, avec la tenue d'une réunion publique. Combien vont coûter les travaux du terminal ferry ?

Propriétaire du port de Saint-Malo depuis le 1^{er} janvier 2007, la région Bretagne a confié à la société Edeis l'exploitation de la majorité de l'infrastructure, avant-port et bassins intérieurs à flot, au 1^{er} janvier 2020. La Région étudie, depuis plusieurs années, la modernisation du terminal ferry du Naye. Elle envisage, selon les différents scénarios, d'y investir entre 35 et 110 millions d'euros.

Pourquoi engager de telles sommes ?

La structure est vieillissante, appuie Stéphane Perrin, conseiller régional. Le premier poste à quai est vétuste, limité en capacité et dépendant des horaires de marée. Il n'accueille que 5 % des escales. Le second demande à être amélioré. Aucun des postes d'amarrage n'est adapté aux navires à grande vitesse. La gare maritime est d'un autre âge, sa capacité d'accueil et celle du parking sont insuffisantes... En outre, il faudra améliorer la liaison entre le port et Intra-muros, énumère la Région. L'enjeu est de conserver, voire d'augmenter les liaisons transmanche.

Combien de solutions sont envisagées ?

Quatre scénarios sont à l'étude. Le premier comprend les aménagements obligatoires liés à la vétusté. Les suivants apportent des compléments. Le plus complet (le n° 3) prévoit la construction d'une nouvelle gare maritime et la refonte intégrale du terre-plein. Il a les faveurs de la Région.

Comment se tenir au courant de l'avancement du projet ?

Une vaste concertation est prévue. Première étape ce jeudi, avec la tenue d'une réunion publique, placée sous l'égide de la Commission nationale du débat public. Le projet et ses enjeux seront présentés. Un bilan sera dressé à l'issue des différentes étapes. Puis, le maître d'ouvrage émettra une synthèse des avis exprimés et répondra aux questions posées.

Réunion publique ce jeudi 1^{er} octobre 2020, au théâtre l'Hermine, à 20 h. [Possibilité de donner son avis en ligne.](#)

Ateliers thématiques, à l'antenne portuaire de la Région, quai du Pourquoi-Pas, les 5 et 12 octobre, à 20 h 30. Le terminal ferry, vecteur de développement économique. Les 6 et 13 octobre, à 20 h 30. Quels enjeux environnementaux pour le port de Saint-Malo ? Les 8 et 15 octobre, à 20 h 30. Les liaisons entre la ville et le port.

Avant chaque atelier, visite du terminal à 19 h 30. Inscriptions aux ateliers : bretagne.bzh/concertation-cndp-terminaldunaye

- Le Pays Malouin, 30/09/2020

https://actu.fr/bretagne/saint-malo_35288/une-reunion-publique-et-des-ateliers-pour-evoquer-l-avenir-du-port-de-saint-malo_36480837.html

LE PAYS MALOUIN

Une réunion publique et des ateliers pour évoquer l'avenir du port de Saint-Malo

Jeudi 1er octobre 2020, une réunion publique de concertation est organisée à Saint-Malo à propos des projets concernant le port, notamment le terminal ferry.



Une réunion publique est prévue jeudi 1er octobre 2020, pour évoquer l'avenir du port de Saint-Malo. (©Le Pays Malouin)
Par [Rédaction Saint-Malo](#) Publié le 30 Sep 20 à 15:29 mis à jour le 30 Sep 20 à 15:29

Le **Région Bretagne** et la **société Edeis**, l'exploitant du **port de Saint-Malo**, organisent jeudi 1er octobre 2020, à 20 h à l'espace Bouvet, une **réunion publique** de concertation consacrée à la **modernisation du terminal ferry**

du Naye. Ce rendez-vous sera l'occasion d'évoquer plus largement les projets concernant le port de Saint-Malo.

L'idée est de présenter au public les projets mais aussi les enjeux à propos d'une modernisation du terminal ferry, mais aussi d'ouvrir le débat sur l'opportunité de réaliser de tels travaux, qui pourraient s'élever jusqu'à 110 millions d'euros pour la région. Le public peut aussi consulter le projet et donner son avis en ligne, via [le site de la Région Bretagne](#).

Des ateliers thématiques

Des ateliers thématiques seront ensuite proposés, à l'antenne portuaire de la Région Bretagne (quai du Pourquoi Pas, à Saint-Malo) :

- Les 5 et 12 octobre à 20 h 30 « Terminal ferry : un vecteur de développement économique du port de Saint-Malo ».
- Les 6 et 13 octobre à 20 h 30 « Quels enjeux environnementaux pour le port de Saint-Malo ? ».
- Les 8 et 15 octobre à 20 h 30 « Les liaisons entre la ville et le port de Saint-Malo : comment les améliorer ? ».

Inscription obligatoire sur [le site de la Région Bretagne](#).

- Ouest France, 02/10/2020

<https://www.ouest-france.fr/bretagne/saint-malo-35400/saint-malo-et-t-en-penses-quo-tu-du-futur-terminal-8998799>

OUEST FRANCE

Saint-Malo. Et t'en penses quoi, toi, du futur terminal ?

C'est l'affaire de tous, y compris des générations à venir. Le terminal du Naye de demain se dessine aujourd'hui, et ne se décidera pas sans nous.



Distanciations sociales et masque, lors de la réunion publique, au théâtre l'Hermine | DR.Afficher le diaporama

Ouest-France/Brigitte SAVERAT-GUILLARD | Publié le 02/10/2020 à 20h15

Personne ne sait encore à quoi ressemblera le terminal du Naye, demain. Et tout le monde est invité à donner son avis. C'est le message martelé tout au long de la réunion publique, organisée par la Région, jeudi soir, au théâtre l'Hermine. 130 personnes s'y étaient déplacées, d'autres ont préféré les réseaux sociaux. Bilan de la soirée ? Deux bonnes heures, parfois longues, mais riches d'enseignements. Tout y est passé. Enfin de ce que l'on en sait. Mais laissons le maire, Gilles Lurton, ouvrir la soirée. Le port malouin ne fait-il pas partie intégrante de la ville ?

Alors, forcément, « les Malouins sont intéressés » par son devenir, lui « qui a connu quelques soubresauts ces derniers temps ». Tout va mieux côté docks, « depuis la semaine dernière, de nouveau, les navires entrent dans le port ».

De la concurrence

Pour le reste, « nous tenons au trafic passagers, à la Brittany Ferries, et sommes convaincus que le terminal ferry a de l'avenir », conduit le maire.

Il n'est pas le seul. Dans la salle, un représentant de la compagnie confirme. Oui, le trafic sur le terminal, dont l'activité pèse pour environ de la moitié du chiffre d'affaires du port, est, depuis quelques années, légèrement orienté à la baisse. Il y a la concurrence du tunnel sous la Manche, celle du trafic aérien. Entre les ports aussi avec, ici, « un problème d'attractivité », explique la Région. Pour couronner le tout, la livre à baisse.

Néanmoins, « 85 % des passagers britanniques sont pour nous », poursuit la Brittany Ferries. Un marché « mature, stable, solide. Les Britanniques ont été pionniers en matière de tourisme, et nous sommes confiants sur leur envie de continuer à voyager ».

L'arrivée à Saint-Malo « leur fait toujours un effet phénoménal, un atout qu'il faut préserver ». Moyennant un sérieux coup de jeune.

Les infrastructures maritimes du Naye sont vétustes, sous-dimensionnées, inadaptées à terre. L'avant-port est envasé et un quart des escales perturbées par la marée. Sans compter les risques de collisions ou les exigences d'accueil et de sécurité « qui devront être portées au niveau de l'aéroportuaire ».

Quatre scénarios sont présentés, du plus simple au plus abouti, allant de 36 millions à 110 millions, financés à 99,5 % par la Région, 0,5 % par l'Union européenne. Le plus abouti a les faveurs de la Région, mais rien n'est écrit.

« Toutes les questions peuvent être posées. Même l'opportunité » du projet, dit Stéphane Perrin. Elle le sera, dans la salle. La réponse sans appel, les enjeux importants. « Saint-Malo ne sera jamais Le Havre, encore moins Rotterdam », mais la Région ambitionne d'augmenter les parts de marché du transport maritime par rapport à la route, de développer les complémentarités interportuaires, et de mettre ce réseau au service de l'économie régionale.

Il y a des cartes à jouer. Peut-être celle du Brexit, qui pourrait voir la création de lignes maritimes Europe – Irlande, au départ et à l'arrivée de Saint-Malo.

Tout cela interroge. Quid du réseau ferré port – gare « conservé par les municipalités successives » ? Des conditions de circulation ? Des embouteillages en saison, mais aussi des contrôles liés au Brexit ? De l'impact écologique ? Y aura-t-il de nouvelles liaisons, vers l'Espagne et l'Europe du Nord ? Et à quoi ressembleraient les croisières accueillies ? Promis, « à rien de ce qui se passe à Venise » et pour ce qui est de n'accepter que des navires de croisières battant pavillon français, « on ne sait pas faire, mais la Région n'aidera jamais des compagnies low cost de type Ryanair ».

Quant aux énergies de demain, « le projet prévoit une boucle d'hydrogène ».

Autant de sujets qui feront l'objet d'ateliers. « Le projet ne se fera pas s'il n'est pas partagé avec la population », martèle Stéphane Perrin. Alors promis, on s'inscrit !

Premier atelier thématique lundi 5 octobre à 20 h 30, avec visite du terminal dès 19 h 30. Infos et inscriptions sur bretagne.bzh/concertation-cndp-terminaldunaye

- Ouest France, 12/11/2020

<https://www.ouest-france.fr/bretagne/saint-malo-35400/saint-malo-terminal-ferry-du-naye-vos-avis-seront-restitués-en-visioconférence-7049185>

OUEST FRANCE

Saint-Malo. Terminal ferry du Naye : vos avis seront restitués en visioconférence

Après près d'un mois et demi de consultation, la Région Bretagne va rendre compte des travaux des ateliers sur le projet de modernisation du terminal ferry du Naye. La réunion se fera en visioconférence, accessible à tous.



Le terminal ferry du Naye va être modernisé pour renforcer l'attractivité du port. | OUEST FRANCE ARCHIVES.Afficher le diaporama

Ouest-France | Publié le 12/11/2020 à 16h12

La Région Bretagne, propriétaire du port de Saint-Malo, a décidé de lancer de grands travaux pour développer l'attractivité portuaire et moderniser le terminal ferry du Naye. Mais elle ne souhaite pas décider seule et s'affranchissant de l'avis des Malouins. C'est pour cela qu'elle a lancé une vaste consultation depuis le 1^{er} octobre.

Ateliers participatifs, registre d'enquête, plateforme en ligne... Tous ceux qui le souhaitent ont pu s'informer et s'exprimer. Ce vendredi 13 novembre marque la fin de la consultation et la restitution des travaux. À 20 h, une réunion publique aura lieu en visio pour rapporter les principaux commentaires et questionnements.

Cette réunion peut être suivie sur le site internet bretagne.bzh/concertation-cndp-terminaldunaye, sur les réseaux sociaux twitter (@regionbretagne) et Facebook de la région Bretagne.

- Compte-rendu de la réunion publique de lancement du 1^{er} octobre 2020

Informations pratiques

La réunion s'est déroulée dans le théâtre Bouvet, dont la configuration a été adaptée à la situation sanitaire : un rang sur deux occupé, un siège sur deux occupé par rang disponible. Cette configuration ne semble pas avoir gêné les participants qui ont pu bénéficier de conditions d'écoute et de vision parfaites, et ont pu s'exprimer grâce au dispositif important mis en place par la maîtrise d'ouvrage.

120 personnes étaient présentes, soit environ 110 personnes hors personnalités.

La retransmission a réuni jusqu'à 30 personnes sur Facebook live, une quinzaine sur Twitter, et un nombre indéterminé sur le site internet de la région qui a été néanmoins la seule source de contributions numériques.

Il faut noter la qualité de la retransmission, qui alternait les projections des diapos et les vues des intervenants. Cette retransmission reste visible sur le site internet de la Région Bretagne.

En tribune étaient présents :

- Monsieur Stéphane Perrin : conseiller à la Région Bretagne et référent du pays de Saint Malo
- Madame Anne Rioux : chef de projet chez SAFEGE
- Monsieur Guillaume Labas : chef de projet à la Région Bretagne

Ainsi que les garants, Madame Danielle Faysse et Monsieur Pierre Guinot-Deléry.

Une table accueillait également Manon Ferrand et Sandrine Béliet qui modéraient les réseaux sociaux face au public.

L'animation était assurée par Michael Dereux de MD Conseil et associés.

L'ensemble des participants s'était vu remettre le dossier de concertation, le résumé non technique et un bloc note à l'entrée du théâtre.

Plusieurs personnalités étaient présentes :

- Monsieur Gilles Lurton, maire de Saint Malo accompagné de plusieurs adjoints et conseillers
- Monsieur Vincent Lagoguey, sous-préfet de Saint Malo
- Monsieur Jean-Luc Bourgeaux, député de la 7^{ème} circonscription d'Ille et Vilaine

Faits marquants

14 interventions ou contributions ont été faites par les participants, dont une en provenance du site internet de la Région Bretagne (deux autres questions qui étaient redondantes avec des questions de la salle n'ont pas été reprises).

Notons que plusieurs associations étaient représentées (Bretagne vivant, Osons, Comité de défense intra muros,...), ainsi que la Brittany ferries et Condor.

Monsieur Perrin a mis en avant la volonté de la Région Bretagne de s'appuyer sur la concertation pour éclairer le choix futur, inscrivant cette démarche dans la Breizh Coop. Il a pu, tout comme Madame Faysse, insister sur l'importance des ateliers pour faire progresser le projet.

Il a également invité les participants à garder le « regard haut », en s'extrayant des problématiques immédiates (Brexit, COVID,...). Monsieur Labas a insisté sur la volonté de développer la façade maritime.

Thématiques abordées lors des échanges

Limites du port et intégration dans la ville.

Plusieurs interventions ont porté sur les limites territoriales du port actuel. La question de la déconstruction partielle du fort du Naye a été abordée. Par ailleurs, le positionnement du port dans la ville a posé question.

Il a été précisé à cette occasion que tous les ports propriétés de la Région Bretagne étaient en ville, et que construire un nouveau port sur un territoire vierge n'était plus envisageable, en faisant référence à un ancien projet basé à Cancale. Cette situation exige de travailler avec les villes afin que les projets soient cohérents avec la politique urbaine. Elle implique également de travailler en profondeur leur acceptabilité par la population.

Une question a été posée sur la voie ferrée. Bien que les emprises dédiées soient conservées, il n'y a aucun projet de ligne ferroviaire de fret qui transiterait par Saint Malo. Cela poserait en outre, la question de la compatibilité avec la vie en ville.

Un participant a proposé un scénario 3 bis, passant par l'agrandissement de l'écluse du Naye, ce qui éviterait les embectages. Il lui a été répondu que cela ferait glisser les postes à quai vers le port de plaisance, provoquant un conflit d'usage.

La thématique de l'interface ville-port a également fait partie des questions, permettant à Monsieur Perrin d'insister sur la nécessité de traiter les questions du lien entre la ville et Saint Servan, et de la circulation des usagers du ferry.

Environnement et nuisances

Une personne a indiqué que l'activité industrielle générerait également du trafic routier de poids lourds. Il a été précisé que les études de trafic seraient précisées en atelier.

La thématique de l'électricité à quai a retenu l'attention de plusieurs participants. Monsieur Perrin a pu ainsi expliquer que cela concernerait plus facilement les bateaux de la compagnie Condor que ceux de Brittany Ferries qui sont beaucoup plus grands.

La taille des futurs navires a fait l'objet d'une question en salle et d'une sur le site internet. Monsieur Labas a pu rassurer les participants. Bretagne vivante est intervenue pour aborder les sujets du bruit des travaux et de la qualité des sédiments. Madame Rioux a apporté plusieurs précisions techniques, et rappelé la démarche Eviter, Réduire, Compenser. Monsieur Perrin a précisé qu'un travail en amont avait été mené avec le monde de la pêche.

Avenir des modes de propulsion et du monde maritime

Plusieurs personnes, dont François Potier de Brittany Ferries, sont intervenues pour aborder les questions sur l'avenir du monde maritime, en particulier au regard des questions environnementales. La propulsion des navires au GNV semble une solution à relativement brève échéance, tandis que l'hydrogène est à considérer à plus long terme.

Aspects pratiques

La question des conflits d'usage est apparue à plusieurs reprises, tant pour l'exploitation actuelle que pour la prise en compte d'autres projets de développement (projet de plaisance des bas sablons). Madame Rioux a expliqué que les études sur la modernisation du terminal devaient prendre en compte les effets des autres projets.

Une question a été posée sur le maintien de l'activité pendant les travaux. Cela constitue une problématique identifiée, qui va nécessiter un dialogue permanent entre les maîtres d'œuvre terrestre et maritime.

Aspects économiques

Les sujets économiques ont fait l'objet de nombreuses réactions, permettant aux représentants de Brittany Ferries et de Condor de s'exprimer : Une demande de calcul de TRI pour l'ensemble des scénarios a été formulée. La Région Bretagne s'est engagée à les effectuer.

La place du port de Saint Malo dans le trafic avec les IAG et la Grande Bretagne et les raisons de l'érosion du trafic ont également été abordées. Les réponses ont insisté sur la concurrence importante entre les ports, et les moyens de locomotion (Eurotunnel, Voie aérienne), mais aussi sur l'objectif assigné à Edeis concernant le développement. Celui-ci pourrait s'appuyer sur du trafic direct avec l'Irlande, afin d'éviter les difficultés d'un transit par la Grande-Bretagne dans le cadre du Brexit.

Monsieur Perrin a insisté sur la complétude des activités portuaires qui contribue à la résilience du port.

Une question a été posée sur les éléments de sensibilité dans les calculs socio-économiques. Monsieur Labas a répondu que la parité euro/livre, et l'effet Brexit étaient les principales variables.

Il a également précisé que les demandes des clients du port devaient faire l'objet d'une étude, qui a été reportée en raison de la crise sanitaire.

Enfin, l'association Osons est intervenue pour aborder la question des pavillons de navires postés à Saint Malo (hors ferries).

Conclusion des garants

En fin de réunion, les garants ont noté la présence d'un public significatif. (120 personnes), et ont souligné la qualité et la sérénité des échanges.

Ils ont également noté que le maître d'ouvrage s'est engagé à des compléments de réponse et rappelé que, ce soir, c'était le début de la concertation.

Madame Faysse a ensuite invité à poser des questions sur le site internet et à participer aux ateliers.

Conclusion

L'ensemble des interventions a permis de couvrir de nombreux thèmes de débat qui nécessiteront un approfondissement durant les ateliers, en particulier en matière d'informations complémentaires à fournir lors de chaque première séance. Il faut noter également les contributions numériques qui se sont succédées depuis la réunion et appelleront également des réponses.

- Compte-rendu de la réunion de restitution des ateliers du 13 novembre 2020

Informations pratiques

La réunion s'est déroulée dans la salle Bouvet. Les conditions sanitaires n'ont pas permis d'accueillir physiquement le public. Une retransmission sur le site internet de la Région Bretagne, ainsi que sur Facebook et Twitter était organisée.

Etaient présents sur site :

- Monsieur Stéphane Perrin : conseiller à la Région Bretagne et référent du pays de Saint Malo
- Monsieur Gilles Lurton, maire de Saint Malo
- Madame Anne Rioux : chef de projet chez SAFEGE
- Monsieur Guillaume Labas : chef de projet à la Région Bretagne
- Madame Danielle Faysse : garante CNOP
- Ainsi que les trois rapporteurs des ateliers : Madame Dominique Dupont, Monsieur Julien Bourbon, et Monsieur Johann Leconte.

L'animation était assurée par Michael Dereux de MD Conseil et associés. Jean-Yves Deruyter assurait la modération des expressions provenant du site internet, Manon Ferrand assurait celle concernant les réseaux sociaux.

Il faut noter l'impossibilité pour Monsieur Guinot-Deléry, garant resté chez lui, de se connecter sur le site et donc d'intervenir. Pour autant, la retransmission en direct était de qualité. La vidéo restera visible sur le site internet de la région.

Le dispositif d'expression des participants leur permettait d'intervenir soit en visioconférence, soit au travers des tchats des 3 supports (site internet, Twitter, Facebook). Dans le cas des interventions écrites, le modérateur lisait la question oralement et la publiait si elle provenait du site internet de la région.

Jusqu'à 46 personnes ont suivi les débats sur le site internet. Il faut noter la faible perte d'intérêt puisqu'à 22 heures, 35 personnes restaient connectées sur le site.

Pour ce qui concerne les réseaux sociaux, les mesures d'audience ont permis de constater des pointes de 19 connectés sur Facebook, et 6 sur Twitter.

Faits marquants

En introduction, Monsieur Lurton a précisé plusieurs points :

- Conformément à la volonté de ne pas mélanger les problématiques de la ville avec ceux du port, les élus de la ville se sont abstenus de participer à la concertation. Il s'est montré pour autant favorable au projet, qui constitue un outil de développement économique.
- Il a mis en exergue les réunions techniques communes qui se sont déjà déroulées, ainsi que le groupement de commandes permettant la réalisation d'études en commun. Il a remercié la Région de son travail collaboratif, dont il a souligné la nécessité en raison de l'exigence d'une intégration harmonieuse du projet dans la ville et du respect de la qualité de vie des malouins.
- Il a précisé que des points réguliers étaient prévus afin de garantir la cohérence globale du projet. La relation de travail portera sur de nombreux aspects : trafic, circulation douce, pont, port des Bas-Sablons, piscine...
- Il a abordé son souhait de voir la question des générateurs traitée.

En réponse, Monsieur Perrin a remercié Monsieur Lurton et partagé avec lui la nécessité d'un travail fluide avec la ville. Celui-ci est entamé et va s'intensifier.

Il s'est également félicité d'avoir conservé les moyens d'une concertation « robuste », malgré les conditions sanitaires. A ce titre, il a remercié les garants et les services pour les efforts fournis.

Concernant le projet, il a insisté sur son acceptabilité par la population, ce qui nécessite un dimensionnement adapté et une bonne intégration dans le tissu urbain.

Enfin, il a insisté sur le souhait de conserver le lien et maintenir un lieu d'échange à l'issue de la concertation, afin de répondre aux interrogations et de vérifier la mise en œuvre du projet.

Monsieur Labas a exposé le contenu des quatre scénarios présentés à la concertation.

Madame Faysse a rappelé le déroulement des ateliers avant que les rapporteurs, habitants ayant participé aux ateliers, n'en fassent une restitution.

Madame Faysse a ensuite fait une synthèse de ce que les garants avaient perçu lors des ateliers, en précisant que tous les sujets avaient pu être abordés lors des ateliers. Les principales thématiques retenues ont porté sur :

- Le lien Ville-Port (trafic, qualité de l'air, circulation douce, activités industrielles, stationnement,...)
- Les nuisances sonores, en particulier des bateaux à quai
- Le souhait de voir la ville impliquée dans le projet
- Le souhait de mettre en place un comité de suivi.

Thématiques abordées lors des échanges

13 interventions différentes ont été recensées, dont certaines portaient sur plusieurs thèmes. Deux personnes sont intervenues deux fois en visioconférence, et une personne a contribué 4 fois en tchat.

VISIO

Bernard Goguel : J'attends des réponses aux commentaires. Je suis déçu car je n'ai pas vu les réponses avant la réunion de ce soir. Où est le plan directeur et la vision à long terme du port dans son ensemble ? Intégrer le projet dans ses relations avec la ville. Quelles sont les limites du projet ? Dès qu'on parle des Bas Sablons, on nous répond « on verra plus tard ».

M Perrin : Je comprends qu'il y a des attentes sur les Bas Sablons, mais je dois être prudent car c'est hors périmètre et la concession est en cours. Il va y avoir une procédure d'appel d'offres. Il ne faut pas mettre en péril la validité juridique de nos futures positions en donnant des réponses aujourd'hui : plusieurs candidats sont susceptibles de répondre.

Sur les liaisons douces, nous voulons proposer des améliorations de la circulation et il faudra travailler avec la ville de Saint Malo. Même travail à faire sur la liaison Port Bas Sablons, et sur le pont,

Le maître d'ouvrage est la région. Nous n'avons pas à nous exprimer sur ce que la ville doit faire. Nous faisons une « offre de service » sur la partie qui nous concerne. Pour la liaison Saint Servan-Intramuros, c'est la ville qui aura la réponse.

M Lurton : tous les sujets concernent la ville. Je trouve la concertation qui a été menée passionnante. Sur les circulations, nous avons un plan vélo. On peut imaginer des voies douces le long des quais. Le point dur c'est le pont, qui n'est pas suffisamment large pour prévoir des circulations douces. Nous devons envisager une autre solution et on veut travailler en partenariat avec la Région et Edeis qui réfléchit à l'avenir de la Bourse. Sur le port des Bas Sablons, c'est une concession à renouveler en 2022. Mon prédécesseur a étudié une extension. Il y a quelques améliorations à apporter (création d'un quai pour les pêcheurs ?). La ville sera candidate au renouvellement de la concession. Nous avons de grandes ambitions pour le port des Bas Sablons et pour les liaisons douces.

M Perrin : Sur les réponses. Il y aura un bilan des garants. Nous avons intégré des réponses sur le site. Mais nous ne pourrions pas avoir de réponse à tout dans les deux mois. D'où l'intérêt du comité de suivi qui pourra vérifier dans le temps que les réponses sont apportées. Les contributions seront inscrites dans le bilan

M Labas : nous avons déposé sur le site des réponses techniques. Par exemple, nous avons répondu sur la qualité des sédiments.

TCHAT

- 1) *Il est dommage que cela ne concerne pas l'ancienne gare de la bourse.*
- 2) *Intervention identique à celle de M Goguel sur les questions et les réponses qui ont mis du temps à être diffusées.*
- 3) *La concertation peut apporter des éléments importants à mettre dans le cahier des charges des Bas Sablons.*

M Perrin : c'est bien pour cela que je respecte la temporalité. Nous allons réintégrer des éléments qui seront apparus lors de la concertation dans le cahier des charges. Il ne faut pas avoir d'inquiétudes. Il faut tenir compte des multiples aspects. La région se pose la question de coupler la consultation avec le port de plaisance actuellement exploité par la CCI.

VISIO

Riverain Saint Servan : M Lefort.

Nous avons la chance d'avoir un endroit mondialement connu et il faut être à la hauteur des enjeux. Le terminal est une première tentative. On n'a pas eu l'impression qu'un grand projet était porté par tous les acteurs. Il est temps, peut-être au sein du comité de suivi, d'instaurer les attendus de ce grand projet.

Identification à la grande reconstruction d'après-guerre. Il faut des grands urbanistes.

M Perrin : je souscris sur l'intérêt du comité de suivi. Nous n'avons pas l'ambition de reconstruire toute la ville. Ce projet est un élément d'attractivité du territoire, ville et région. C'est le point d'entrée en Bretagne et parfois en France de touristes. Les installations actuelles sont vieillissantes. Si on fait un équipement qualitatif, ce sera un élément d'attractivité pour les visiteurs « de l'intérieur » (Cf. demande d'une terrasse accessible qui fait lien avec l'attraction pour le maritime). On doit avoir un équipement qui offre une belle image de la ville. C'est la contribution de la région.

M Lurton : je partage complètement ce que vient de dire M Perrin. Lors de la route du Rhum on pouvait approcher les coureurs. Je partage également la nécessité d'un comité de suivi, et de penser la ville globalement. Il va falloir prendre des décisions sur la circulation. J'entends les propositions de parkings extérieurs sur les PL. La concertation m'a montré qu'il fallait peut-être un parking plus grand qui régulerait les arrivées. Cela nécessite une réflexion globale à l'échelle de l'agglomération. Il faut travailler et discuter les projets. Je ne me résous pas à voir des voitures sous les remparts de Saint Malo, mais les commerçants de Saint Malo ont besoin d'avoir des clients.

FACEBOOK

Très important que ville et région aient une vision à moyen terme, Multiples projets. Il convient de mon point de vue de créer une structure.

M Perrin ; les services de la région et de la ville se voient très régulièrement. Nous avons convenu de points tous les deux mois. Il y a déjà des habitudes de travail en commun.

TCHAT

Compte tenu de la pression immobilière, faut-il maintenir les projets immobiliers (par exemple, anciens ateliers de la SNSM) ?

M Perrin : cela n'est pas sur le domaine public portuaire. Cela relève de la ville. Sur l'utilisation du domaine portuaire, nous privilégions les activités portuaires. Si pas de demande, on peut étudier d'autres demandes, par exemple le musée portuaire. On veille aussi à ce que les activités portuaires ne génèrent pas de conflits d'usage.

VISIO

Habitant d'Intramuros.

Points de vigilance : hauteur de la gare maritime qui risque d'impacter la vue. Pour le patrimoine, on est tous fiers de notre ville. Je souhaiterais que la gare maritime qui aura une passerelle assez voyante respecte le paysage. C'est secondaire par rapport à ce que j'ai entendu mais c'est central par rapport à notre ville.

Les nuisances sonores. C'est une demande qui n'est pas prise en compte.

Est-ce pertinent d'engager un scénario 3 avec 110 M€ ?

M Perrin :

Sur la préservation du patrimoine. Seuls sont établis les plans masse. Le projet n'est pas finalisé. On travaille sous le contrôle de l'ABF. Cela permet de s'assurer qu'il ne sera pas fait n'importe quoi.

Il n'est pas question de faire Roissy ou la gare du Nord telle qu'elle est envisagée. Les surfaces commerciales seront limitées. Ce sera à la taille de la ville. On a déjà de petites expériences comme le poste de commande et le poste d'écluse. On réutilise les matériaux du poste actuel. Sur le poste de commande, on respecte le visuel du bâtiment. Nous ne souhaitons pas faire un geste architectural. Nous avons une responsabilité de ce point de vue.

Sur les nuisances sonores, très souvent abordées, c'est un sujet sur lequel nous sommes alertés depuis longtemps. Nous proposons aujourd'hui d'essayer de trouver une solution le plus tôt possible, y compris avant la réalisation du projet. Deux réserves : si pas de courant de quai, il faut trouver une alimentation par groupe électrogène qui apporte un bénéfice en matière de bruit. Il faut également une qualité de courant qui permette de garantir un niveau de service suffisant pour les navires.

Sur la pertinence de l'investissement. Il y a plusieurs scénarios : on ne sait pas ce que donnera le Brexit, ni les conséquences du COVID. Nous devons réaliser les études socio-économiques. On souhaite les avoir pour le bilan de la concertation du maître d'ouvrage. On est dans un moment compliqué, mais il faut penser le projet à 50 ans.

TCHAT

Combien de personnes sont connectées ? Réponse environ 70 personnes.

VISIO

Riverain Saint Servan (M Lefort)

Je ré intervient. On oublie que le projet impacte le fort du Naye qui n'est pas classé, mais est un élément important pour les habitants. Je m'interroge également sur la piscine du Naye. Ce sont des éléments à prendre en compte.

M Lurton : sur le fort du Naye, nous sommes sur une concession portuaire. Nous allons libérer les locaux en 2022. D'après ce que j'ai compris, il n'a jamais été question de déconstruire les murs du fort du Naye. Pour la piscine, elle se situe sur le domaine portuaire. Les discussions me laissent penser qu'il n'y a pas d'inconvénient à ce que la ville garde l'usage de ce bâtiment. Nous avons des projets pour ce bâtiment. Ils tournent autour d'activités nautiques. (aviron, société nautique, salle de sport, vestiaires pour la fosse de plongée,...).

M Perrin : le fort dans sa dimension historique sera conservé. Il contribue à l'insertion du projet dans la ville. Cela apparaît sur les plans communiqués. La piscine du Naye n'est pas dans le projet. La ville exprimera une demande. Un seul point de vigilance : les conditions du Brexit qui pourraient nécessiter des espaces supplémentaires.

TCHAT

- 1) Fort du Naye : il a bien été évoqué et il était demandé de garder les espaces verts. Il faut insister sur le verdissement des circulations, pousser les ABF qui veulent minéraliser.
- 2) Quid des directives 2025 pour les nuisances sonores et qualité de l'air ?

M Labas : les règlements 2025 sur la réduction des émissions d'oxyde de soufre et d'azote, mais il y a également les zones SECA qui sont encore plus réglementées et qui concernent notre territoire. On touche à l'activité maritime. Nous n'avons pas d'influence directe, mais avons une vigilance en tant qu'autorité portuaire.

M Perrin : la Brittany Ferries a été accompagnée par la région pour modifier les filtres (scrubbers). L'étape suivante est le remplacement du navire par un autre qui utiliserait le GNL, peut-être un jour l'hydrogène. Nous ne sommes pas opérateur portuaire, mais nous avons comme devoir de proposer sur le terminal des énergies qui permettent d'approvisionner les navires.

VISIO

Plaidoyer pour la continuité, la coulée verte. Les arbres présents près du fort ont été conservés sur le plan. Il faut renforcer leur présence.

Plaidoyer également pour l'accès du public au bâtiment qui sera côté sud de l'écluse. Il faut de l'ambition pour permettre au public d'accéder à la terrasse.

M Perrin ; sur le verdissement, on travaillera à ce que ce soit moins minéral, en tenant compte des contraintes techniques (réseaux). Sur l'accessibilité à la terrasse, on va demander à ce que ce soit étudié de manière approfondie. Nous sommes sensibles à ce souhait. Je suis convaincu que le développement du port se fera par l'acceptabilité sociale, et pour cela, il faut qu'il soit visible. L'accessibilité de la terrasse pour tous les malouins, ce sera un geste qui contribuera à ce que les malouins se réapproprient le port.

FACEBOOK

Le collectif « les vagues » propose de contribuer à faire émerger une vision ambitieuse commune du port.

Conclusion des intervenants

M Lurton : débat passionnant. Il faut aborder les choses globalement. J'ai été frappé par une contribution qui parlait de l'esthétique de l'intramuros. Il faut préserver ce joyau et la qualité de vie des malouins tout en favorisant le développement économique. Le port constituera un élément de reprise économique.

M Perrin : remerciements pour les propositions des participants. Il faut que nous soyons ambitieux, et que les malouins s'approprient le projet. Je retire quelques enseignements sur des sujets forts :

- Les nuisances sonores : nous allons trouver des solutions y compris transitoires.
- La vigilance sur l'impact du projet sur la circulation dans la ville. Je rebondis sur la nécessité de travailler sur une plateforme logistique. Nous pouvons apporter notre contribution.
- La réappropriation par les habitants des espaces portuaires.
- Cela amène à la réflexion sur l'interface ville-port. Nous faisons une offre de service pour que ce projet contribue à l'amélioration de la circulation
- La pertinence : nous avons encore des questions à traiter. Il y a 5 000 emplois derrière le port.
- Le comité de suivi : il faut poursuivre la dynamique. Je souhaite qu'il soit installé, qu'il associe les institutions, les acteurs, les associations et les citoyens.

Conclusion des garants

Tous les sujets ont été abordés pendant la concertation. Je retiens la volonté de résoudre la question des nuisances sonores. L'électrification des deux postes a été abordée pendant la concertation.

Il ressort également le besoin d'un comité de suivi.

Je pense que le site de la région restera accessible pour que vous puissiez consulter les réponses. Elles seront intégrées dans le bilan. Nous ferons des recommandations pour la suite, en particulier s'il y a de nouvelles réunions publiques. Le maître d'ouvrage aura deux mois après notre bilan pour exprimer ses choix.

Premiers enseignements de la réunion

La réunion n'a pas fait apparaître de nouveaux sujets mais a permis à tous ceux qui le souhaitaient de s'exprimer et d'approfondir les thématiques. La Région Bretagne a pu montrer son engagement à prendre en compte les demandes et à répondre aux questions. Le traitement des nuisances sonores, la création du comité de suivi en sont deux exemples majeurs.

La présence active de la ville lors de la réunion a contribué à rassurer les intervenants : elle a apporté des réponses à des questions connexes au terminal du Naye et a confirmé la bonne entente avec la Région, qui se concrétise par des travaux en commun et des points réguliers.

Les garants ont également pu exprimer leur avis sur la tenue de la concertation. Ils ont en particulier noté qu'aucun sujet n'avait été écarté.

- Atelier du 5 octobre 2020 - Thématique générale : Le développement économique

Sous-thème 1 : Les activités en dehors du terminal

Impacts sur la réparation navale, la pêche, la plaisance...

- Développer l'accueil des chauffeurs routiers (sanitaires, restauration...).
- Nécessité de travailler en cohérence entre les trois exploitants.
- Veiller à limiter les nuisances potentielles dues à l'augmentation.
- Réfléchir au développement du ferroutage. Penser au stationnement des camions à l'extérieur de la ville.
- Réfléchir à un brise-lames pour protéger l'entrée du port.
- Réfléchir à l'alimentation par hydrogène.
- Gérer les perturbations sur l'activité économique.
- L'investissement de 110 M€ donne des obligations de formation, d'emplois locaux.
- Pourquoi ne pas réutiliser la cale sèche ?
- Comment va être gérée la circulation des camions pendant le chantier ?
- Une liaison terminal/gare SNCF est capitale.
- Profiter du stationnement de la voiture pour la recharge électrique des voitures.
- Où vont aller les déchets issus du déroctage ?
- Éviter de se retrouver dans 20 ans dans la situation du scénario de référence.
- On investit 110 M€ et on est à côté de bassins qui sont de véritables poubelles.
- Perturber le fonctionnement de l'écluse au minimum.
- Réfléchir au bon partage des calendriers de réalisation des différents chantiers.

Sous-thème 2 : Le développement des commerces du centre-ville et Saint-Servan, tourisme et hôtellerie

- Intégrer un hôtel directement dans le terminal, avec un restaurant
- Dans le cas de l'implantation d'un hôtel dans le terminal, conditionner l'accès à une chambre à la détention d'un billet.
- Proposer aux chauffeurs routiers une halte avec services adaptés.
- Rendre Saint-Servan visible depuis la gare.
- Redynamiser l'avenue Georges Clémenceau.
- Aménager la gare maritime en tenant compte des besoins des anglais.
- Prévoir des services comme des douches dans le TDN.
- Bien dialoguer avec les élus, les services de la Ville et ceux de la Région.
- Prévoir à proximité du terminal, un centre de découverte de la mer.
- Interroger les professionnels (chauffeurs routiers) sur leurs besoins.
- Prévoir quelques boutiques « duty free » dans la gare maritime.
- Prévoir un accueil touristique dans le TDN.
- Faire évoluer l'offre commerciale dans le bas de Saint-Servan.
- Sécuriser le parcours piétons vers la ville intra-muros (passerelle au-dessus de l'écluse)
- Scinder la circulation piétonne et la circulation voiture.
- Végétaliser (humaniser) le parking de la gare et continuer vers Intra-muros.
- Préserver des espaces de promenade, de tranquillité.
- Révaloriser le cours du Routhouan.
- Envisager un parcours autour du port en liaison douce et vers la gare TGV (voie verte).
- Sur cette voie douce, faire passer des infrastructures énergétiques.
- Récupérer l'énergie des piétons.
- Prévoir des voies piétonnes ou voies vertes qui incitent à aller vers Saint-Servan ou vers Intra-muros (ex : balade Dinard).
- Faire du terminal, un centre de vie, pour les malouins comme les touristes.
- Prévoir une liaison de mini-bus automatiques entre les gares maritime et TGV.
- Traiter piscine et bourse dans le même projet (mot?) que le TDN.
- Mettre en évidence les vieilles murailles.
- Offrir une vue attractive depuis le restaurant de la gare.

Sous-thème 3 : Les activités économiques dans l'enceinte du terminal

- Développer les activités de bouche (baguette pour les anglais !).
- S'adapter à la clientèle britannique dans les propositions commerciales.
- Proposer des ventes en « duty free » après la douane.
- Proposer un service de location de vélos électriques.
- Prévoir wifi et prises pour recharger les appareils électroniques.
- Proposer un commerce en « drive » pour les passagers véhiculés.

- Prévoir un espace de services pour les passagers véhiculés et les routiers.
- Dédier un espace aux groupes scolaires.
- Développer des « pop-up stores » pour s'adapter à la saisonnalité des activités.
- Bien intégrer le terminal dans le patrimoine existant.
- Végétaliser l'extérieur de la gare maritime.
- Prévoir des poubelles sur les cheminements vers le centre-ville et Intra-muros.
- Mettre en place un point info tourisme avec une présence physique et/ou une borne interactive.
- Proposer de l'information (cartes, conseils) pour les nombreux cyclotouristes.
- Réaliser un mur d'images valorisant l'attrait touristique régional.
- Prévoir des toilettes en nombre suffisant avec service famille.
- Proposer un café ou petite brasserie facile d'accès, rapide en plus du restaurant panoramique.
- Mettre un bar/kiosque en extérieur (devant la gare maritime) pour les arrivants qui ont besoin de prendre l'air et les locaux en attente de la réouverture de l'écluse.

- Atelier du 6 octobre 2020 - Thématique générale : L'environnement

Sous-thème 1 : Faune-Flore

- Le dossier parle peu des bateaux à venir, seront-ils moins polluants ?
- Identifier le niveau de bruit concerné par le type de travaux qui impacte les mammifères :
 - niveaux d'impacts différents les techniques et les espèces,
 - systèmes d'éloignement à mettre en place,
 - comportement des mammifères à prendre en compte.
- Protéger les zostères avec les futurs bateaux :
 - la charte bleue des Armateurs de France apporte des garanties.
- Il faut viser la sobriété par une limitation des rotations
- Quelles sont les mesures en faveur de la biodiversité (flore...).
- Faire revenir des espèces qui soient adaptées au milieu marin.
- On voit une augmentation régulière du nombre de coffres : comment limiter cette source de pollution ?
- Porter attention à la diversité d'oiseaux (moins grande que sur d'autres ports) :
 - créer de l'habitat dans des espaces non circulés.
- Comment répondre à l'interdiction de planter des arbres (à proximité des bâtiments historiques) édictée par l'Architecte des Bâtiments de France ?
- Quelles mesures vis à vis de la multiplication des goélands.
- Mettre en place un comité de suivi.
- Comment identifier, selon les scénarios, les impacts sur les zostères et les mammifères ?
- Quelles mesures mettre en place lors des dragages ?
 - modèle hydro-sédimentaire à mettre en œuvre,
 - simulations possibles selon les scénarios de dragage.
- Quel poids donnera-t-on à l'environnement par rapport à l'économie ?
- Reconquérir la qualité de l'eau :
 - turbidité/ HAP / non-mise en suspension
- Eaux pluviales : comment seront rejeter les eaux pluviales sur la plateforme ?
- Faut-il développer le fret ?
- Prendre en compte l'effet cumulatif des projets : déroctage à Dinard, projet éolien en mer.
- Comment allez-vous travailler avec les autres porteurs de projet ?

Sous-thème 2 : Gestion des sédiments, dragage, déroctage

- Questionnement sur la technique de déroctage : crainte des explosifs (fissures à St Servan en mémoire) (réponse Région : piste mécanique privilégiée a priori suite à des essais effectués).
- Souhait d'avoir un budget plus détaillé du volet maritime.
- Problématique de la turbidité, de la qualité des sédiments : quelle prévention face aux risques ?
- Crainte de dispersions des sédiments pollués, demande d'un suivi de la turbidité (réponse Région : un suivi sera mis en place – si des lieux de suivi sont à privilégier, invitation à les signaler).
- Quel traitement prévu pour les sédiments pollués ? Demande de précision sur la réutilisation de ces sédiments évoquée en introduction. (réponse Région : plusieurs possibilités : encapsulage et utilisation pour rehausser le terre-plein ; encapsulage dans du béton armé étanche pour la reconstruction des embectages).
- Crainte de l'encapsulage immergé et d'une altération dans le temps (car présence de mercure dans les sédiments).
- Cohésion et concertation souhaitée entre les projets de dragage prévu à Dinard et le projet d'éoliennes en mer (réponse Région : prise en compte des effets cumulés prévue).
- Enjeu du clapage : identifier les lieux.
- Qui fait les études ? Exigence de transparence et d'impartialité.

- Expression de l'acceptabilité des nuisances liées aux travaux par les riverains en rapport avec l'intérêt du projet de modernisation.
- Demande d'un phasage des travaux au regard des enjeux saisonniers.

Sous-thème 3 : Bruit et qualité de l'air

- Électrifier le quai ferry (poste 1 et 2)
- Prévoir la possibilité d'électrifier le poste 2 ultérieurement.
- Prévoir la supervision des études par un organisme indépendant et veiller à la cohérence de l'ensemble.
- Faire du port de Saint-Malo un port pilote pour l'usage de l'hydrogène.
- Donner la priorité aux infrastructures préparant la transition énergétique.
- Électrifier le quai du Condor dans tous les scénarios.
- Prévoir des règles pour éviter les moteurs des véhicules qui tournent inutilement.
- Prendre en compte la progression du trafic de véhicules.
- Prévoir de nouveaux bâtiments autonomes en énergie.
- Envisager/anticiper la récupération de l'énergie de la mer (courants, marées...).
- Anticiper sur l'évolution des bateaux.

- Atelier du 8 octobre 2020 - Thématique générale : L'interface ville/port

Sous-thème 1 : Aménagement urbain

- Mutualisation des parkings.
- Problématique de restriction des places à l'approche d'Intra-muros
- Remettre de la vie sur cet espace un peu désert.
- Quid du parking de la Bourse ? Quelle exploitation ? (Réservé aux fonctions supports du port, zone autour de l'écluse réservée et non accessible au public).
- Peut-on rendre cet espace plus accessible au public ? (trait de côte très en retrait > à reprogrammer pour une autre utilisation que la voiture / Parking). Voir utilisation + parking relais.
- Cheminement piéton au niveau de l'écluse très difficile : quel avenir pour ce passage ?
- Souhait de voir intégrer les contributions de la Région au PLU de Saint-Malo.
- Attention passage écluse côté mer arrivée : un cul de sac
- Clarifier les cheminements doux du côté de l'écluse.
- Quid du pôle d'échanges multimodal ? A repenser pour les piétons plus que pour les voitures.
- Comment ré-envisager le lien entre la gare ferroviaire et la gare maritime (problème des grands bassins à contourner).
- Besoin d'espaces de qualité sur le passage devant la gare (tranquillité !).
- Agence AREP basée à Paris.
- Est-ce que le projet aura un impact sur le port des Bas-Sablons, quelle protection ? (ouvrage au bout du quai n°2, idée de mettre des batardeaux pour casser la houle).
- La réponse au projet est de qualité mais élargir le périmètre de réflexion avec les autres acteurs (Ville de Saint-Malo).
- Fort du Naye : dans quelle mesure l'architecte des Bâtiments de France peut/doit intervenir dans le projet ? (ouvrage non inscrit mais l'ABF a souhaité le préserver, l'ABF a été consulté).
- Idée de rester modeste vis à vis du contexte historique Intra-muros :
 - Matériaux : essayer d'être en lien avec l'environnement.
- Dommage que le toit prévu ne soit pas accessible notamment pour profiter du spectacle des bateaux (Ex : Route du Rhum) (problème de sécurité, du contrôle des gens sur le toit).
- Se promener sur le toit (problème de sécurisation pour aménager le toit, zone sécurisée comme un aéroport).
- Photovoltaïque sous les voitures.
- Prévion de photovoltaïque sur le toit.
- Voir si on peut trouver un point panoramique ailleurs.
- Les habitants doivent pouvoir venir voir le passage des bateaux à l'écluse.
- Quid de la cale de la Bourse ?
- Honteux qu'on laisse la cale de la Bourse pourrir.
- Quid du port des Bas-Sablons ?
- Pas d'harmonisation entre les différents périmètres (TdN, Bas-Sablons, Cale de la Bourse).
- L'ensemble du site est un projet de parking et on ne peut donner un avis sur un bout de projet. On doit donner son avis sur l'ensemble (TdN, Bas-Sablons, Cale de la Bourse).
- En 2060, il n'y aura plus beaucoup de monde sur les parkings > problème de liaison avec la voie ferrée.
- Si le concessionnaire développe son activité, l'éclusage sera insuffisant d'ici 40 ans.
- Photovoltaïque : est-ce vraiment novateur en apport en énergie ? Quid des énergies marines ?
- problème de liaison entre la cale de la Bourse et le Naye : goulot d'étranglement sur l'écluse.
- Beau projet mais « enchaîné » entre les différents périmètres. Problème de l'écluse sur les cheminements piétons.
- Déception de ne pas pouvoir utiliser le toit comme un belvédère, pour profiter du spectacle des bateaux à l'écluse.
- Passerelle n'a pour objet que l'accès au bar-restaurant. Une brasserie moins haut de gamme ? (prix). (la passerelle permet d'accéder au 1er

étage aussi, à la séquence embarquement).

- Tout est très cloisonné et segmenté sur le périmètre du projet > l'urbanisme doit être pensé plus largement.
- Effet domino du développement du projet sur la ville n'est pas forcément pensé. Quels seront les effets indirects ?
- Le projet va-t-il englober quelque chose qui pourrait fluidifier les passages sur l'écluse du Naye ?
- Pourrait-on créer de nouveaux parkings à la place de certains bassins ? Pour supprimer le parking près des remparts. Parking dans le radoub ?
- Parkings à l'extérieur de la ville (parkings relais).
- Quelle hauteur de bâtiments ?
- Le déroctage peut-il avoir un impact sur le port des Bas-Sablons ?
- Quels matériaux et couleurs utilisés pour les façades des bâtiments ? La toiture ? Quelle largeur ?
- Que va-t-on mettre dans le nouveau terminal ?
- Faire que cette zone vie soit occupée.
- Quelle augmentation de la surface par rapport à l'existant ?
- Comment les piétons vont faire pour passer au niveau de la piscine ? (bouchon piscine/écluse du Naye) ; valoriser les espaces verts du Naye pour le public ? (réponse d'AREP : sur la carte, cheminements piétons en bleu).
- Mieux délimiter le domaine public de la gare et celui lié à la ville.
- On ne voit pas de moins-value dans le projet par rapport à aujourd'hui.
- Le parking de la gare sera-t-il toujours là ? Il pourrait servir pour de grandes manifestations de Saint-Malo.

Sous-thème 2 : Circulation des véhicules et stationnement

- Coordonner la gestion de la circulation et des flux qui concernent le port par la Région ET la Ville de Saint-Malo.
- Ne plus permettre aux véhicules de s'approcher de l'Intra-muros.
- Ne pas accompagner l'accroissement du trafic routier par ce projet (opposition au projet).
- Renforcer les liaisons ville/port globalement par des démarches communes aux institutions. (réflexion sur les énergies).
- Distinguer le flux de piétons et de véhicules.
- Prendre en compte l'augmentation du trafic VL/PL vers et depuis le reste de la ville.
- Bâtir un parking à étages sur le terre-plein (cale sèche).
- Éviter d'attirer trop de voitures.
- Envisager des parkings sur d'autres quais.
- Permettre la traversée de la future gare par le haut et donc par une passerelle vers l'écluse.
- Prévoir des alternatives à la voiture dont des bus.
- Intégrer le partage de voirie dans le projet.
- Éloigner les flux de voitures et poids lourds des zones habitées.
- Envisager de déplacer les véhicules des personnels des bateaux (et le remplacer par un espace public).
- Revoir le rond-point pour faciliter la circulation piétons et vélos.
- Prévoir des parkings relais éloignés du TdN.
- Dédier le port de l'écluse aux modes doux.

Sous-thème 3 : Modes doux et sécurité

- Critique sur la notion de projet retenu (projet architectural) – confusion entre projet et décision finale de la Région.
- Une voie en sens unique ne paraît pas suffisante devant la gare ; retravailler le dépose minute car beaucoup de trafic.
- Liaison douce vers les Bas-Sablons :
 - privilégier une patte d'oie pour aller vers le centre-ville.
 - traversée du rond-point difficile.
 - Équipements (feux tricolores?) nécessaires pour faciliter la traversée des vélos lors des gros flux de véhicules arrivant ou partant du terminal.
 - Passage en sous-terrain ou passerelle pour les vélos souhaité.
- Envisager un double-sens rue G. Clémenceau pour les vélos (pente douce idéale pour les vélos vers la place Bouvet).
- Circulation des vélos à l'approche du TdN déjà problématique, solution à envisager avec la Ville de Saint-Malo.
- Proposition de modifier le plan proposé en séparant complètement les flux modes doux et véhicules ; décaler les voies véhicules vers le bassin.
- Harmoniser les circulations tous modes.
- Décloisonner et coordonner l'aménagement des différentes zones (entre Intra-muros et Saint-Servan).
- Proposition d'utiliser le toit de la nouvelle gare en belvédère ou terrasse.
- Ne pas exclure les promeneurs de l'accès au restaurant panoramique.
- Trottoirs trop étroits au niveau de l'écluse :
 - proposition de mettre une passerelle piétonne à côté du pont actuel.
 - Mettre le pont en sens unique (mais des oppositions à cette proposition car accès déjà peu nombreux vers Intra-muros.)
- Proposition d'un parking sous-terrain en prévision d'un afflux de véhicules (accès grand public envisagé au parking ?)
- Le projet ne répond pas aux problématiques d'interface ville/port car les mobilités doivent être envisagées sur un périmètre plus large :
 - créer une structure ou un pilotage commun Ville, Agglo, Région pour réaliser ce type de projet de développement de territoire.
- Il manque dans la présentation du projet un plan plus large des modes de circulation, une vue élargie des différents flux par modes.

- Le plan de déplacement urbain doit être discuté au niveau de l'agglomération.
- Problème de circulation des piétons après la piscine.
- Pas d'aménagement prévu pour une liaison vers le quai Fuchet ?
- Prévoir un accès pour tous à la terrasse de la gare.
- Critique du cheminement piéton aux abords des anciens remparts le long de la douve (ligne et angles droits en projet) : souhait de conserver la courbure actuelle au moins dans un rappel.
- Souhait de voir des images du projet architectural, pour se rendre mieux compte de la proposition.

- Atelier du 12 octobre 2020 - Thématique générale : L'économie

Sous-thème 1 : Le développement des commerces et services du centre-ville et de Saint

Servan

- Penser au-delà du centre-ville et de Saint Servan.
- Ne pas oublier les autres activités économiques dont l'économie sociale et solidaire.
- Penser à irriguer le territoire.
- Garder les visiteurs (à l'entrée et à la sortie)
 - Signalétique
 - Mobilité (parking relais).
- Savoir rapidement ce que je vais trouver sur le territoire.
- Accompagner la facilité à faire.
- Le port est structurant : il doit être moderne et performant.
- Identifier Saint Malo comme pôle touristique et économique.
- Dans le terminal :
 - Antenne de l'office de tourisme
 - Point info du pays de Saint Malo
 - Guichet culture.
- Les quartiers doivent s'appropriier l'outil.
- Le terminal peut être une nouvelle centralité / un intégrateur.
- Une voie douce entre le pied des remparts et Saint Servan. Elle passerait le long de la gare maritime.
- Une location de vélo dans la gare permettrait d'essaimer vers les quartiers.
- Rendre le site attractif pour les malouins.
- Faire attention à la programmation dans la gare pour ne pas concurrencer Saint Servan.
- Donner un plan de Saint Malo avec les commerces, les centres d'intérêt aux arrivants.
- Une navette vers intramuros, la gare SNCF.
- Axe majeur : la gare. Créer une ligne de bus ? une voie douce ?
- L'accès vers Saint Servan n'est pas attractif.
- Découvrir Saint Servan par la rive.
- L'activité économique viendra de la qualité des liaisons.
- Dissocier les flux voitures des mobilités douces.
- Un bon fléchage.
- Il faut qu'il y ait de la vie entre Saint-Servan et Intramuros.
- Faire venir les jeunes.
- Une liaison maritime avec Dinard.

(« je ne vois personne de la ville. La région parle-t-elle avec la ville ? »)

Sous-thème 2 : Impact sur les activités en dehors du terminal

- Développer l'offre énergétique sur le port
 - Moteur d'attractivité
 - Moteur de développement d'emplois
 - R et D.
- Développer la synergie issue de la diversité des activités.
- Favoriser l'économie circulaire.
- Favoriser les activités culturelles : événements.
- Transport interurbain : cale de Dinan – Dinard.
- Ne pas recréer de conflits d'usage ou en créer de nouveaux.
- Dimensionner l'outil de manière à ne pas gêner le développement des autres activités.
- Éviter la mobilisation trop importante de capacités d'investissement de la collectivité au détriment des autres secteurs d'activité.
- Assurer le ruissellement des bénéfices vers les diverses populations.
- Construction d'une fierté autour du port par la population.
- Opportunité de changer l'image du port qui peut être négative.
- Vecteur d'image positive pour l'ensemble des activités sur le port.
- Intégrer dès le départ les potentiels impacts négatifs (pollution, bruit, bouchons...).

- Développer des usages innovants (bornes de recharge, électricité de quai...).
- Développer un outil de gestion logistique à l'entrée de la ville, type avant-port (délestage, stockage).

Sous-thème 3 : Les activités économiques dans l'enceinte du terminal

- Prévoir des boutiques détaxées.
- Privilégier les voyageurs quittant Saint-Malo en termes de commerces et d'attente (bagagerie, dépôt vélo, restauration).
- Ouvrir le lieu aux Malouins : restaurant de qualité, terrasse, expo, concert/spectacle.
- Proposer une annexe de l'office de tourisme, un mur d'images.
- Aux heures creuses, occuper les espaces intérieurs et extérieurs pour des activités non portuaires.
- Installer des bornes de recharge électrique.
- Prévoir une façade valorisante.
- Créer un bâtiment moderne s'intégrant avec Intramuros.
- Proposer un toit terrasse.
- Développer une belle esplanade avec vue sur le port.
- Développer une offre touristique au niveau du terminal basée sur Saint-Malo/Mont-Saint-Michel.
- Proposer une offre de location de vélos et voitures électriques.
- Promouvoir le savoir-faire régional.
- Valoriser les vues.
- Végétaliser l'intérieur de la gare comme l'extérieur du terminal.
- Prévoir un cheminement végétalisé (coulée verte) de Saint-Servan à Intramuros.
- Prévoir un kiosque à journaux (français/anglais) et un espace bien-être.
- Proposer un espace de travail partagé, avec outils numériques connectés.
- Prévoir un espace enfants.
- Proposer un « corner » de spécialités régionales.
- Prévoir une supérette.
- Prévoir une brasserie avec terrasse.
- Proposer un espace événementiel et d'exposition.
- Promouvoir des innovations numériques et énergétiques.
- Proposer des activités aux Malouins non présentes dans les autres quartiers.
- En faire un lieu de promotion et de vente des productions locales.
- Mettre à disposition un distributeur bancaire et un bureau de change.
- Proposer une petite pharmacie (distributeur ?).
- Installer un « Food truck » sur l'esplanade.
- Organiser des café-concerts le soir.
- Proposer des activités sportives (mur d'escalade, yoga...) à horaires tardifs.
- Proposer des activités associatives, culturelles, sportives.

- Atelier du 13 octobre 2020 - Thématique générale : L'environnement

Sous-thème 1 : Faune-Flore

- Le projet doit être vigilant aux impacts
 - en phase travaux
 - en phase exploitation
- Quelles sont les espèces en voie d'extinction ?
- Suivi des inventaires faune flore sur une dizaine d'années.
- Étude sur les espèces en voie d'extinction surtout pour les phases travaux dans la partie maritime du projet.
- Est-ce que le projet va avoir un inventaire des espèces en voie d'extinction pour mesurer les impacts sur ces espèces ?
- Mammifères marins : aspect récent sur Saint-Malo les remontées historiques sont à rechercher.
- Le projet intègre-t-il des habitats et des dispositifs d'accueil de la biodiversité dès sa conception ?
- Mesures d'accompagnement.
- Les impacts infléchiront-ils la décision du projet ? Notamment sur la notion de temporalité des impacts
- Espèces faunistiques terrestres : inventaire réalisé.
- À Cancale, spécialiste des mammifères marins de Saint-Malo et du pays malouin Gaël Gauthier (ALLARK).
- Niveau de bruit sous-marin pour les mammifères marins.
- Nuisances sonores doivent être prises en compte pour un projet en centre-ville pour les habitants.
- Si un impact environnemental est significatif, peut-il remettre en question la décision ou les travaux du projet ?
- Les projets autres comme celui des éoliennes seront-ils pris en compte dans l'évaluation des impacts ?
- Les travaux prennent-ils en compte le cycle de vie des animaux présents dans les sédiments et dans l'eau ?
- Comment les habitats naturels vont-ils être impactés ?
- Impacts sonores pendant les phases travaux et exploitation pour la faune maritime
- Des mesures pour réduire les incidences sonores en phase travaux.

- Existe-t-il des mesures pour l'exploitation, qu'est-ce qui est fait dans les autres ports ?
- Pollution lumineuse à prendre en compte dans les impacts sur la faune.
- Végétalisation du terre-plein, enrochements sur l'extérieur du parking pour créer des habitats
- Goéland à prendre en compte.
- Utilisation du terre-plein pour des événements.

Sous-thème 2 : Gestion des sédiments, dragage, déroctage

- Confirmation de la compatibilité des roches avec arrasage.
- Approfondissement de 40 cm à 1 m.
- Possibilité de valorisation des sédiments.
- Prise en compte des risques de submersion marine.
- Prix en compte des mammifères marins dans le déroctage.
- Déblai.
- Nettoyage des deux côtés de la cale de Dinan.
- Mauvaise qualité des eaux dans le bassin du commerce.
- Période de travaux à déterminer pour diminuer les impacts.
- Y a-t-il des vestiges archéologiques ?
- Augmentation de la taille de l'écluse, une rumeur ? (réponse : oui, il n'est pas question de l'augmenter).
- Liens dragage avant-port/terminal du Naye : on profite des travaux pour draguer également l'avant-port (économie d'échelle).
- Quel financement des travaux ?
- Confirmation de la présence de mercure.
- Bio accumulation.
- Créer un partenariat avec des universitaires pour étudier les pollutions, en particulier le micro plastique.
- Attention à l'empreinte visuelle du projet.

Sous-thème 3 : Bruit et qualité de l'air

- Prendre en compte les conséquences du Brexit et du COVID avant de poursuivre le projet, s'interroger sur l'opportunité du projet.
- Sensibiliser les armateurs sur les caractéristiques techniques des navires.
- Maîtriser l'émission sonore dans le règlement portuaire, notion de limites réglementaires.
- Installer du courant de quai, quel que soit le scénario retenu, sur les deux postes et développer la solution sur l'ensemble du port.
- Améliorer l'accueil des navigants visiteurs aux Bas-Sablons exposés au bruit des ferries.
- Apporter une vigilance sur l'acoustique sous-marine : perturbation des mammifères marins.
- Comment garantir que la qualité de l'air ne se dégrade pas ?
- Assurer un suivi de la qualité de l'air : mise en place de capteurs.
- Mesurer les impacts de la circulation routière.
- Développer la multi modalités : train, véhicules légers, poids-lourds.
- Maîtriser la diffusion des messages sonores : gare et terre-plein.

- Atelier du 15 octobre 2020 - Thématique générale : L'interface ville/port

Sous-thème 1 : Aménagement urbain

- Réserver l'accès au pont de l'écluse aux circulations douces l'été.
- Préserver la circulation routière pour les résidents l'été.
- Calibrer les espaces verts afin de préserver l'espace de circulation du public.
- Maîtriser le stationnement pour éviter de bloquer la circulation.
- Créer une liaison de bus entre la gare maritime et la gare ferroviaire.
- Aménager une terrasse accessible.
- Favoriser le retour de la biodiversité en sélectionnant les espèces végétales plantées.
- Redonner des vues de Saint-Malo depuis le toit de la gare.
- Valoriser les sédiments sur site ou à proximité dans le cadre de l'aménagement.
- Aménager un passage piéton différencié sur le pont de l'écluse.
- Intégrer l'amélioration du pont au projet (piétons et vélos).
- Assurer l'harmonie du site, au regard du contexte architectural et historique.
- Prévoir parking pour le délestage et le stockage pour participer à la gestion des flux de l'agglomération.
- Préserver les espaces verts situés au pied des fortifications.
- Mettre en valeur les espaces verts situés au pied des fortifications.
- Conserver la géométrie des espaces verts situés au pied des fortifications.
- Restaurer l'accès de l'écluse au public.
- Élargir la réflexion en intégrant la piscine et le quai Trichet.

Sous-thème 2 : Circulation des véhicules et stationnement

- Prévoir un parking tampon pour les poids-lourds à l'extérieur.
- L'ajout de places de parking le long de la voie va gêner la circulation.
- Perte de place de parking (les week-ends d'affluence).
- Nécessité d'un déposte-minute fluide.
- Verdi gèrera-t-il le parking de stationnement ?
- Quelle compatibilité avec l'extension prévue des bas-Sablons (cale du Naye) ?
- Prévoir en amont du rond-point une zone d'attente pour ceux qui débarquent (personnes qui attendent une voiture ou promènent leur chien...).
- Le rond-point et l'écluse sont des points noirs : donner l'accès de l'écluse aux modes doux uniquement pendant la période estivale et certains week-ends.
- Externaliser le stationnement (actuellement vers Intramuros) et créer des navettes.
- Comment gérer le croisement entre vélos et véhicules pour l'accès à la gare :
 - Prévoir un tunnel plutôt qu'une passerelle.
 - Rendre visible la piste cyclable (enrobé).
- Améliorer la visibilité de l'entrée du terminal (signalétique).
- Réserver le pont aux modes doux pendant l'été (d'autres voies d'accès pour les VL, une nouvelle voie en cours de construction).
- Récupérer la passerelle située au bassin Dugay-Trouin.
- Les routes vont-elles supporter l'augmentation du trafic ?
- Le nouveau positionnement du parking VL amène tous les flux vers le rond-point du Naye.
- Mettre un feu tricolore au rond-point de la Bourdonnais pour réguler et permettre la sortie des véhicules passagers.

Sous-thème 3 : Modes doux et sécurité

- Aménager une promenade piétonne sur la cale du Naye.
- Préserver le « poumon vert » des douves.
- Sécuriser le pont de l'écluse par la création d'une passerelle piétonne.
- Permettre une traversée piétonne de la gare maritime en rez-de-chaussée.
- Prévoir une vue sur l'écluse depuis la gare maritime.
- Créer des espaces végétalisés diversifiés.
- Créer une « coulée verte » vers Saint-Servan.
- Prévoir des emplacements, des zones d'abri et de circulation pour les vélos.
- Accompagner le développement du cyclotourisme.
- Dédier le pont de l'écluse aux seuls modes doux pendant la période estivale.
- Bien distinguer la circulation des piétons de celles des vélos et faire des zones mixtes.
- Prévoir des bancs pour les promeneurs.
- Créer une navette maritime de la porte de Dinan à Saint-Servan.
- Bien identifier les accès aux transports en commun.
- Prévoir une desserte entre la gare et le TdN.
- Prévoir des végétaux qui coupent les effets du vent pour sécuriser les passagers vélos.
- Prévoir un éclairage suffisant pour sécuriser le terminal et mettre en valeur la gare maritime.
- Bien distinguer les flux des voitures de ceux des vélos.
- Prévoir une passerelle piétons/vélos au-dessus de la voie d'accès des VL/PL au terminal.
- Prévoir une ouverture pour que les voitures garées dans le parking ne soient pas dans un goulet d'étranglement à l'entrée/sortie du terminal.
- Bien indiquer (avec indication de temps) l'itinéraire SNCF/TdN.

14/ Recyclage des boues de dragage

13 novembre 2020

Le recyclage des sédiments issus de dragage, souhaitable, a fait l'objet d'études. Ainsi le Centre de production d'éco matériaux d'Envisan, à la Seyne-sur-Mer : après décantation/déshydratation sur géotextile (et traitement des eaux), les matériaux sont valorisables et recherchés pour leur teneur en sable. Une technique semblable a été utilisée au port du Croesty (Morbihan).

A noter enfin que le programme Sediterra (coopération franco-italienne) a mis en ligne gratuitement un guide présentant les lignes directrices pour le traitement durable des sédiments de dragage. Il faut donc s'en inspirer pour traiter les boues de dragage. C'est un investissement de recherche et développement pour notre Région mais dont nous pourrions tirer enseignement et bénéfice pour les autres ports bretons lors de travaux maritimes.
Hubert Le Jeune

13/ Biodiversité urbaine, flore et faune, trame verte, continuité écologique

Toute la partie Est du projet TdN, entre l'écluse et le rond-point du Naye et jusqu'au bord du bassin portuaire, appelle une attention spéciale pour la continuité écologique car c'est un maillon fort de la *trame verte* à développer en direction d'Intra-Muros (et jusqu'au Grand-Bé, dont la restauration végétale est déjà engagée par la Ville).

Se trouvent déjà en place quelques îlots de verdure. Ils méritent d'être conservés et développés jusqu'au plus près de l'écluse, tout en accompagnant la conservation et la mise en valeur du fort Naye. Pelouses, arbustes (haies) et arbres, ces 3 strates doivent être combinées judicieusement pour faciliter la biodiversité urbaine, contribuant à la présence et au passage de toutes sortes d'êtres vivants, allant des insectes volants ou au ras du sol, et du lézard des murailles, aux oiseaux plus ou moins inféodés aux milieux minéralisés.

Ici encore, plutôt que de travailler au coup par coup comme sur les autres sites considérés isolément au fil des années, l'établissement d'un **Atlas de la Biodiversité Communale (ABC)** est recommandé. Voir : <https://www.ecologie.gouv.fr/atlas-biodiversite-communale>

L'attention doit être portée aussi aux conditions et impacts des éclairages sur les différentes parties du terminal.

Bernard Goguel pour Bretagne Vivante.

12/ Parking commun agglomération et port pour poids lourds en transit

Les poids lourds en transit n'ont pas de parking attribué à Saint Malo. Le stationnement de ces véhicules est éparpillé dans la ville en toute insécurité. Les chauffeurs dorment dans leur camion et n'ont aucun accès pour se doucher, se réconforter... Du côté du port des poids lourds sont aussi en transit et des containers stockés occupent des espaces qui seront nécessaires pour étendre les activités du port. La solution serait de créer un parking commun. L'endroit idéal serait à proximité de la station Total situé à l'entrée de Saint Malo. Ceci ferait que via le bus les chauffeurs auraient la possibilité d'aller à Aquamalo ou Intra Muros en passant par la gare. Le contrôle des véhicules, le gardiennage serait facilité. La création d'une cafétéria, espace douches serait un plus pour les chauffeurs avec la station carburant à proximité etc., Il va de soi que cet investissement devrait être financé par la Région et l'Agglomération de Saint Malo.

Papzyk

11/ Opportunités pour la plaisance

S'il s'agit de moderniser le terminal ferry, je vois deux opportunités pour favoriser la plaisance :

1) Il faut régler le problème de la pollution sonore des groupes électrogènes des ferries, et surtout ceux du Condor. Les basses fréquences sont extrêmement désagréables, et impossibles à bloquer (même avec bouchons d'oreilles).

Évidemment je soutiens les demandes des riverains d'intra-muros qui se disent gênés. Je trouve dommage qu'ils ne soient pas entendus. Mais je veux aussi témoigner du nombre de visiteurs du port des Sablons, notamment étrangers, qui m'ont juré qu'ils ne reviendraient jamais dans ce port tant le bruit du Condor a gâché leur nuit d'escale.

Il s'agit d'une nuisance majeure.

2) Le terminal pourrait être modifié afin de servir de pare-houle pour mieux protéger le port des Sablons. Le pare-houle laisserait passer l'eau par en dessous pour permettre au courant de faire son travail pour empêcher la sédimentation.

L'enjeu est de permettre d'accueillir davantage de plaisanciers aux Sablons, dans un confort et une sécurité qui ne sont pas assurés aujourd'hui dans l'intégralité de la marina.

Adrien

10/ St Malo, un patrimoine à sauvegarder

12 novembre 2020

Bonjour,

Plusieurs points importants nécessitent selon moi d'être soulignés:

1) Tout d'abord, la pertinence d'envisager la réalisation de gros travaux de rénovation portuaires sans n'avoir aucune certitude sur la relance économique liée à la reprise normale des liaisons maritimes.

Il me semble que pour un budget de 120 millions d'euros, qui je le rappelle, reste le scénario adopté par la région, un minimum de projection s'impose.

2) Les différents impacts à prendre en compte dont :

- Visuels : la vieille ville de St Malo est un patrimoine inestimable dans ce qui lui reste d'attirant, à savoir la beauté de son cadre environnemental. Avec la construction d'une nouvelle gare maritime surélevée par rapport à l'ancienne, le risque est grand de masquer le Rocher en entrée de ville, tout comme la vue sur les bas sablons des remparts sud.

3) La dégradation du milieu naturel sans que l'on sache vraiment pendant combien de temps dureront les effets du brassage des boues polluées.

4) Un déroctage massif avec de possibles conséquences sur les bâtis anciens dont certains sont classés.

Aucune assurance n'a été apportée quant à la sécurisation optimale des lieux, notamment afin d'éviter les fissures.

5) Enfin, la non-intégration de facto, d'un plan de réduction des nuisances sonores du Condor par l'électrification des quais, pourtant indispensable pour le confort de vie des résidents.

Il me semble évident que tous ces points mentionnés ainsi que bien d'autres devraient être pris en considération par les décideurs afin de trouver le meilleur compromis possible entre les intérêts économiques et les divers impacts qui résulteront de ces travaux.

Ce vieux vaisseau de pierres séculaire et ses habitants, le méritent.

Yann Le Saint,

Malouin d'âme et de cœur.

9/ pour un port au cœur de son territoire

11 novembre 2020

Le port s'inscrit dans un territoire vaste autour des pôles urbains de Saint-Malo et de Dinard et **de Dinan**. je suis triste de voir que l'agglomération de Dinan ne soit pas citée, ni consultée et donc ignorée ; c'est mal connaître notre bassin de vie et se priver de la moitié de son territoire de proximité !

La Rance qui passe à Dinan se jette dans la mer, reliant Dinard et Saint Malo.

Quelques idées pour ces espaces restent un lieu de vie économiques, ouvert aux habitants de tout le territoire afin qu'ils s'approprient et soit fiers de ce lieu :

des restaurants/ bars ouverts à tous afin de profiter de la vue magnifique

des panneaux connectés montrant en temps réel les bateaux à l'arrivée ou au départ, les manœuvres dans le port

-espaces artistiques avec des expos, des concerts,

-espaces de communication à destination des visiteurs présentant notre région : bretagne et normandie (et pas uniquement Saint-Malo)

des arbres, des fleurs

-parking accessible : il est important de pouvoir se garer facilement lorsque nous allons prendre le ferry et ne pas faire des kilomètres à pied avec nos bagages.

intermodalité pour les passagers avec des connexion avec la gare, et les villes de Dinan, Dinard et Rennes en vélo, voitures, bateaux-navettes,

prévoir des horaires de train en cohérence avec l'arrivée/ départ des bateau anglais

-fluidifier la circulation des voitures anglaises dans la ville de St Malo (lorsqu'elle sortent toutes ensemble du ferry) vers les grands axes de sortie., pourquoi pas des routes dédiées
- panneaux dans les deux langues anglais /français pour les touristes
des points réguliers sur le déroulement du chantier avec des visites organisées.

GAYSNSKI

8/ Délégation

23 octobre 2020

Il serait judicieux en relation avec la Ville de ST Malo et ses élus que la concession du port de plaisance des Bas Sablons qui se termine en 2022 soit attribuée à EDEIS qui gère déjà les ports appartenant à la Région. Ceci pour créer une seule unité plus facilement gérable et sous la même autorité

PAPYZIK

7/ Schéma directeur VILLE DE SAINT-MALO et REGION BRETAGNE

19 octobre 2020

Bonjour

Je remercie tout d'abord la Région Bretagne pour cette concertation. C'est utile et nécessaire.

En préambule, il convient de faire remarquer que la VILLE DE SAINT-MALO est l'une des seules villes en France à avoir son Port industriel en plein centre VILLE. Cette conception n'est pas moderne et pose de nombreux problèmes. Contrairement à ce que nous a affirmé Mr PERRIN en réunion, le Port de LORIENT et BREST en particulier sont implantés différemment. Ils sont excentrés par rapport au centre ville et dispose de pénétrante pour y accéder. Ce n'est pas le cas à SAINT-MALO. La France sous le contrôle de L'Europe est sur-réglémentée. Dans ce cadre, il serait aujourd'hui impossible de construire un nouveau port industriel autour de SAINT-MALO sous prétexte de défendre l'environnement. En conclusion, la Région Bretagne n'aurait pas d'autres choix de continuer les activités industrielles en plein coeur de Ville avec la problématique des marchandises dangereuses, les pollutions par déchargement de marchandise volatiles, les activités industrielles émettrices de polluants, le trafic routier poids lourd difficilement compatible avec le développement du vélo par exemple et des circuits piétons. De mon point de vue, il est quand même un comble que sous prétexte de préserver l'environnement de faire subir à la population malouine toutes ces nuisances qui à terme poseront des problèmes juridiques insurmontables. Ce n'est qu'une question de temps. Mais l'avenir du Port de SAINT-MALO en plein coeur de ville n'est pas industrielle. Il convient de porter un autre projet alternatif. Les idées ne manquent pas avec en ligne rouge des emplois à forte valeur ajoutée. Il me semble en effet regrettable en effet que la VILLE De SAINT-MALO privilégie le tourisme et la logistique qui sont en grande majorité des emplois à faible valeur ajoutée. Le glorieux passé de SAINT-MALO n'est pas celui-là. Je trouve donc que la simple rénovation de ce terminal pour 110 Millions D'euros consiste à faire de surplace et ne répond aucunement aux défis qui nous attendent. Que signifie à notre époque vouloir développer le trafic maritime alors que par définition la logistique est de la non valeur ajoutée. Les mêmes qui nous vantaient hier les circuits courts, se réjouissent maintenant de développer des infrastructures de transport. Personnellement, je ne comprends pas le sens de tout cela. Le faible coût du transport maritime et avion est à l'origine de la désindustrialisation de la France et de son chômage chronique.

Pour conclure, j'aurais donc souhaité que la REGION BRETAGNE nous explique mieux sa stratégie pour les 50 à 100 prochaines années face à tous les défis qui nous attendent et en quoi est-il indispensable de rénover ce terminal. De mon point de vue, il faut pour la France et la Bretagne un grand plan de réaménagement du territoire permettant de réduire les grandes villes, construire des villes nouvelles et nouvelles infrastructures compatibles avec les enjeux à venir. On ne fera pas du neuf avec du vieux. Il faut massivement innover et proposer aux français un grand projet de société basé sur les nouvelles technologies. Nous avons les ressources pour le faire. Nous dépensons chaque année 76 milliards en assurance chômage pour des gens qui restent à la maison. Employons ces sommes et les citoyens à bâtir une nouvelle France et une nouvelle Bretagne. Il convient de donner du sens à notre société. Les américains à une époque avait fait de la conquête de la Lune un grand projet de société. Sachons bâtir quelque chose et donnons de l'espoir aux gens au lieu de sans cesse les tresser avec des sujets secondaires de court terme.

De même au niveau de la Ville de SAINT-MALO, il serait souhaitable de faire le même exercice. Le précédent Maire de manière regrettable avait bien un plan stratégique mais malheureusement, ce plan ignorait complètement le Port. Il serait donc souhaitable que la Région et la VILLE se mette d'accord sur un plan stratégique VILLE/PORT à SAINT-MALO dans le même esprit qu'un grand projet de réaménagement du territoire.

Désolé d'avoir été un peu long mais vous l'avez compris, je ne comprends pas bien comment ce Projet s'inscrit dans un avenir meilleur pour SAINT-MALO et la REGION BRETAGNE.

Philippe Lavenant

Modernisation du terminal ferry du Naye – Port de Saint-Malo
Bilan de la concertation préalable
Région Bretagne

6/ Réenchanter le port

12 octobre 2020

La Région Bretagne et la Commission nationale du débat public (CNDP) ont mis en place un important dispositif de concertation à l'occasion du projet de modernisation du terminal ferries du Naye.

Trois scénarios sont proposés au débat. Les scénarios 1 et 2 traitent uniquement de la rénovation des postes 1 et 2. Le scénario 3 (image ci-jointe) est le plus ambitieux.

Il intègre la rénovation des postes 1 et 2 mais surtout inclut une nouvelle gare maritime qui devrait être ouverte au public.

Le scénario 3 est privilégié par la Région. Il a largement alimenté les débats organisés sur les relations du port avec la ville.

Les architectes retenus pour réaliser la gare maritime sont des experts en matière de gare. Une esquisse succincte a été présentée. On peut espérer que ce bâtiment soit largement ouvert au public, que sa terrasse soit accessible et devienne un nouveau belvédère ouvert sur le spectacle du port et qu'une véritable esplanade, telle que celle de la gare SNCF, soit ouverte aux piétons.

Malheureusement, le projet est restreint au périmètre du terminal ferries. Ses liens avec les espaces publics de la ville sont peu explicités.

N'est-ce pas l'occasion d'ouvrir, de nouveau, au public un espace portuaire ?

Autrefois les visiteurs déambulaient librement le long des quais du port. On assistait au spectacle quotidien des bateaux dans l'écluse. Les piétons empruntaient les passerelles des portes amont et aval. Les cheminements piétonniers étaient sans rupture de Saint-Servan à l'Intra-muros.

Le pont sur les écluses, inauguré en 1983, constitue une première rupture. Les piétons sont canalisés sur les étroits trottoirs du pont et doivent attendre la fin de l'éclusage pour franchir la passe.

Les événements du 11 septembre 2001 auront un plus grand impact sur l'ouverture du port aux piétons. Dans le monde entier les sites stratégiques verront leurs enceintes closes et protégées. Les grillages et portails du port de Saint-Malo datent de cette époque et répondent à une réglementation internationale.

Les villes portuaires se préoccupent aujourd'hui d'ouvrir largement au public les bords à quai tout en protégeant, ponctuellement, les zones techniques et stratégiques.

On aurait aimé, qu'à l'occasion de ce projet de terminal ferries le débat puisse porter sur son environnement direct et que des scénarios soient élaborés sur le lien entre l'Intra-muros et Saint-Servan.

Le franchissement de l'écluse est devenu une véritable épreuve pour les piétons et cyclistes. Ne pourrait-on pas réduire l'emprise des voies empruntées par les voitures ? Des villes comme Paris, Nantes, Rennes ou Bordeaux ont su restreindre les accès véhicules à leurs centres. La réflexion mériterait d'être menée sur l'accès à l'intra-muros qui est, de plus, un quartier en cul de sac. On pourrait imaginer, en saison estivale, de réserver le pont aux piétons et diriger le flux des véhicules vers l'avenue Louis Martin en empruntant la nouvelle voie d'accès au port, en cours de réalisation.

Une autre solution serait de créer de nouvelles passerelles pour piétons et cyclistes ou de reconstituer les passerelles des portes des écluses.

Un vaste espace piétonnier devrait prendre place au nord de l'écluse, à la place d'un parking et d'un secteur grillagé.

D'autres questions apparaissent dans la liaison avec Saint-Servan. La promenade qui longe les Bas-Sablons est interrompue au niveau de la piscine du Naye. Piétons et cyclistes doivent slalomer sur les voies réservées aux véhicules pour rejoindre l'écluse. Le petit poumon vert que forme la douve plantée du fort du Naye est ceinturé d'espaces routiers. Il conviendrait de préserver l'emprise de ce jardin et de le rendre accessible au public.

Conclusion

Ce projet, bien qu'esquissé, apparaît d'une grande qualité. On regrettera que la Région n'ait pas élargi son périmètre d'étude à l'écluse et ses abords.

Le site du Naye concerne la Région mais aussi la Ville. Cette vision du port aurait mérité d'être accompagné du projet stratégique mené par la Ville dans son environnement proche.

Jean-François Revert

Architecte-urbaniste

5/ Une information complète et exacte ?

5 octobre 2020

1 - Dans le dossier de concertation préalable (30 pages), la Région écrit en introduction (page 2) avoir confié à EDEIS l'exploitation de la majorité du port etc... [y compris] *le port de plaisance des Bas-Sablons...* alors même, comme cela a été précisé à la première réunion publique le 1er octobre, que celui-ci relève d'une concession distincte, confiée à la Ville jusqu'en 2022.

Il est très regrettable que ce "détail" soit ainsi faussement présenté dans le document écrit, altérant significativement la compréhension du dossier puisque la question des limites du terminal est cruciale. Un rectificatif s'impose.

2 - Les suites de la concertation : en page 8 du même document est évoquée "**l'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique du projet**".

De quelle enquête publique s'agira-t-il là ?

La Région s'engage-t-elle formellement aujourd'hui à ne pas déroger à une *véritable enquête publique*, digne de ce nom, **avec commissaire enquêteur indépendant** ? En admettant de ne pas se limiter à une *consultation du public*, nettement moins contraignante mais peut-être envisageable (?) après une phase de concertation préalable avec garant (ref. décret du 26 décembre 2018 visant à remplacer l'enquête publique par une simple consultation du public par voie électronique, à titre expérimental dans les deux régions Bretagne et Hauts-de-France).

Bernard Goguel

4/ Questions sur le projet

3 octobre 2020

Bonjour ,plusieurs questions sur le projet et la concertation :

- ambition est certes de stopper l'érosion mais de positionner le port en quelle position ? (serait 22 au classement des ports français , l'ambition par alternative serait ???)
- Par alternative le nombre d'emplois cibles pouvant être créés ?
- Par alternative les avantages et les inconvénients ?
- Etude de sensibilité ? (les facteurs clefs seraient : Brexit et currency effect (livre versus euros) , l'investissement ne serait pas clef ! donc forte orientation pour solution 3
- Analyse de risques projets (investissement ,planning ,environnement ,autre(s) ,.....)
- Outre cet investissement ,plan pluriannuel pour maintenir voire autres étapes de développement ?
- LES grandes ambitions sur l'aspect RSE ?
- L'investissement et les énergies renouvelables ;(Batiments BBC,voire +, certifications HQE ,breams ,autre(s) ,...) ,(eolien,hydrolien,....) ? Superbe pour hydrogène
- Etudes des nuisances pendant le projet et mesures de maîtrise du risque ?
- Chantier "estimation année homme" ?
- Entreprises soumissionnaires "Chantier" et priorité à l'embauche locale/ volet apprentissage ?
- Sélection des entreprises ,critères mieux disant certes avec base territoire/Bretagne/France ?
- Y aura-t-il des interfaces avec les autres acteurs ,par exemple la ville et une nécessité pour cette dernière de mettre la main au portefeuille ?
- Il serait intéressant de communiquer et rendre compte régulièrement via un tableau de bord projet (simple (couleurs vertes ,orange et rouge,si rouge plan de maîtrise ,...) amont au démarrage chantier ,puis aval à ce démarrage) , fréquence à minima trimestrielle
- Plus de place pour le 5 Oct ,y a-t-il une liste d'attente ?

Patrick Jack

3/ Questions (révisées) sur le projet : quels volumes dragués et déroctés ?

2 octobre 2020

Le projet est évalué dans plusieurs configurations (scénarios),

sans que le dossier ne fournisse de détails sur le volume pratique des travaux, hormis les 100 000 m³ indiqués page 23, sans y distinguer les sédiments des rochers... devenus oralement 140 000 m³ lors de l'atelier du 6 octobre.

Pourrait-on avoir un minimum de **chiffres physiques**, tout particulièrement concernant **les dragages et déroctages** visant à faciliter la navigation "tous temps toutes marées" dans l'avant-port, le chenal proche, voire aussi le chenal plus lointain ?

Ces chiffres, même grossièrement estimés, doivent bien figurer quelque part, en support d'une partie (laquelle ?) des 110 M€ affichés. Ils permettraient d'avoir une idée de l'ampleur réelle et des impacts potentiels des travaux maritimes.

Il faudrait aussi en donner la **répartition dur / mou (déroctage / dragage), par grandes zones** (avant-port, chenal proche, et chenal lointain), **et pour les différents scénarios**. En indiquant pour chacune de ces différentes composantes son poids dans le budget total (càd la ligne "volet maritime" du coût global du projet).

Il y a 380 + 231 pages sur les reconnaissances de sols (sédiments et substratum, rapports / qualité sédiments + sondages géotechniques)... et pas un mot sur le bilan qui en a été tiré, pour le projet (même à un stade préliminaire) en termes de **quantités de matériaux à excaver**.

Cordlt

Bernard Goguel

2/ Contribution 02/10/20 à la concertation publique

2 octobre 2020

1 - Les études produites à l'appui du dossier de la concertation publique

Elles sont au nombre de 13, et toutes directement relatives au projet présenté, à son environnement immédiat ou à ses impacts.

Manque le plan directeur et la vision à long terme du port dans son ensemble, et des **relations entre la ville et le port** :

- par-delà les découpages en concessions (dont le détail n'est apparu fugitivement que sur un écran, remis en lumière sur mon questionnement hier soir à 1:27-28),
- intégrant donc une vision globale de la relation entre l'espace port de plaisance des Bas Sablons, le port de commerce (dont notamment le terre-plein du terminal du Naye), et les espaces urbains,
- anticipant donc, obligatoirement, sur la prochaine réflexion (annoncée hier pour 2021) du cahier des charges du renouvellement de la concession du port des Bas Sablons,
- tenant compte des perspectives annoncées par le nouveau concessionnaire du port de commerce (lors de sa campagne de candidature),
- ainsi que des positions déjà prises (?) ou à prendre par la nouvelle municipalité à cet égard ; c'est-à-dire des ambitions affichées par le pouvoir politique – et non pas seulement des concertations entre services techniques ayant déjà pu se développer entre la Ville et la Région (telles qu'évoquées par Mr Perrin hier soir, et sur lesquelles a minima des documents mériteraient d'être versés au dossier).

2 – Les limites du projet

Une question majeure pour la modernisation du terminal du Naye, comme souligné par le directeur du projet dans son exposé introductif, est *d'en maîtriser les limites*.

Pourtant, le projet est présenté sans répondre aux questions préalables posées ci-avant, donc en mettant la charrue avant les bœufs. Il faudrait commencer par **éclairer le dossier avec des documents de planification et d'urbanisme traitant conjointement** du terminal (et de ses possibles extensions), du port de plaisance qui le jouxte (et de ses perspectives d'évolution déjà affichées pour les plaisanciers... ou remises en question par la nouvelle municipalité ?), des activités et besoins des pêcheurs professionnels, du devenir de la piscine du Naye... et enfin des liaisons diverses dans le tissu urbain.

Le réaménagement du terminal ne gagnerait-il pas à pouvoir *s'insérer dans un projet plus vaste*, visant à réduire les parcs de stationnements de voitures qui défigurent les abords d'intra-muros ?

3 – Un concours d'architecture ?

Brièvement évoqué à l'oral hier soir, quelques grandes marques rouges sur un plan étant attribuées au projet résultant de ce concours. Où donc en est le dossier ? Comment est-il possible d'en exploiter les acquis, sans le mettre à la disposition du public au stade actuel ?

4 – Le long terme visé... mais pas un mot de la montée du niveau de la mer

Il est question d'un projet "pour 30 à 50 ans", allant bien au-delà donc des crises conjoncturelles Brexit et Covid... soit. Mais alors, comment la Région maître d'ouvrage voit-elle l'avenir du site de Saint-Malo, devant la perspective de montée du niveau de la mer ? Est-il licite de miser sur un développement économique toujours en croissance, devant la nécessaire transition écologique ?

Bernard Goguel

1/ Eviter Réduire les impacts environnementaux

1 octobre 2020

Bonjour, merci de confirmer les réponses que vous avez bien voulu apporter à mes questions sur les impacts maritimes:

- boues de dragage : elles seront intégralement recyclées à terre (ce que j'ai compris ?); c'est positif A confirmer.
- bruit sous-marin: je répète : pour limiter l'impact sur les poissons et les mammifères marins, il serait bon de fixer une limite de bruit admissible lors des travaux. (Note : effectivement les mammifères marins n'ont pas la même sensibilité aux fréquences de bruit, selon qu'ils sont grand dauphins, dauphins communs, marsouins, dauphins de Risso.

Les grands dauphins sont les plus fréquents sur la zone. Il faut étudier donc l'impact pour ces mammifères sédentaires en particulier)

- les travaux sous-marins prévus dans les scénarios 2 et 3 sont le déroctage et peut-être le battage de pieux; merci de confirmer ce point.
- Je suis intéressé par la référence du livret sur l'impact des bruits sur les mammifères marins (paru en juin 2020) ; pouvez-vous déposer ici cette référence ?

Merci

Pour Bretagne Vivante

Rance Emeraude

10/ Déroctage

13 novembre 2020 à 17:12

Bonjour

suite à votre concertation de l'aménagement du terminal du naye, j'ai deux questions concernant les travaux prévus .

Etant propriétaire d'une maison située rue trichet et d'un commerce quai trichet 1 ER . Vous allez dérocter l'avant port , je me souviens que lors du premier déroctage plusieurs maisons avaient enregistré des fissures . qu'est il prévu à ce titre ?

2 EME Quel impact pendant les travaux sur la circulation quai trichet. pour les commerçants ?

Y aura t'il une autre réunion de concertation et comment serons nous informés?

Dans l'attente de vos réponses

9/ Bas Sablons

13 novembre 2020 à 09:16

Bonjour

Résidents à Saint Servan et locataires au mois pour 1 voilier et 1 bateau à moteur (depuis 15 ans sur la liste d'attente), nous sommes attentifs à ce projet.

Nos souhaits:

Rendre le port propre et ainsi retrouver une plage des sablons propre avec plus de profondeur d'eau (enlever la vase) répartir le sable pour cacher les cailloux vers la fosse de plongée.

Rehausser le mur de la digue du Rothouan pour permettre le passage vers Aleth

Pour le port rallonger les pontons pour permettre d'augmenter le nombre de places.

Créer des places dans la cale sèche ou ailleurs

La liste d'attente est très longue et ceci depuis des lustres ..

Utiliser la piscine pour les associations sportives

Merci de cette concertation

Cordialement

Michel de Chauvigny

Saint Servan

8/ Contribution de OSONS

13 novembre 2020 à 09:14

Contribution de l'association OSONS dans le cadre de l'aménagement du terminal ferries à Saint-Malo

Dans son objectif de développer l'attractivité du port de Saint-Malo, la Région Bretagne a soumis à concertation son projet de travaux en vue de la modernisation du terminal ferries du Naye. Cette concertation obligatoire est menée sous l'égide des garanties de la commission du débat public compte tenu du montant de l'opération prévue.

Afin de s'informer sur ce projet, plusieurs adhérent.es de notre association ont suivi avec assiduité la réunion de présentation du 1er octobre 2020 ainsi que les ateliers, organisés par la Région. Pour rappel, les garants du débat public ont organisé il y a déjà plusieurs mois une rencontre des acteurs locaux, dont notre association.

Les objectifs annoncés du projet sont :

- Consolider et maintenir l'attractivité des installations de St-Malo sur le transport maritime de passagers et de fret
- Développer le trafic maritime par l'amélioration des accès nautiques et la capacité d'accueil de l'avant-port

- Optimiser les fonctionnalités du site sans modifier l'emprise
- Favoriser les reports modaux sur le maritime

La Région a retenu plusieurs scénarios. Ceux-ci se distinguent principalement par l'ampleur des travaux, sachant que la seule mise aux normes de l'existant est évaluée à un montant de 35 millions d'euros compris dans chaque scénario.

- premier scénario, 60 millions d'euros,
- second scénario, 50 millions d'euros
- troisième scénario, privilégié par la Région, 110 millions

Les aménagements terrestres et marins prévu par le scénario 3 sont les suivants :

- approfondissement des accès nautiques de l'avant-port par dragage-déroctage en mer (jusqu'à 2kms des côtés) comme en port pour permettre des manœuvres plus simples à de plus gros navires, dans un souci de gain de temps,
- reconstruction de la gare maritime (création d'un étage de 9m de haut maximum),
- déconstruction-reconstruction d'un poste,
- remplacement des outillages anciens (passerelles, rampes),
- amélioration des accès routiers et urbains connexes,
- délocalisation de la zone de contrôle et concentration des constructions en zone nord du terminal

La procédure actuelle est un premier stade du dossier et a théoriquement pour but de faire s'exprimer les citoyen.nes avant que la Région ne prenne la décision définitive de réaliser l'opération. Il s'agit donc d'une présentation générale du dossier, ses objectifs, son cadre, sa pertinence.

L'opération de construction fera l'objet d'une, ou plusieurs procédures de consultation du public, lorsque la décision de la Région sera arrêtée. A ce stade, il s'agit pour l'association d'une contribution générale sur le dossier, ses objectifs, son cadre, sa pertinence. La cohérence du projet avec les principes d'un développement durable.

Comme la quasi-totalité des collectivités, la Région Bretagne a développé un fort argumentaire en relation avec le développement durable pour communiquer sur ses choix stratégiques. La méthode mise en avant dans le dossier est décrite de la façon suivante : « La doctrine Eviter, Réduire, Compenser, définie par le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie a pour ambition de diminuer les impacts d'un projet d'infrastructure sur son environnement humain et naturel. Elle concerne donc la biodiversité, l'air, le bruit, l'eau, la santé de la population. Elle s'applique de la conception à la phase travaux comme à celle de l'exploitation de l'ouvrage. Le projet, quels que soient les aménagements retenus, devra donc intégrer cette démarche. »

La référence utilisée est le développement durable dont les principes ont plus de cinquante ans. L'expérience a montré que les principes sont à appliquer dès la naissance d'un projet, c'est-à-dire dès la commande politique et le programme. Cette exigence est d'autant plus importante pour le terminal ferries qu'il s'agit d'un projet destiné à couvrir des besoins pour trente à cinquante ans.

En l'état, il ressort du dossier présenté par la région des interrogations et des doutes. L'équilibre entre les impacts, les coûts et les avantages Les différents éléments de la concertation n'ont pas permis de trouver de réponses complètes ou cohérentes sur certaines questions.

Par exemple, le dossier de synthèse socio-économique de la concertation ne comporte aucun élément sur les engagements pris lors de la conclusion du nouveau contrat de gestion du port entre le délégataire et la Région, mis à part une participation du délégataire à l'opération. Quelles sont les contreparties ? sur quel scénario d'opération ou de fréquentation est établie cette participation ? Comment ces engagements pésent-ils dans les scénarios proposés par la Région ?

Le déroctage en mer, principale atteinte à l'environnement, est essentiellement justifié par une plus grande facilité d'utilisation du terminal pour les compagnies maritimes et de retour financier supposé pour le gestionnaire du port. Les caractéristiques (tirant d'eau par exemple) des bateaux de nouvelle génération ne justifient que très partiellement cette opération. Cette facilité d'utilisation ne se traduit pas par une augmentation du nombre de passagers, l'objectif est de retrouver en 2030 la fréquentation des années 2000 à 2010 (étude socioéconomique). Fréquentation qualifiée dans les ateliers de concertation de « stable » ou « mature ». Par ailleurs, les bateaux de la nouvelle flotte ont une capacité de transport des camions qui permet d'augmenter le trafic fret de plus de 30% (information donnée lors des ateliers). Dans ces conditions, le déroctage, dans les proportions prévues, est-il utile sachant que l'étude socioéconomique indique : « 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. » (Etude socio-économique du dossier de concertation) Dans ces conditions comment évaluer l'intérêt de ce déroctage et de son importance au regard de son impact sur le milieu naturel ? Le fait de porter atteinte à un site remarquable et riche pour une part si faible du trafic fret doit être examiné à la bonne échelle. Sans attribution des impacts

environnementaux aux éléments du projet qui les génèrent et une évaluation avantage / inconvénient, la méthode « Eviter, réduire, compenser » est vidée de son sens et inapplicable.

Nous attendons que la Région présente un dossier traitant de ces questions, des hypothèses qu'elle a examinées et le parti retenu sur ce point au regard du développement durable.

Par exemple en explicitant de façon claire et détaillée la cause des impacts. Le transport routier comme seul horizon ? La réponse de la région est basée sur l'hypothèse de la permanence du véhicule individuel comme vecteur principal des déplacements personnels et du camion pour le fret, pendant les cinquante prochaines années. L'absence d'alternatives dans le dossier confère au choix de la Région la valeur d'un acte de renforcement de ces modes de déplacement dont nous connaissons les conséquences sur l'environnement et l'organisation de nos modes de vie. L'absence dans ce dossier de réelle référence à la question ferroviaire, au réseau public de transport ou au parc de stationnement relais à destination des passagers journaliers est anormale pour un projet engageant l'avenir. Nous attendons que la Région présente les hypothèses qu'elle a examinées, le parti retenu sur ce point et les capacités d'adaptation du projet au regard du développement durable. Sur ces aspects nous considérons que la Région ne peut se contenter d'un scénario au fil de l'eau ou de la simple prise en compte des contraintes techniques des compagnies. Son rôle est par l'utilisation de l'argent public et le mandat que lui ont donné les citoyens, de décider les orientations qu'elle souhaite mettre en œuvre pour notre avenir 2.

La question des périmètres de réflexion.

Nous considérons que les périmètres de l'opération tels que nous les citons ci-dessous, sont nécessaires à une réflexion à l'échelle du projet et de ses impacts.

Périmètre « Ville et déplacements »

Comme tout dossier d'aménagement important, la maturation de celui du terminal ferry dure depuis plusieurs années. Le terminal Ferry est un pôle de déplacement, compte tenu de son impact sur le territoire il nécessite normalement une concertation avec les collectivités en particulier lors de l'élaboration des documents d'urbanisme, des plans de circulation ou de la réalisation des infrastructures. Il nécessite également l'avis des autres opérateurs de transport. Le projet ne comporte pas de réflexion solide concernant sa liaison avec les réseaux de transports publics de passagers ou de fret, notamment le réseau ferré. Ces manques constituent une hypothèque sur l'avenir des 50 prochaines années.

De la même façon, le projet ne comporte aucune réflexion sur le déport du stationnement des véhicules de passagers à la journée sur des parkings-relais en dehors de l'espace urbain et touristique du port. Concernant l'impact sur la circulation (augmentation potentielle de la capacité de 30% du nombre de camions à chaque arrivée ou du flux instantané de voitures) le dossier se contente d'une étude fondée sur les caractéristiques de la voirie dans un périmètre géographique restreint. Considérant qu'il s'agit d'un trafic, à minima régional, l'échelle des impacts et les solutions sont à étudier jusqu'à la sortie de ville. Ces solutions ne doivent pas se limiter à la capacité des voies, elles doivent prendre en compte l'acceptation des habitants sur le plan de la pollution, du confort de vie et de l'usage du réseau public de voirie en sécurité.

Pour rappel Saint-Malo est plus victime des particules fines que Rennes ou Saint-Brieuc. Ces lacunes sont incompatibles avec une conception durable d'une opération de cette importance. Nous attendons qu'elle s'inscrive dans le projet de circulation de la ville et de l'agglomération et des alternatives pour le fret. Dans le cas contraire sa réalisation sera un frein aux évolutions de la ville vers un usage de la voirie plus respectueux de l'environnement.

Nous attendons de ce projet la prise en compte des impacts de la circulation à l'échelle de la ville, l'étude d'alternatives pour le futur en matière de fret et de passagers vers les autres pôles de transport.

Le Périmètre « Activités »

Les efforts des animateurs des ateliers de concertation et la présence d'acteurs du port lors des ateliers n'ont pu masquer que ce projet fait quasiment l'impasse sur les nécessaires cohérences à trouver avec les autres activités maritimes (pêche, liaisons intercommunales avec Dinard, port de plaisance, activités touristiques à la journée). Le dossier n'aborde pas la question du cumul des impacts des différentes opérations prévues dans le secteur proche, notamment le déroctage. Nous attendons de la Région des éléments sur ce sujet.

Le périmètre « Pollution »

Le port de Saint-Malo est le port le plus pollué de Bretagne selon le bilan du REPOM 2007/2012 (Réseau national de surveillance de la qualité des eaux et des sédiments des Ports Maritimes) et les analyses de 2018. La pollution chronique (mercure, cadmium, plomb, PCB, HAP) des sédiments du premier port chimiquier breton n'a donné lieu à aucune opération de dragage des sédiments. Cette politique de l'autruche doit cesser et la responsabilité de la Région est engagée sur ce plan. Lors des ateliers, la présence de mercure dans l'avant-port a un niveau N2 a été indiquée. Quelle que soit l'attention portée au respect de techniques de construction qualitatives de cette opération, la dépollution du port doit faire partie du projet. A défaut, rien ne garantit contre la migration de la pollution du port intérieur vers l'extérieur, notamment du fait des travaux envisagés (dragage des

sédiments, déroctage). Pour mémoire, le mercure n'était pas décelé, en 2011 et 2012 et seulement au niveau N1 en 2010, est-ce un début de transfert ? Nous attendons sur ce point que l'action de la Région sur la dépollution de son patrimoine portuaire soit intégrée au dossier.

3. La responsabilité sociale de la Région.

Le développement durable ne se conçoit pas sans responsabilité sociale. Actuellement, la principale compagnie utilisant le terminal ferries est connue pour exercer dans les conditions normales du droit français sur le plan du pavillon donc du droit social et de la fiscalité nationale. Nous avons noté, cependant, que l'un des navires de la seconde compagnie était encore immatriculé à NASSAU, il y a peu de temps. Nous attendons de la Région qu'elle n'utilise pas l'argent public pour accueillir des navires (de toute nature et catégories) sous pavillons de complaisance ou pavillon faisant échapper les propriétaires et armateurs au droit social et fiscal, du pays siège réel de leur activité.

Si cet engagement est complexe, mais serait nécessaire, pour le transport maritime de marchandises strict, la situation du transport de passagers permet de proscrire plus facilement les entorses au droit social et fiscal.

Nous attendons de la Région qu'elle s'engage, au moment de ses choix d'investissement, sur un développement respectueux des droits humains. Qu'elle ne contribue pas à la fuite fiscale ou au dumping social en mettant à disposition les installations payées par l'argent public au service de compagnies qui ne respecteraient pas le principe de la contribution à l'impôt et au respect de normes sociales dignes et définies par la réglementation nationale ou internationale. En conclusion.

En conclusion, nous considérons qu'en l'état, le dossier ne répond pas aux interrogations de base liées aux enjeux d'un dossier pour les trente à cinquante prochaines années à Saint-Malo.

Le 11/11/2020 à Saint-Malo

7/ Nuisances sonores

12 novembre 2020 à 15:16

Madame, Monsieur,

J'ai participé à la réunion de présentation de la modernisation du terminal du NAVE, le 1er octobre .

A la suite de cette réunion, je vous ai envoyé un mail concernant les ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX - NUISANCES SONORES, le 4 courant.

J'ai participé aux ateliers du 6 et 8/10 derniers et serai présent à la réunion de restitution du 5 Novembre prochain.

Ces ateliers étaient intéressants, mais abordaient malheureusement trop souvent des sujets éloignés de la REALITE DU QUOTIDIEN.

Si dans le cadre des enjeux environnementaux, nous avons bien noté la volonté de réduction des nuisances potentielles pour les riverains..... qu'en sera t il vraiment?

Certes, nous n'avons aucune restriction concernant le développement de l'activité portuaire, et nous sommes conscients des nuisances temporaires que ces travaux vont occasionner.

PAR CONTRE, continuer à supporter les nuisances récurrentes générées par les Condors (turbines + structure aluminium) qui laissent tourner leurs générateurs jour et nuit et cela à longueur d'annéeS.....!

OK et merci pour "l'étude sur l'endofaune, les macroalgues subtidales.....", certes nécessaire !

Mais, SVP, un peu de CONCRET et des MESURES REELLES pour une MINIMUM DE RESPECT DU QUOTIDIEN DES CITOYENS .

Malheureusement, suivant les scénarios présentés, l'alimentation électrique à quai du terminal des Condors n'est pas systématique. Cela est tout à fait INCOMPREHENSIBLE et INADMISSIBLE dans le cadre de ces travaux importants qui sont prévus pour de NOMBREUSES DECENNIES.

Nous demandons, quelque soit, le scénario retenu, qu'un système d'alimentation électrique A QUAI soit bien prévu, pour alimenter les générateurs des Condors.

Merci de votre attention et de la bonne transmission de cette demande.

Salutations les meilleures,

Ph.CARSIN ST MALO IM

PS : je me fais ici l'interprète de nombreux résidents du secteur Porte de Dinan.

Nous avons déjà eu plusieurs échanges à ce sujet depuis plusieurs années avec des responsables locaux qui nous ont assuré de l'étude et de l'électrification du Terminal Condor

Si nécessaire, nous pourrions faire suivre une pétition dans ce sens.

6/ Raccordement du Condor ferries au réseau électrique à quai

9 novembre 2020 à 11:32

Mesdames, Messieurs,

A quelques jours de la clôture et à l'issue des trois réunions suivies, nous souhaitons en résumé vous faire part de la profonde et intime conviction des riverains de la Porte de Dinan, Saint-Malo Intra muros.

Le thème fédérateur en est le raccordement du Condor ferries au réseau électrique à quai, quel que soit le scénario retenu 1,2, ou 3.

En effet cette procédure ouvre aujourd'hui de façon exemplaire sur :

1. La réduction des émissions sonores comme alternative majeure à l'utilisation diurne et surtout nocturne des générateurs diesel à quai. (ce qui aujourd'hui est un vrai désagrément et sanctionne la qualité de vie).
2. La réduction de la pollution atmosphérique locale (Oxydes de soufre, oxydes nitriques, matières à particules).
3. La réduction des gaz à effets de serre.

Ces réductions souhaitées et attendues sont d'ailleurs développées et étayées dans des récentes directives européennes concernant les pollutions atmosphériques et sonores. (Applications 2025).

Notamment il est noté : « les avantages de ces réductions auraient des impacts conséquents sur la santé des citoyens, des habitants des villes portuaires et des usagers des zones côtières ».

Avec tous nos remerciements anticipés pour l'attention portée à nos observations,

Bien cordialement

Yann PAVIE
35400 Saint-Malo

5/ Réflexions sur le projet du Terminal du Naye, concertation Octobre 2020

14 octobre 2020 à 10:31

Le Port autonome de St Malo, à l'instigation de l'état organise une « concertation publique » de son important projet de transformation du « Terminal des voyageurs au Naye ». L'agence AREP –(Architecture interdisciplinaire, filiale de SNCF Gares et connexions) a été invitée à travailler au projet.

Au cours du 3ème atelier de Novembre 2020, il a été présenté à un public restreint à 25 personnes, COVID oblige.

A partir de l'intéressant projet présenté un débat public passionné s'en est suivi. Nous avons remarqué que Le fort du Naye accueillerait, de nouveau, les voyageurs-touristes, continuant l'histoire ST Malo, ville portuaire. Dominant l'ensemble du terre-plein, ses abords ont été modelés par quelques trois siècles d'accumulation de remblais sur l'anse des Sablons. L'esplanade au pied du fort, à l'abri des vents parce que largement en dessous des plateformes parkings, en est l'ancien rivage.

« Voir la mer et la vie du port » seraient maintenant parmi les objectifs complémentaires assignés à cette gare. Ceci, en modernisant les quais d'accès et les bateaux (Condor-Hydroglisseur et bateaux vers l'Angleterre).

Nous n'oublions pas que le port « autonome » de St Malo gère une partie terrestre importante de St Malo et du territoire national vers la mer. A cette réunion, des citoyens s'interrogèrent sur l'avenir (50 ans) du territoire portuaire et sur les changements entraînés par le Brexit ... Pourtant, aucun Major économique du port, aucun représentant de la Ville de St Malo n'étaient présents à ces débats. Le Conseil Régional de Bretagne, finançant 99, 5% du projet, débute la concertation publique et on peut souhaiter que ce projet soit l'opportunité de constituer un comité de suivi de l'ensemble, obligé par la crise de société générée par la COVID...

Pour le terminal du Naye, desservant St Servan-les Bas-Sablons, St Malo-Intramuros, tout autant que Marville-la gare SNCF, un projet sur « les flux » a été dévoilé. Nous avons observé que le fil directeur reliant le terminal à ses alentours n'est pas (encore) étudié...et que l'esplanade du pied du fort

disparaissait presque, remplacée par des parkings de voitures, probablement grillagés. (Cf Images du projet d'Octobre 2020 superposée à une image de l'existant).

On remarque aussi que les abords de l'écluse (Nord et Sud) ne sont pas concernés par le projet. Il serait souhaitable que ces belvédères magnifiques fassent partie d'un périmètre de projets. (Périmètre pour les voyageurs, les piétons, et les flux de mode de déplacements doux).

De plus, très prochainement, la concession du port de plaisance des Bas-Sablons, proche du terminal du Naye, sera renouvelée en 2022 par la ville de St Malo : peut-on espérer aussi que la qualité des eaux de l'anse des Bas-Sablons en soit améliorée ?

Les travaux sur l'espace du port seront très énergivores : Ils sont une opportunité pour St Malo d'exprimer sa volonté d'économiser les énergies fossiles et de montrer des projets pilotes utilisant l'énergie des marées : N'est-on pas dans un des sites mondiaux où la différence « Haute mer-Basse mer » est le plus important ?

C'est le moment de constituer avec les différents partenaires « un projet de déplacement urbain » articulant les lieux (St Malo, St Servan, la gare, la mer) et les volontés de bien faire. Même si le nombre des piétons et voitures empruntant l'écluse est « inconnu à ce jour » selon la ville de St Malo, il est souhaitable que ce passage par l'écluse sur le terre-plein du Naye devienne facile et agréable pour tous : une continuité du « tour des remparts » de St Malo en sus d'un amphithéâtre sur la mer... c'est bien le « territoire de tous » qui accueille les voyageurs, pas seulement celui des concessionnaires.

Cela nous engage pour 50 ans, alors prenons le temps et le plaisir pour constituer cette lecture-projet d'ensemble !

A l'ombre de St Malo intra-muros, on est obligé de rêver : le magnifique Fort du Naye, un écorché de monument historique (non reconnu par l'Etat-culture) nous y pousse et gageons que l'agence AREP- nous y aidera ! Encore quelques efforts, s'il vous plaît !

Hervé LEFORT, participant des ateliers de concertation du « débat public »

Octobre 2020

4/ Intervention sur le poste N°2 - Une opportunité pour le port des Sablons

14 octobre 2020 à 10:25

Simple plaisancier et usager du port des Sablons, je me demandais si la rénovation du poste N°2 et de ses ducs d'Albe ne serait pas une opportunité à saisir pour l'aménagement du port des Sablons.

Nous avons eu, en tant que plaisancier, une présentation de M.RENOUX sur les aménagements futurs du port des Sablons avec un projet d'extension et de développement. J'avais retenu de cette présentation que le premier chantier, devant être engagé pour les futurs aménagements, était réalisation d'un dispositif (*Le sujet était resté très flou...*) permettant de protéger le port de Sablons de la houle de Nord-Ouest. Cet aménagement permettant alors, a minima, le prolongement des pontons A (qui devait être doublé) à C.

De fait, ne serait-il pas possible d'ériger des "murs" entre les ducs d'Albe existant ?

En réflexion purement personnelle (*car je ne suis pas spécialiste ...*), je me demandais également si le fait d'ériger deux murs sur chaque tangente des ducs d'Albe ne permettrait pas de définir un espace pouvant être comblé par des déblais issus des dragages soient liés aux nouveaux aménagement, soit au dragages nécessaire dans le port des Sablons ?

Si cette possibilité était mise en oeuvre, cela permettrait d'ouvrir toutes les possibilités pour une extension utile et nécessaire du port de plaisance des Sablons.

Il serait dommage en effet que les travaux actuels soient contrariés par les besoins d'extension du port des Sablons.

Je vous remercie pour votre attention.

Pierre CHARPENTIER

Un usager du port des Sablons

3/ Impact sonore jusqu'à Dinard

6 octobre 2020 à 18:54

Madame, Monsieur,

Je souhaite apporter un avis dans le cadre de la concertation relative à la modernisation du terminal du Naye, à Saint Malo.

Modernisation du terminal ferry du Naye – Port de Saint-Malo
Bilan de la concertation préalable
Région Bretagne

La rénovation du terminal, dans le scénario 3 le plus complet, se révèle une chance pour Saint Malo, et je ne puis qu'applaudir à cette perspective. La réunion publique du 1er octobre a permis d'en dévoiler les contours, les enjeux, et les modalités.

Le dossier de Concertation Préalable, en sa page 16, décrit l'état initial de l'environnement humain et naturel, ici relaté :

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

Mon habitation et mes bureaux d'activité sont situés à Dinard, en front de mer pointe de la Malouine, et je veux ici dire combien ces nuisances sonores sont insupportables, mêmes émises depuis le terminal du Naye.

En effet, le bruit possède différentes composantes sonores, sur un spectre de fréquences très large, de très basses fréquences, à hautes fréquences. Particulièrement, les très basses fréquences émises par les énormes moteurs des ferries, CONDOR et autres, quand bien même ceux-ci tournent au ralenti, se propagent à la surface de l'eau sans déperdition ni atténuation.

Il convient donc d'intégrer à tout le moins le secteur front de mer de Dinard à celui figurant dans l'état des lieux sus-relaté, comme étant particulièrement impacté par ces nuisances sonores de ferries à quai.

Je tenais à apporter cet avis, et ce quand bien même il a été dit lors de la réunion du 1er octobre, et écrit dans les documents mis à disposition, que la modernisation du terminal intégrerait, dans toutes les options possibles de scénario, une mise à disposition de courant à quai pour les ferries et CONDOR, le temps de leurs escales. Ce qui est clairement de nature à résoudre le problème.

Au surplus, l'actuelle période de Covid réduit à seulement 2 par semaine les départs des CONDOR. Ceux-ci émettent donc à quai ces nuisances sonores quasi 24h/24 et 7j/7.

Pourquoi attendre les travaux de 2023, et la mise à disposition du courant à quai, au lieu d'imposer à court délai à la Cie CONDOR l'utilisation sur quai de groupes électrogènes adaptés à leur besoin, et parfaitement insonorisés ?

Recevez, Madame, Monsieur, l'assurance de mes sentiments de considération distinguée.

Pierre PELLIER

2/ Enjeux environnementaux: le bruit

6 octobre 2020 à 18:51

Madame, Monsieur,

Je me fais l'interprète de nombreux résidents du quartier de la Porte de Dinan.

J'ai participé à la réunion de présentation de la modernisation du terminal du Naye, le 1/10 dernier à l'espace Bouvet.

Dans le cadre des ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX, j'ai bien noté la volonté de la réduction des nuisances potentielles pour les riverains : le bruit en est une très importante.

Pourriez vous donc nous confirmer ,quelque soit le scénario retenu, qu'un système d'alimentation électrique (évoqué lors de la réunion) sera bien prévu à quai du terminal des ferries pour alimenter les générateurs des Condors.

Actuellement, et depuis plusieurs années, le Condor rapide laisse tourner ses moteurs jour et nuit générant des nuisances sonores importantes dans l'Intra-Muros, secteur Porte de Dinan.

Nous avons déjà eu plusieurs échanges à ce sujet avec des responsables locaux qui nous ont assuré de l'étude et de la réalisation de l'électrification à quai du Terminal Condor.

Nous n'avons bien sûr aucune restriction concernant le développement de l'activité portuaire, mais ceci doit se faire dans le respect des riverains.

Merci de votre attention et de la bonne transmission de cette demande

Salutations les meilleures,

Ph. CARSIN -St Malo-IM

1/ Nuisances sonores Condor

5 octobre 2020 à 17:09

Bonjour depuis de très nombreuses années les résidents de l'intramuros côté Porte de Dinan, rue Saint Philippe se plaignent de la pollution sonore du Condor résident à quai à longueur de nuits et des semaines, avec cette année une rotation le week-end. Turbines et générateurs tournent en continuité. Les bruits sont terriblement amplifiés la nuit notamment par vent de sud. En 2017 des courriers ont été adressés au Président du Conseil Régional et au Député aujourd'hui Maire de Saint Malo. La réponse écrite fut que l'étude et la réalisation de l'électrification à quai serai entreprise dans le cadre des travaux de rénovation de l'avant port. Ma question est simple : une telle étude et une telle résolution sont elles d'ores et déjà envisagées au cahier des charges? Merci.

J'espère que cet engagement sera pris en compte et tenu comme me l'a indiqué Monsieur le Président de la Région Bretagne. Avec mes remerciements cordialement

Yann Pavie

Saint Malo.



RÉGION BRETAGNE
RANNVRO BREIZH
REJION BERTÈGN

283 avenue du Général Patton – CS 21101 – 35 711 Rennes cedex 7
Tél. : 02 99 27 10 10 | twitter.com/regionbretagne | facebook.com/regionbretagne.bzh
www.bretagne.bzh

Février 2021 – Conception : MD Conseil & associés – Photo de couverture : Jérôme Sevrette