

**Port de Saint-Malo - projet de modernisation du terminal ferry  
du Naye  
Comité de suivi #2**

<b>COMPTE-RENDU</b>				
Objet : Installation du comité de suivi Présentation des études complémentaires réalisées		Lieu : Le Carré, ancien bâtiment de la CCI	Date : 8 octobre 2021 17H00-19H30	
INTERVENANTS	INTERLOCUTEUR	Coordonnées	Participant	Diffusion
Région Bretagne	Stéphane Perrin	<a href="mailto:stephane.perrin@bretagne.bzh">stephane.perrin@bretagne.bzh</a>		
	Guillaume Labas	<a href="mailto:guillaume.labas@bretagne.bzh">guillaume.labas@bretagne.bzh</a>		
CNDP	Danielle Faysse, garante	<a href="mailto:danielle.faysse@garant-cndp.fr">danielle.faysse@garant-cndp.fr</a>		
Collège des Institutions	Etat (Sous Préfecture) M Lagoguey		X	
	Etat (DML) Mme Harismendy		X	
	Mairie de St Malo, M Crance, Adjoint au Maire		X	
	Agglomération de St Malo, M Lurton Pdt ; M Bertiaux, DGA		X	
	Ville de Dinard, M Fontaine, représentant le Maire		X	
	SPL Destination SMBMSM, M Crance		X	
	Capitainerie, MM de La Broise et le Nénnant		X	
Collège des acteurs économique	Comité de pêche de St Malo, M Leclerc			X
	Pilotes, M Bourbon			X
	EDEIS, M Taniou, directeur qualité		X	
	Représentants personnels EDEIS, M Ripa		X	
	Représentants Dockers, M Rio		X	
	IMCA, M Huon			X
	UCSS, Mme Le Saux			X
	Usagers et de la Plaisance de Saint- Malo, M Roux			X
Collège des Associations environnementales et cadre de vie	A Velo Malo, M Rousseau		X	
	ADICEE, Mme Guilloret		X	
	OSONS, M Guillard,		X	
	Eau et Rivière de Bretagne, Mme Perrot			X
	BRETAGNE VIVANTE - SEPNB - RANCE EMERAUDE (membre de France Nature Environnement), M Goguel		X	
Collège des riverains non organisés et	M Pavie			X
	M Carsin		X	

associations d'habitants	Mme Dupont		X	
	Droits de cité _ Intra-Muros, M Lelièvre, ou son représentant (M Desnos)		X	
	ADCIM, Mme Lescot			X
	Intra Malo, M Barbe-Mintière			X

Introduction par S Perrin, Pdt du Comité de suivi de la concertation « post concertation ».

Il rappelle que les études socio-économiques et environnementales vont fournir des éléments supplémentaires permettant d'éclairer les choix, et informe que le choix du scénario est prévu début 2022. Il faut donc s'assurer de la compatibilité entre la procédure de concertation, et le calendrier décisionnel propre à la région (avis du CESER, commissions).

Il insiste également sur le maintien du comité de suivi pendant les phases suivantes : études, travaux, puis mise en service.

La séance de ce jour est consacrée à la présentation des scénarios et à une phase d'échanges. Une autre réunion sera programmée rapidement pour revenir sur certains points.

Madame Faysse rappelle que la décision de la CNDP à l'issue de la concertation a défini les contours de la concertation de suivi, jusqu'au début de la dernière des enquêtes publiques. Elle souligne que le comité de suivi est un lieu de débat sur les différents scénarios et que le site internet sur le projet a été remis en ligne, afin de permettre l'information et la participation du public.

G. Labas fait ensuite un point sur l'avancement du projet depuis le 18 mai :

- Les dossiers techniques d'avant-projet ont été réceptionnés et sont en cours d'analyse
- Les études environnementales se poursuivent, en particulier l'état initial de la qualité de l'air
- Une étude de faisabilité est engagée par EDEIS sur la question du courant de quai provisoire.

Le calendrier prévisionnel du projet est le suivant :

- Choix du scénario en janvier/février 2022
- Demande d'autorisation à la fin du premier semestre 2022
- Arrêté préfectoral à la fin du premier semestre 2023
- Consultation des entreprises
- Début des travaux au quatrième trimestre 2023
- Durée des travaux : de 24 à 28 mois

Il rappelle brièvement les objectifs des 4 scénarios qui seront développés en atelier :

- Le scénario de référence consiste à répondre uniquement aux obligations et à travailler sur l'interface ville-port
- Le scénario 1 vise à élargir l'offre d'escale en reconstruisant le poste 1
- Le scénario 2 a pour but d'augmenter la capacité d'emport et insiste donc sur le volet nautique
- Le scénario 3 reprend les scénarios précédents et s'y ajoute la remise à niveau du volet terrestre

Les participants se répartissent en 3 sous-groupes à qui sont présentés tour à tour les 4 scénarios.

La présentation du scénario de référence permet aux participants d'évoquer les questions de dragage et de traitement des sédiments. Le sujet de l'interface ville-port ainsi que celui de la sécurité des piétons et cyclistes fait également partie des thématiques abordées, tout comme la gestion de l'accueil et du transport des passagers à partir du terminal. Les liens possibles avec le rail et les conséquences économiques d'une absence de travaux font l'objet d'échanges.

L'évocation du scénario 1 permet d'engager des discussions sur le coût du projet, la capacité d'accueil des navires et la fréquentation induite, les impacts du Brexit sur les prévisions de fréquentation et le fonctionnement du SIVEP (service d'inspection vétérinaire et phytosanitaire).

L'atelier sur le scénario 2 entraîne de nombreux échanges sur les questions de dragage et de déroctage (utilité, techniques, impacts, analyses préalables). Le trafic de marchandises et des poids lourds et le bilan socio-économique représentent des thèmes suscitant également l'intérêt des participants. L'accessibilité

du terminal à de plus grands bateaux est abordée. Plusieurs participants estiment néanmoins que ce scénario leur semble dégradé.

Lors de la présentation du scénario 3, les participants évoquent principalement l'interface ville/port et les conséquences sur la coordination nécessaire entre la région Bretagne et la ville de Saint Malo, ainsi que la révision du PLU. Les estimations financières du coût des scénarios sont également abordées.

A l'issue des présentations, le groupe se réunit à nouveau en séance plénière.

S. Perrin invite G Lurton à ses côtés pour répondre aux éventuelles questions qui pourraient concerner la ville ou l'agglomération, tout en rappelant que l'objet des discussions est le terminal du Naye.

M Goguel constate que les coûts présentés, à l'exception du scénario 2 pour lequel des réserves ont été émises, n'ont pas évolué depuis la concertation.

Il suggère que, en particulier si le scénario 3 était retenu, la région demande une contribution à la ville. De son côté, M Rousseau suggère plutôt le contraire (rires).

S Perrin rappelle que c'est un chiffrage à date, mais est conscient des impondérables, surtout en cette période. Par ailleurs, les vecteurs de financement externes semblent peu importants. Il assume qu'il s'agit d'un projet porté par la région, à l'image du chantier du port de Saint Malo sur une échelle moindre. Il est conscient que, en particulier le choix du scénario 3, imposerait à la ville d'effectuer des travaux sur sa voirie, ce qui justifie le travail de concert déjà entamé. Même si c'est plus économique pour la ville de ne rien faire, s'agissant d'un équipement dont la durée de vie est d'au moins 50 ans, il est indispensable de travailler l'ensemble.

G Lurton assure que la coopération avec la région est très bonne et constructive, et que la ville doit tirer profit du projet pour améliorer sa circulation. Il est en recherche de subventions, en particulier pour les circulations cyclables.

M Goguel s'interroge sur le calendrier d'actualisation des coûts.

G Labas précise qu'à l'issue de la phase avant-projet, une première actualisation pourra être faite début 2022. La phase projet permettra d'estimer les coûts lot par lot. Enfin, les appels d'offres seront lancés et il n'est pas possible de préjuger de leur résultat.

M Guillard souhaite que les études se fassent conjointement avec la ville et que le projet s'inscrive dans les documents d'urbanisme. Il considère que le projet représente une opportunité unique pour étudier le stockage des PL à l'extérieur de la ville. Enfin, il précise ne pas avoir trouvé les nouvelles études environnementales sur le site internet du projet.

G Lurton a identifié la nécessité d'un espace de stockage PL hors de la ville. Cela aura un coût, mais c'est nécessaire.

S Perrin précise que les réflexions sur ce sujet sont entamées (identification des zones possibles) et ajoute que ce sera l'occasion de traiter les questions de gestion des poids lourds, en incluant ceux qui ne sont pas liés au terminal ferry.

Il invite M le sous-préfet à apporter son témoignage. Celui-ci explique que les questions de couture urbaine et de déplacements doux ont été anticipées et peuvent être prises en compte dans le cadre des « actions cœur de ville ». Concernant le Brexit, il rappelle que le terminal a été conçu à une époque de libre circulation. Les nouvelles contraintes douanières et sanitaires impliquent d'identifier de nouvelles zones de circulation. A ce jour, la crise sanitaire et la diminution du trafic en provenance de Grande-Bretagne a permis d'éviter la thrombose. Une augmentation du trafic est prévue dès cet hiver, ce qui pourrait poser des difficultés. Par ailleurs, à compter de 2022, des contrôles supplémentaires seront mis en place (passeport biométrique) ce qui ajoutera une contrainte. Ainsi, à partir de 300 véhicules débarqués, le risque de thrombose est réel. Il est clair qu'à 5/10 ans, il faut se poser la question de la capacité d'accueil du terminal au regard de ces procédures.

S. Perrin confirme que le Brexit alourdit les procédures, ce qui oblige à étudier le stockage des poids lourds. Il faut d'abord identifier le foncier, puis étudier le fonctionnement des flux. La région confirme qu'elle participe au financement des études.

Une participante intervient pour signaler que la circulation intramuros a été très difficile cet été, en raison de l'importance des flux. M Guillard ajoute que tout le monde passait par la Porte St Louis. G Lurton informe qu'il va mettre en place un nouveau plan de déplacement dès l'été prochain.

La même intervenante trouve le projet de modernisation du port intéressant, mais la question de la fluidification doit être traitée. S Perrin confirme que le sujet constant en lien avec le projet est celui de la gestion des flux, incluant l'ensemble des activités portuaires et les flux non liés au port, en écho à une intervenante. Cela appelle une réponse globale.

Une intervenante ajoute que, même avec des plateformes extérieures, un trafic important subsistera. S Perrin répond que cela se gère dans le cadre d'une politique de logistique urbaine qui nécessite des études préalables importantes. G Lurton ajoute que de nouvelles solutions apparaissent, comme les triporteurs, et qu'elles peuvent être développées.

S Perrin revient sur la question des études disponibles sur le site internet. G Labas précise que les études socio-économiques ont fait l'objet d'une mise à jour. Des mises à jour sont à venir sur les études environnementales.

Une intervenante interroge sur l'opportunité de lier les études sur les ports de plaisance dans le projet. S Perrin rappelle que les concessions arrivent à échéance prochainement et que le futur mode de gestion sera déterminé en décembre. Dans tous les cas, les études réalisées seront injectées dans le projet. L'impact du projet sur le port des Bas Sablons se situe exclusivement sur les déplacements terrestres, en raison de la proximité du port des Bas Sablons avec le rond-point du Naye.

Il ajoute que la question est pertinente concernant la gestion des sédiments. Leur utilisation sur place pour construire des terre-pleins pourrait être une opportunité. G Labas précise qu'une convention entre la ville et la région existe pour mener des études en commun dans le cadre de la gestion des effets cumulés des projets.

Par ailleurs, l'utilisation des sédiments dépend de leurs caractéristiques physico-chimiques. Par exemple, les roches ne fixent pas la pollution et peuvent être réutilisées. Afin d'optimiser le bilan carbone et économique du projet, les valorisations doivent se faire à proximité. Or, le code de la commande publique interdit le localisme.

Des contacts ont été pris avec des industriels (groupes Pigeon et Marc SA) pour identifier le potentiel de valorisation. Cette démarche sera menée à son terme, en restant réaliste sur le potentiel.

Une participante demande si les principes de traitement seront comparables à ceux des boues de la Rance. G Labas précise que plus on se rapproche des infrastructures, notamment de la zone de la Bourse, plus les sédiments sont chargés en métaux lourds et autres polluants. Par contre, dans l'avant-port, ils comprennent du sable, ce qui est intéressant pour une valorisation agricole. Les possibilités théoriques sont réelles, mais les volumes de besoin sont relativement faibles.

M Guillard intervient au nom de son association (Osons) pour exprimer son regret concernant la publication cet été de textes de loi augmentant les seuils de saisine de la CNDP.

En conclusion, S Perrin rappelle que les participants vont disposer de temps pour continuer à poser leurs questions, et qu'il doit s'assurer de revenir vers le public en cohérence avec le calendrier décisionnel de la région.

La prochaine réunion du comité de suivi se déroulera le mercredi 17 novembre à 17 heures au Carré. Il est demandé aux participants de poser leurs questions préalablement par mail afin que les réponses apportées soient les plus précises possibles. Ces questions seront portées à la connaissance du public sur le site internet du projet. Par ailleurs, il est précisé que la seconde partie de cette réunion sera consacrée à l'expression par chacun de son avis sur les scénarios, afin que soient dégagées les expressions du comité de suivi. Les membres qui ne peuvent se faire représenter pourront transmettre leur avis qui sera lu en séance.

Site de la Région : <https://ports.bretagne.bzh/grands-projets/terminal-ferry-du-naye>