

COMPTE-RENDU				
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	stephane.perrin@bretagne.bzh		
	Guillaume Labas	guillaume.labas@bretagne.bzh		
CNDP	Danielle Faysse, garante	danielle.faysse@garant-cndp.fr		
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, M Le Nénan		X	
Collège des acteurs économiques	Comité de pêche de St Malo, M Leclerc			X
	Pilotes, M Bourbon		X	
	EDEIS, JB Rible, Directeur		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 Bessec		X	

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

L'animateur rappelle le déroulement prévisionnel de la réunion, à savoir :

- Rappel du contexte par la garante
- Bref rappel des scénarios
- Questions
- Avis des participants sur les scénarios
- Débat

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'à l'ouverture de la dernière des enquêtes publiques. Elle souligne que le comité de suivi doit être informé régulièrement et est un lieu de débat sur les différents scénarios. Elle ajoute que les observations qui seront formulées figureront sur le site internet du projet, ainsi que le compte-rendu.

G. Labas rappelle brièvement les objectifs des 4 scénarios :

- Le scénario de référence consiste à répondre uniquement aux obligations du porteur de projet, qu'elles soient réglementaires ou patrimoniales, dont celles liées au Brexit, et à travailler sur l'interface ville-port. Coût estimé : 35 M€.
- Le scénario 1 vise à élargir l'offre d'escale en reconstruisant le poste 1 sans toucher aux aspects nautiques. Il comprend l'installation du courant de quai. Coût estimé : 60 M€.
- Le scénario 2 a pour but d'augmenter la capacité d'emport et insiste donc sur le volet nautique, ce qui permet d'accueillir des navires plus gros. Coût estimé : 50 M€, sans élargir le nombre d'escales,
- Le scénario 3 reprend les scénarios précédents et s'y ajoute la remise à niveau du volet terrestre, permettant de gérer l'augmentation du trafic lié. Coût estimé : 110 M€

La première question posée par mail par « Eau et rivières de Bretagne » porte sur l'étude environnementale toujours pas disponible sur le site. M Labas précise que le rapport est en cours de production. Une fois validé scientifiquement, soit début 2022, il sera disponible sur le site du projet.

M Perrin lit une contribution adressée par mail par l'association « Droit de cité ». Elle demande la révision préalable à tous travaux d'infrastructure portuaire non urgents et non critiques du PPRSM avec plus un mètre de montée des eaux à l'horizon 2100.

M Lagoguey rappelle que le PRRSM est récent (2017) et qu'il incluait des projections établies à l'échelle nationale. La démarche est exigeante en matière d'enquête publique. Le PRRSM 2017 offre un degré de protection suffisant.

M Goguel demande quelle était l'hypothèse de montée des eaux de 2017. Le PRRSM est fait avec les données dont on dispose. Il identifie le besoin de préciser certains paramètres fondamentaux : la statistique des surcotes.

M Bertiaux explique que le PRRSM identifie les risques et que l'on fait en sorte de ne pas les aggraver. Cela implique des zones non constructibles et des mesures compensatoires.

M Labas précise que le programme du terminal prend en compte la continuité d'exploitation en cas de cote centennale.

M Bertiaux informe le comité que le PRRSM date de juillet 2018. La cote de 7,94 mètres prend en compte le niveau de marée, la tempête, la houle, le changement climatique plus 20 cm d'incertitude,

conformément aux règles nationales de calcul. Le terminal du Naye est en aléas faible et moyen sur les parkings, et en aléas très faible sur l'ERP (la gare maritime).

M Goguel intervient sur le coût des scénarios : on parle de scénarios 0 à 3. Si on fait 0 1 et 2, on dépenserait déjà 75 M€. Le dernier aléa correspond donc à la gare maritime ? Y a-t-il autre chose ? M Labas précise que la différence est le volet terrestre, soit la gare maritime et le terre-plein.

Une personne estime que repenser l'accueil du public est primordial. M Labas précise que les outils à terre doivent être au niveau d'attente des usagers, qui utilisent d'autres infrastructures (aéroports, gares maritimes), car on est dans un environnement concurrentiel.

M Perrin ajoute qu'à dimension identique de bateau sur la partie fret, c'est un espace aujourd'hui très morcelé, comprenant de la place perdue. Si les contrôles se renforcent, cela nécessite plus de place, en évitant les thromboses sur la voirie.

La question du parking poids lourd à l'extérieur de la ville est alors évoquée. La réflexion est en cours par l'agglomération.

Les avis des membres du comité de suivi sur le projet

Eau et rivières (par mail) :

Quel scénario choisir ? Le 3 est visiblement privilégié par la Région, porteur du projet.

Bien qu'extrêmement coûteux tel qu'évalué actuellement, il devrait pourtant s'avérer encore beaucoup plus coûteux in fine pour deux raisons :

- 1) la sous-évaluation systématique du coût des grands projets publics,
- 2) la très forte incertitude liée au Brexit et au Covid, sans compter la très forte hausse des prix de l'énergie, qui rend très difficile toute prévision sur les recettes et les coûts.

-> Les financements annoncés (Région + mairie) seront-ils suffisants ?

-> quelle possibilité de retour au scénario 2 une fois le choix arrêté (début 2022) ?

M Goguel intervient et apprécie l'avis d'ERB auquel il pourrait souscrire, et se pose la question du retour au scénario 1, plutôt qu'au scénario 2.

Mme Dupont (par mail) :

Je vous donne, comme demandé, mon avis. Je vous le donne uniquement sur le scénario 3 qui me semble le plus attractif et profitable même si son budget est important.

Ce scénario permet de :

- traiter de manière cohérente la zone du terminal du Naye dans son ensemble
- redynamiser cette zone
- repenser « les déplacements – liaisons » Intra-Muros / St Servan
- présenter des retombées significatives pour les acteurs du port, les acteurs économiques de la ville de St Malo, la ville de St Malo et la région Bretagne

Monsieur Lagoguey intervient pour apporter un éclairage sur le Brexit, qui nécessite de gérer une frontière. Cela implique des procédures douanières et documentaires, des contrôles sanitaires. Il faut de la place, cela représente des contraintes supplémentaires. Plus l'infrastructure est dimensionnée pour traiter ces flux, plus le trafic est fluide. Les effets des nouvelles procédures ont été gommés par la crise sanitaires (on est à 60% du trafic fret normal). On sait que lorsque l'on reviendra au trafic normal, les infrastructures actuelles vont peser. Le fait d'avoir un nouveau projet, y compris sur la gare maritime qui redimensionne les choses, sera un facteur d'attractivité.

Par ailleurs, les normes de sécurité, avec un nouveau système de contrôle, nécessiteront des infrastructures et moyens supplémentaires.

M Bessec (collectif les vagues) s'interroge sur les hypothèses économiques post brexit : on voit que les rotations hivernales se font à partir de la Normandie. Quelles sont les perspectives à court, moyen et long terme du trafic transmanche ? M Bessec prend pour exemple les nombreux britanniques qui vivaient en France et sont repartis en Grande-Bretagne. Les hypothèses sont-elles revues ?

M Labas rappelle que l'étude socio-économique date de 2019 et comparait principalement le scénario 3 au scénario de référence. Au cours de la concertation, elle a été nourrie avec les autres scénarios. Selon lui, il est prématuré de refaire une étude car on ne saurait pas quels critères prendre. Par exemple, le trafic vers l'Irlande s'est développé. Il faut attendre que cela soit stabilisé.

M Bessec demande si cela est susceptible de remettre en question le financement, la viabilité du projet.

M Perrin rappelle que la fin des rotations hivernales vers la Grande-Bretagne est liée au COVID. Pour Brittany Ferries, le pire était l'incertitude (quel scénario de Brexit ?). Il reste quelques sujets à stabiliser, et le contrôle systématique des passagers constitue un enjeu. La principale difficulté actuelle est le COVID qui a fait baisser brutalement le nombre de passagers. Les réservations du printemps repartent à la hausse, mais sont soumises à un aléa en cas de dégradation des conditions sanitaires. Il est donc difficile de se projeter.

Les compagnies, soumises à des contraintes financières fortes, concentrent leurs forces sur les segments les plus efficaces, soit la Normandie actuellement.

L'objectif essentiel est de trouver des nouveaux trafics, de nouveaux opérateurs, de nouvelles destinations. Des contacts sont noués en ce sens, avec toutes les parties prenantes locales. Il faut garder le regard sur l'horizon. On refait un équipement pour 50 ans, qui correspond à un horizon de l'étude socio-économique.

Yann Pavie :

Au départ, j'étais très intéressé par la situation du Condo et la pollution sonore, et j'ai vu qu'il y était remédié. Concernant les circulations, je suis pour le scénario 3 avec une vision globale, mais je n'ai pas vu ce qui concernait les nœuds de conflits de circulation entre les bassins. Les flux de touristes et d'habitants se concentrent sur les ronds-points limités par les bassins, avec des obstacles. Je n'ai rien vu sur cet aspect : élargissement, modification des flux. Je postule sur une augmentation des véhicules et flux de toute nature. Qu'en est-il d'une analyse sur la possibilité de remédier à ces difficultés, notamment en tant que piéton ?

M Labas précise que le terminal du Naye est un maillon, que la réflexion a porté sur le périmètre du projet et qu'un travail sur les coutures était mené avec la ville, à la fois sur l'infrastructure et sur l'organisation. Dans le scénario 3, on déplace la gare. Tous les aménagements sont modifiés, avec des circulations piétons dédiées, et des circulations routières améliorées. L'étude de trafic déposée sur le site prend en compte l'augmentation du trafic. On augmente la superficie dédiée aux poids lourds (45 à 65 places) sur le terminal, mais cela ne suffit pas. C'est pour cela que l'on réfléchit avec l'agglomération et la ville à une zone rétro portuaire pour adapter les flux à la capacité du port à les accepter.

Pour les liaisons avec les périmètres, la première branche c'est le pont de l'écluse. L'aménagement est compatible avec une évolution du pont qui est en cours de réflexion par la ville. Il y a des emplacements privilégiés pour les piétons et les vélos. On n'investit pas par exemple la douve, mal placée, qui sera utilisée pour améliorer la biodiversité (rétention des eaux de pluie). Sur la cale du Naye, on réfléchit également à un aménagement plus robuste.

Ces aménagements seront présentés plus tard, après la phase d'étude, et validés avec la ville de Saint Malo.

Mme Guilloret (ADICCE) : Concernant le trafic portuaire, il faut ajouter les autres activités le long du port (TIMAC, stockage de bois, ...). Le trafic routier doit prendre en compte cela.

M Labas confirme que ces flux s'additionnent et que les réflexions en tiennent compte.

M Bertiaux confirme que le plan global de développement de l'agglomération inclut la réflexion sur le « dernier kilomètre », qui ne se limite pas à une plateforme en extérieur. Trois besoins sont identifiés :

- Des zones permettant de desservir les quartiers, positionnées à des endroits stratégiques.

- La plateforme du premier et dernier kilomètre pour le trafic portuaire, avec et sans chauffeur.
- Une plateforme d'attente de poids lourds pour les entreprises locales.

Pour M Perrin, le fret non accompagné est important, ce qui permet de réfléchir à des solutions qui ne fonctionnent pas au diesel, mais à l'hydrogène par exemple. Des services peuvent donc être associés au « parking ». Quand on va chercher des trafics, on gère toute une chaîne logistique.

Mme Guilloret :

Le projet 3 a le plus d'intérêt car il permet d'accueillir au mieux les clients

M Crance (Ville de Saint Malo) :

Nous sommes pour le scénario 3. Il y a un travail de fond avec la région, que nous remercions pour la concertation qui permet de mieux s'approprier le projet. Pour les parties prenantes, la capacité à tous nous mettre autour de la table permet de travailler sur les autres éléments qui gravitent autour (mobilité, énergie, ...). Ce grand projet, où la région investit des sommes importantes à Saint Malo, fait avancer les autres projets liés aux collectivités et à l'agglomération. Concernant le scénario 3, on a besoin d'avoir un outil attractif et qui corresponde aux attentes des professionnels pour faire évoluer l'activité maritime.

M Rio (représentant CGT des dockers de Saint Malo) :

Nous sommes favorables à un scénario qui a pour ambition de doter le port d'un véritable outil économique de niveau afin de répondre aux exigences actuelles et futures des compagnies afin de développer l'avant-port.

C'est pourquoi nous sommes favorables au scénario 3 qui pour nous est le plus propice au développement de l'avant-port, ainsi qu'à notre ville et notre région.

Nous serons toujours à l'écoute du développement du port et pas seulement l'avant-port, la partie commerce ne doit pas être oubliée.

M Ripa (délégué syndical CGT au port de Saint Malo)

Je rejoins mon camarade M Rio pour le scénario 3. Les autres scénarios ne permettent pas de maintenir le niveau d'activité. Celui-ci le permet avant d'agrandir l'activité. Cela permet d'améliorer toutes les infrastructures (douanes, police aux frontières). Il y a besoin d'un gros coup de neuf.

Une personne demande si, avec le développement du scénario 3, on peut envisager d'autres flux que la transmanche ? Ne peut-on pas envisager des navires de croisière ? Actuellement, ils restent dans l'estuaire.

M Labas informe que la taille maximum des navires sur le poste 2 est de 200 m. Le terminal ne peut pas accueillir les grands navires. Ils restent sur les coffres de l'avant-port, situés en Rance. La Région a un projet de consolider et rénover ces installations. L'offre du port lui-même ne sera pas modifiée. Concernant les ferries, on fait le maximum pour un coût minimisé. On n'agrandit pas la taille d'accueil, mais on travaille sur l'offre de service et l'attractivité, et on augmente l'offre de temps d'escale.

M Rousseau (A vélo Malo)

Je suis assez favorable au 3 car il contribue à l'attractivité. Je suis content que la Région décide de ce type d'investissement. Cela me semble raisonnablement optimiste. Attachés aux circulations entre l'intramuros et St Servan, nous avons identifié que c'était l'occasion de les améliorer pour les cyclistes et les piétons. Je me réjouis également que l'agglomération réfléchisse sur la question du dernier kilomètre et du fret non accompagné. Nous avons donc plein de raisons d'être satisfaits de l'attractivité que cela va apporter.

M Guillard demande ce qu'il en est des sédiments.

M Labas répond que l'on connaît les caractéristiques des sédiments. On essaie de les valoriser. On s'est tourné vers les professionnels, les carriers et les industriels de la valorisation. Cela prend du temps. C'est un élément de levier très important au titre de l'économie circulaire. On cherche à valoriser également les éléments de déconstruction : les ouvrages en béton du poste 1 par exemple pour faire des fondations

ou réserver des poches dans le terre-plein. On récupèrera aussi les moellons de la gare qui seront en façade de la future gare.

A travers cette valorisation des sédiments, on travaille sur la performance environnementale du chantier (exemple de leviers possibles les camions repartent à plein au lieu d'être à vide). L'objectif est avant tout de valoriser dans le cadre du projet, ce qui peut nécessiter des transformations. Sinon, la valorisation par les prestataires permet de réinjecter les matériaux dans l'économie. Pour les sédiments que l'on ne peut pas dépolluer, on stocke car cela n'est pas valorisable.

Mme Caradec (Intramalo)

Nous sommes sans hésitation favorables au scénario 3 car c'est un projet équilibré qui améliore l'ensemble. St Malo est une ville historique connue de très loin, dont le rôle principal est d'accueillir. Ce projet ne pourra que faire du bien à la ville.

M Bourbon (pilotes)

Je suis favorable au scénario 3 qui permet le développement et l'accueil. Concernant le développement du trafic sur la Manche. Actuellement, il est très compliqué de se prononcer sur ce que seront les navires dans 10 ans. Il y a des prototypes à propulsion vélique, de 140 mètres. Du point de vue technique, cela fonctionne. Il faut voir comment cela s'inscrit dans la chaîne logistique. L'intensité de service devra être augmentée pour compenser la fiabilité du diesel. C'est encore un peu tôt pour savoir ce qu'il en adviendra.

M Goguel (Bretagne Vivante)

Je m'interroge. Je suis ici en position d'observateur et de vigilance. Je n'ai pas demandé au bureau une position, mais je pense que ce n'est pas notre rôle de nous positionner sur les scénarios. J'entends et je comprends qu'il faut faire quelque chose et le caractère séduisant du scénario 3. J'apprécie l'intervention de M Labas sur l'objectif de minimiser les transports, jouer le recyclage, réutiliser les matériaux.

Concernant les travaux nous serons en position de vigilance. Je ne vois pas de raison de m'opposer spécialement.

Je mets un bémol : cette expansion du terminal se produit alors que nous allons vers le pic de pétrole, vers une réduction des hydrocarbures disponibles. Un projet de développement d'infrastructure de transport pose question à Bretagne Vivante. La même question se pose sur le passage à 4 voies du pont Chateaubriand. C'est une question de fond qui dépasse l'inquiétude Brexit et Covid.

Ceci dit la solution 3 est très belle, si le financement se met en place

M Fontaine (ville de Dinard)

Nous sommes moins impactés que Saint Malo, mais il est évident que le bassin rive gauche bénéficiera des retombées économiques. Je remercie G Labas pour la présentation car c'est un dossier gigogne : à chaque évolution, on rajoute un plus. La solution 3 correspond au mieux à un projet totalement abouti. Ce choix de Saint Malo est extrêmement important, pour le développement du bassin. Concernant les coûts du chantier, c'est inhérent à ce type de projet. Il fallait poser l'équation de base.

M Bessec

Je donne mon avis personnel. Je suis ravi que la Région investisse sur le port de Saint Malo, j'espère que cela ne sera pas le seul investissement sur Saint Malo. Nous serons ravis d'échanger là-dessus. On voit que les infrastructures doivent être renouvelées. Je n'ai pas d'avis tranché sur un scénario. Cela doit être un début, et je vous remercie pour la démarche de concertation initiée : on a tous une brique de solution.

M Le Nénan (Commandant du port)

Je me réjouis de l'opportunité d'avoir des équipements neufs, en particulier pour la sûreté. Dans le scénario 3, le dragage est important ce qui est sécurisant.

Une personne demande comment va se passer le trafic pendant les travaux.

M Labas répond que cette problématique est prise en compte. Le maintien en exploitation est donc envisagé. Pour cela, il faut conserver une capacité de piétons et de parkings. Le projet a été adapté pour maintenir justement l'exploitation, même s'il y aura un mode dégradé. Un OPC (Ordonnancement, Pilotage et Coordination du chantier) a été nommé pour que tout fonctionne bien : exploitation, chantier, avitaillement,

Mme Faysse remercie pour la qualité des débats, et les arguments apportés dans les positionnements. Il reste beaucoup de choses à travailler comme l'interface ville/port, les sédiments. Il y aura donc du travail pour les prochains comités de suivi. La prochaine étape c'est le choix du scénario. Il faut envisager une présentation en séance plénière.

M Perrin remercie les participants. Il rappelle que le comité de suivi fonctionnera jusqu'à l'inauguration. Il faudra en effet répondre à des interrogations pendant la phase de conception, puis informer sur la manière dont les travaux se dérouleront notamment au point de vue environnemental. On va attendre la restitution des dernières études, puis arrêter notre décision fin janvier/début février, ce qui nous amènera à venir présenter le choix.

Il exprime qu'il a été sensible au rappel de l'histoire. Il ne faudrait pas que l'on prenne 50 ans de retard : une fois que les chaînes logistiques sont créées, cela est difficile de les bouger.

Il souhaite que l'on garde cette dynamique de comité de suivi et se dit impressionné par le fait que les débats sont argumentés. Il n'a rien entendu d'irrationnel. Il remercie la CNDP de son avis qui sert de socle pour continuer le processus. Il y a plein de sujets d'investissements : le pôle nautique, le quai de terre neuve, la criée, le carré, ... Dans 5 ans, il se dit persuadé que le port aura plus évolué que dans les 20 dernières années.

Le pic de pétrole interroge sur les motorisations. Aujourd'hui, on pense hydrogène, voile. Certes, la période est compliquée, mais c'est une période d'opportunités. Il donne rendez-vous probablement au premier trimestre 2022. La décision se fera en lien avec la ville et l'agglomération, le travail se poursuivant dans le même état d'esprit.

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