



Région Bretagne

Etude d'impact des travaux du Terminal du
Naye (Saint-Malo) – Analyse socio-
économique complémentaire

Rapport

Juin 2021

*Marion Valentin, Katalyse
Gilles Morsch, Katalyse*



1. Contexte de l'intervention.....	3
2. Objectifs de l'évaluation socio-économique complémentaire	4
2.1. Rappels	4
2.2. Mise à jour des variables	4
3. Option de référence et options de projet.....	6
3.1. Option de référence.....	7
Définition	7
Programme d'investissement	7
Principales opportunités/menaces identifiées pour l'option de référence	7
3.2. Options projet et ses variantes	8
Scénario 1	8
Scénario 2	9
Scénario 3	10
4. Analyse qualitative et quantitative	11
4.1. Principes	11
4.2. Effets sociaux	11
4.3. Effets environnementaux.....	15
4.4. Effets économiques sur les filières.....	15
Activités portuaires	15
Pêche (industrielle, artisanale, à pied, conchyliculture)	18
Activités touristiques et de plaisance	20
Impacts filière : synthèse delta activité – S1 et S2	21
5. Analyse monétarisée.....	22
5.1. Principe	22
5.2. Calcul socio-économique dans le bilan coût-avantage	22
Scénario 1	22
Scénario 2	23
Scénario 3	24
Tableau de synthèse des calculs socio-économiques des différents scénarii	25
5.2. Coût d'opportunité des fonds publics et le prix fictif de rareté des fonds publics...	25
5.3. Bilan désagrégé par catégorie d'acteurs et par territoire	25
5.4. Risques et incertitudes	28
Annexes	30



1. Contexte de l'intervention

La situation existante (éléments de mise à jour)

Gestion du port

EDEIS, nouveau concessionnaire du port, a pris la succession de la CCI en janvier 2020.

Etat des infrastructures

Le poste 1 est de moins en moins utilisé. La mutualisation du poste 2 par Condor Ferries et BAI n'a pas posé de problèmes, en termes d'exploitation, en 2020 en raison du ralentissement et des interruptions de ligne. Actuellement (février 2021), Condor Ferries est l'unique utilisateur du poste.

Les travaux prévus sur le port ralentis par les confinements redémarrent (cale Solidor, bassins..). Quant aux travaux réalisés dans le cadre du Brexit (aménagements permettant les contrôles à la frontières PAF/douanes, et contrôles vétérinaires), il est impossible à date de conclure à leur juste dimensionnement au vu de la sous-fréquentation de l'infrastructure.

Attentes des acteurs

Les entretiens conduits en janvier et février 2021 auprès des principaux usagers du port ont confirmé la nécessité de remettre à jour le terminal du Naye. A niveau de flux normal, la sur-utilisation du poste 2 et la saturation de certaines infrastructures, par ailleurs vieillissantes (gare maritime, parking), font peser des risques sur les usagers et provoquent une dégradation accélérée des installations.

Le programme s'inscrit, par ailleurs, dans une période de reconfiguration de l'infrastructure, pour satisfaire les nouvelles exigences réglementaires (normes, Brexit).

Le port est une porte d'entrée de la ville pour de nombreux voyageurs. De sa qualité dépend une partie de l'image de la ville et de son attractivité. L'alignement sur les standards internationaux apparaît comme incontournable pour demeurer une destination de choix, notamment auprès des clientèles étrangères. Ces exigences qualitatives conditionnent, par ailleurs, le développement de nouvelles lignes / nouveaux bateaux, leviers de développement pour les compagnies actuelles et éventuellement de nouveaux opérateurs. Les compagnies maritimes soulignent de nouveau le besoin de disposer d'infrastructures leur permettant de proposer de nouveaux horaires de liaisons adaptés aux attentes clients.

Contexte socio-économique

La crise COVID-19 a engendré un ralentissement général de l'activité du port voire une quasi-cessation d'activité du terminal (voir détails par filière).

L'incidence du Brexit demeure encore difficilement mesurable, pour les raisons précédemment évoquées (effets de stock, ralentissement des trafics...).

Enfin les tensions enregistrées sur le port, suite à la liquidation de la société de dockers en juin 2020, ont entraîné des manifestations et blocages en juillet 2020. Une partie des effectifs a finalement été reprise (25 sur 33 par Kuhn et Saint-Malo Stevedores, nouveau manutentionnaire).

2. Objectifs de l'évaluation socio-économique complémentaire

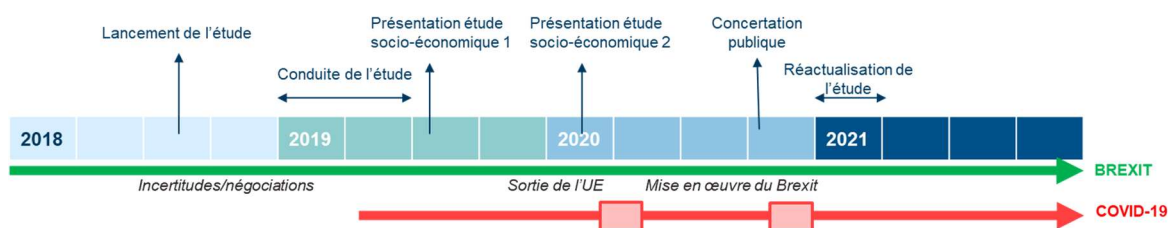


2.1. Rappels

La Région Bretagne, autorité compétente sur le port de Saint-Malo, envisage des travaux de modernisation et d'adaptation des infrastructures du terminal Naye aux évolutions de la taille des navires afin de maintenir l'attractivité de ses installations et de répondre aux évolutions du marché.

Ces travaux sont subordonnés à une autorisation administrative au titre du Code de l'environnement, et nécessitent notamment la réalisation d'une étude d'impact socio-économique.

Légende : Chronologie de la réalisation de l'étude socio-économique



Une première étude d'impact socio-économique a été réalisée en 2018-2019. A la suite de la première phase de concertation, le maître d'ouvrage a exprimé la nécessité d'effectuer les mêmes études socio-économiques pour les scénarii alternatifs apparus au cours de la concertation :

- Un premier scénario alternatif intégrant l'option de référence avec une déconstruction et une reconstruction du poste n°1, appelé scénario 1;
- Un deuxième scénario alternatif comprenant l'option de référence avec un approfondissement et un élargissement du chenal d'accès, appelé scénario 2.

La Région Bretagne a décidé de la réalisation d'une étude socio-économique complémentaire pour intégrer ces deux nouveaux scénarios.

Le cabinet d'étude Katalyse a été retenu pour réaliser cette étude,

Dans ce contexte, la Région Bretagne a confié au groupement de bureau d'études SAFEGE/Commun Accord, COMMUN accord la mission de :

- porter un regard critique sur cette étude socio-économique complémentaire,
- s'assurer que cette étude répond aux questionnements soulevés lors de la concertation publique.

L'étude socio-économique de ce projet d'infrastructures de transport doit obéir à des impératifs réglementaires (référentiel du 1er octobre 2014, rapport Quinet, Code de l'Environnement).

2.2. Mise à jour des variables

La présente étude reprend le modèle de calcul de la VAN-SE développé dans le rapport précédent, selon les préconisations du rapport Quinet (2013).

Les principales hypothèses économiques dans les modélisations proposées intègrent les grandes hypothèses économiques du précédent rapport :

- Les données macro-économiques
- Les flux d'activité projetés par les principaux opérateurs du port
- Le nombre d'acteurs (hypothèse d'une substitution en cas de départ d'un acteur)

Quelques modifications de données à la marge ont néanmoins été prises en compte :



- Calculs réalisés à partir des résultats à partir de l'année de référence 2019
- Révision des hypothèses principales :
 - o Budget des travaux pour chaque option
 - o Activité des compagnies et du concessionnaire
- Décalage du début des travaux à 2023

Par ailleurs, de nouvelles incertitudes sont venues s'ajouter à la difficulté initiale de projection dans le temps de l'activité du port. Deux données majeures sont à considérer :

- La capacité des acteurs à traverser la crise COVID-19 (redéfinition en cours des stratégies des opérateurs)
- L'entrée en vigueur partielle du Brexit, dont les répercussions sont pour le moment masquées en grande partie par la crise sanitaire

Au vu du contexte actuel enregistrant des évolutions radicales et soudaines, les modélisations proposées sont, à lire à l'aune de plusieurs précautions :

- Tolérance d'un niveau d'erreur
- Effets de décalage potentiels dans le temps
- Modélisation réaliste mais recourant à des simplifications (complexité à saisir, manque d'informations, de projections des compagnies utilisatrices)
- Projections s'effectuant sur 120 ans (valeur résiduelle allant jusqu'en 2140), limitant considérablement le réalisme des données postérieures à l'année 2030



3. Option de référence et options de projet

Quatre scénarii, soit quatre options de travaux ont été établis. Par rapport au rapport précédent, l'option de référence (OR) reste inchangée, et l'option dite « projet » a été commuée en option n°3 (intégrant toutes les lignes de travaux). Les options n°1 et n°2 correspondent à des variants de l'option de référence – intégrant respectivement la réfection du poste 1 et l'aménagement du chenal.

Le début des travaux est prévu pour 2023 et la fin en 2025.

Tableau récapitulatif des scénarii des travaux du terminal du Naye (réactualisation :

différents du janvier 2021)¹

	OR	S1	S2	S3
Remplacement de l'outillage d'accès "piétons et fret" du poste n°2	X	X	X	X
Aménagement accès maritime (hors souille P1)			X	X
Traitement des sédiments (y compris avant port)		X	X	X
Aménagement du poste n°1		X		X
Infrastructures		X		X
Souille		X		X
Rampe		X		X
Outillage d'accès piétons (si posé sur rampes)		X		X
Passerelle (gare/P1)		X		X
Embectage Sud	X	X	X	X
Embectage Nord	X	X	X	X
Aménagement du terre-plein (compris courant de quai Condor et signalisation)				X
Aménagement Interface Ville / Terminal	X	X	X	X
Déconstruction des bâtiments existants (compris fort du Naye)				X
Exploitation sous chantier	X	X	X	X
Gare Maritime (hors locaux support au développement du port de Saint-Malo)	X	X	X	X
Système d'informations voyageurs & équipements	X	X	X	X
Montant des travaux (HT)	21 900 000 €	45 500 000 €	33 200 000 €	78 100 000 €
Montant travaux + études	28 456 000 €	52 656 000 €	39 856 000 €	86 556 000 €
Part Montant travaux Région	21 900 000 €	37 800 000 €	32 200 000 €	74 000 000 €
Part Montant travaux Concessionnaire	6 700 000 €	7 200 000 €	500 000 €	2 600 000 €
Part Montant travaux Partenaires	0 €	500 000 €	500 000 €	1 500 000 €

« Option de projet » dans le précédent rapport

¹ Rappel des chiffrages TTC :

- Option de référence : 35 M€
- Scénario 1 : 60 M€
- Scénario 2 : 50 M€
- Scénario 3 : 110 M€

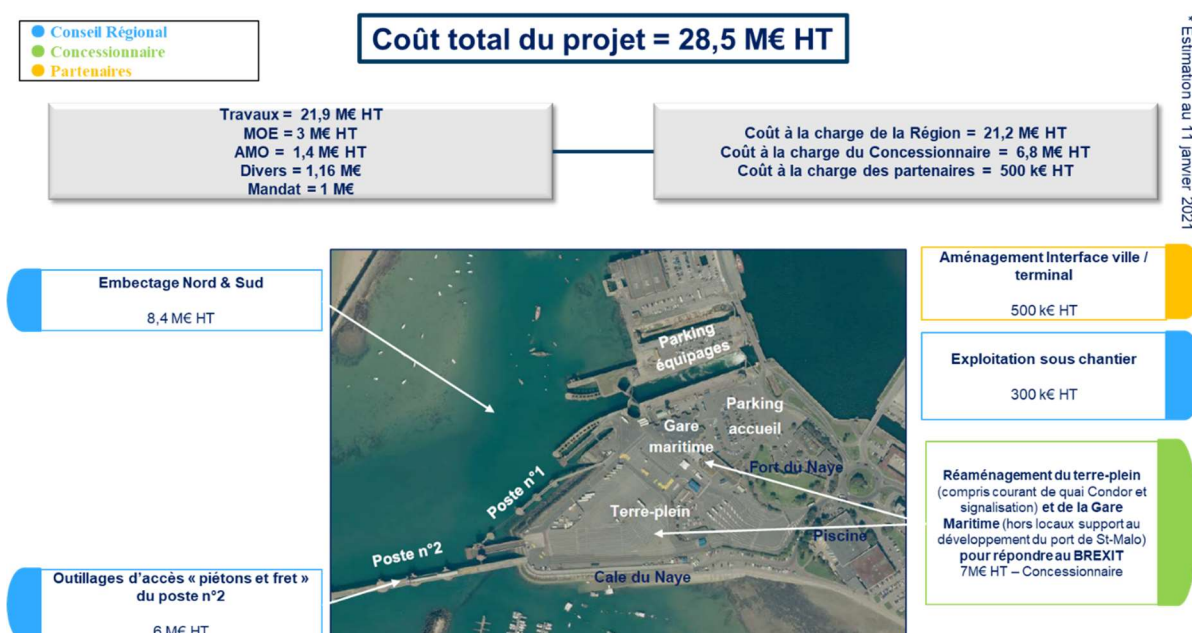


3.1. Option de référence

Définition

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

Programme d'investissement



Principales opportunités/menaces identifiées pour l'option de référence

Opportunités :

- La réutilisation de l'enveloppe publique prévue dans d'autres projets urgents

Menaces :

- La lente érosion des trafics suivant la perte d'attractivité du site (arrêt du poste 1 en 2025), voire avènement d'un scénario encore plus catastrophique à long terme (arrêt des lignes)
- Le renforcement de la réglementation sur la pollution urbaine risquant d'affecter l'activité ferries dans le futur



3.2. Options projet et ses variantes

Définition

L'option de projet est définie « comme étant une modalité de réalisation du projet combinant, le cas échéant, les partis d'aménagements envisageables, leurs variantes de tracé, les possibilités de séquençement en tranches fonctionnelles et les modalités d'exploitation. »

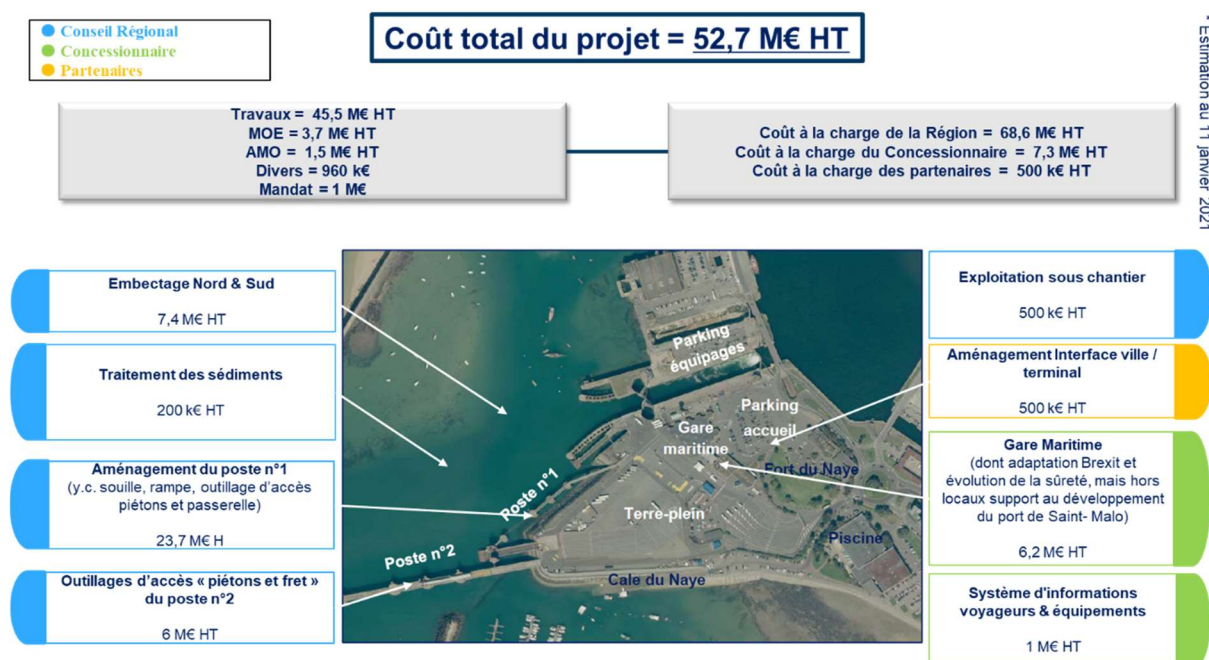
Dans le cadre de l'étude du Naye et faisant suite à la première phase de concertation publique, 3 programmes d'investissement différents sont analysés.

Scénario 1

Définition

Le scénario 1 se caractérise principalement par l'absence de travaux portant sur le chenal.

Programme d'investissement



Nota : les travaux de la gare maritime intègrent l'adaptation des infrastructures au Brexit et normes de sûreté.

Principales opportunités/Menaces identifiées pour le scénario 1 :

Opportunités :

- Un poste accessible pour chacune des compagnies

Menaces :

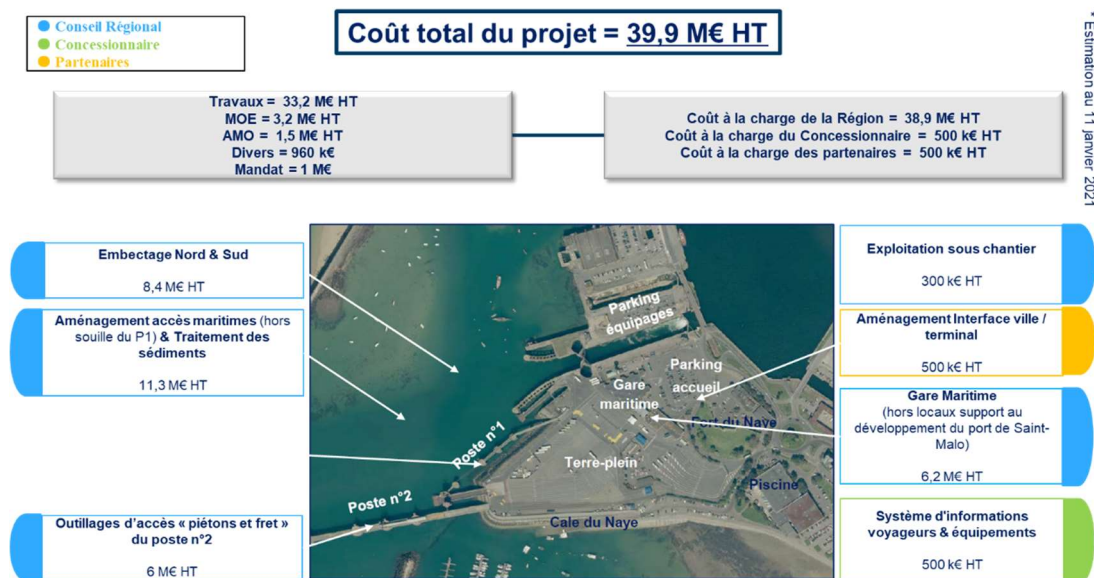
- L'incohérence technique concernant l'accès maritime au poste n°1 (ce dernier nécessiterait un agrandissement qualitatif pour accueillir les navires actuels et de plus gros navires à l'avenir)
- La baisse du trafic in fine

Scénario 2

Définition

Le scénario 2 se caractérise principalement par l'absence de travaux sur le poste n°1.

Programme d'investissement



Nota : les travaux de la gare maritime n'intègrent pas l'adaptation des infrastructures au Brexit et normes de sûreté.

Principales opportunités/Menaces identifiées pour le scénario 2 :

Opportunités :

- L'accès étendu pour les usagers (indépendamment des conditions de marée)...
- ... rendant gérable la co-utilisation du poste n°2 par les deux compagnies

Menaces :

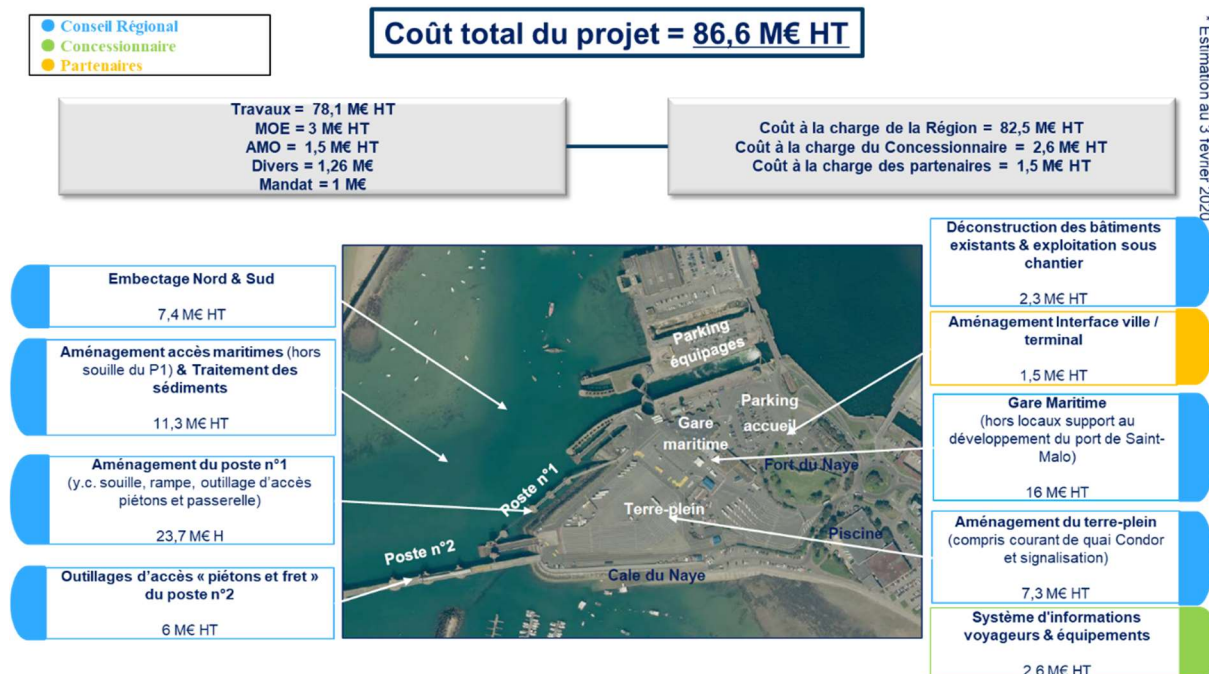
- La saturation de l'exploitation du poste n°2 (danger, problème de normes)
- Le maintien des horaires des usagers – or, leur modification avait motivé en partie la réalisation des travaux)
- L'absence de possibilité d'ouverture de lignes supplémentaires ou d'arrivée d'un 3ème opérateur
- La baisse du trafic *in fine*

Scénario 3

Définition

Le scénario 3 correspond à l'option projet de la précédente étude. Cette option intègre l'intégralité des postes de dépense et la démolition-reconstruction de la gare maritime, à la différence des précédents scénarii.

Programme d'investissement



Principales opportunités/Menaces identifiées pour le scénario 3 :

Opportunités :

- L'attractivité renforcée du site permettant de relancer une ligne en lente décroissance actuellement
- L'effet de ruissellement sur les activités commerciales & touristiques potentiellement très important sur le territoire français, en particulier en Bretagne
- L'existence d'une véritable demande en transport de marchandises (capacité actuelle insuffisante), mais aussi en modalités de transport pour les passagers (largeur de gammes étendue dans les cabines)
- La hausse mécanique des retombées fiscales pour la puissance publique
- Le gain d'effectifs faible pour les compagnies maritimes, mais important à l'échelle du territoire grâce aux retombées économiques attendues

Menaces :

- Un retour sur investissement modéré sur le plan financier, mais de réels gains en termes de développement économique
- La levée d'une taxe supplémentaire pour amortir les travaux jugée difficile à accepter pour les compagnies maritimes (port de Saint-Malo déjà considéré comme cher)
- Le risque accidentel durant la phase de travaux minimisé par des mesures de protection et des dispositifs d'alerte (arrêt préfectoral en cas de pollution observée)
- La concomitance des travaux avec d'autres événements majeurs (BREXIT et évolution du cours de la livre, fusion BAI-Condor, etc.) aux conséquences incertaines



4. Analyse qualitative et quantitative

4.1. Principes

« Pour chaque thème social, environnemental et économique pertinent, l'analyse des effets des options de projet et des variantes en comparaison de l'option de référence, est de nature :

- qualitative, exprimant et explicitant une appréciation en langage commun ;
- et, si possible, quantitative, exprimant les effets avec des indicateurs dans les unités physiques qui leur correspondent le mieux. » (Référentiel méthodologique pour l'évaluation des projets de transport)

4.2. Effets sociaux

L'évaluation invite à évaluer le nombre d'emplois directs et indirects liés à la construction, à l'entretien et à l'exploitation du Terminal du Naye, pour le Pays de Saint-Malo et la Région Bretagne.

Les emplois directs sont ceux directement liés aux activités des acteurs intervenant sur le port et le terminal. Ils ont été estimés à partir des données recensées et d'un coefficient d'extrapolation pour les projections (% de la masse salariale du chiffre d'affaires).

Les emplois directs sont ceux générés par les achats des précédents acteurs. Ils ont été estimés à partir d'un :

- Ratio-type % du chiffre d'affaires consacré aux achats
- Ratio-type CA/ETP

Les projections d'activités permettent d'évaluer l'évolution du nombre d'emplois (ETP) comme suit :

Emplois directs et indirects par scénario

	Estimation 2018	OR		S1		S2		S3	
		2032	2070	2032	2070	2032	2070	2032	2070
Compagnies maritimes - emplois directs	410	463	650	525	779	525	779	557	880
Compagnies maritimes - emplois indirects	16	18	26	19	28	19	28	20	31
Compagnies maritimes - emplois directs + indirects	426	481	676	543	807	543	807	577	911
Filières autres - emplois directs	10 324	10 338	9 611	10 811	10 916	10 811	10 916	11 803	12 317
Filières autres - emplois indirects	516	519	501	536	549	536	549	573	602
Filières autres - emplois directs + indirects	10 840	10 857	10 113	11 347	11 466	11 347	11 466	12 376	12 919
Autorités portuaires - emplois directs	20	20	20	23	23	23	23	23	23
Autorités portuaires - emplois indirects	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Autorités portuaires - emplois directs + indirects	26	26	26	29	29	29	29	29	29
Total emplois directs	10 754	10 822	10 281	11 358	11 718	11 358	11 718	12 384	13 220
Total emplois indirects	538	543	533	561	583	561	583	599	639
Total emplois directs + indirects	11 292	11 364	10 814	11 919	12 301	11 919	12 301	12 983	13 858

[voir zoom filières pages suivantes]

Emplois directs et indirects par scénario

Variation nb emplois par rapport à 2018

	Estimation 2018	OR		S1		S2		S3	
		2032	2070	2032	2070	2032	2070	2032	2070
Compagnies maritimes - emplois directs	410	13%	59%	28%	90%	28%	90%	36%	115%
Compagnies maritimes - emplois indirects	16	14%	63%	19%	76%	19%	76%	27%	94%
Compagnies maritimes - emplois directs + indirects		13%	59%	28%	90%	28%	90%	36%	114%
Filières autres - emplois directs	8 916	0%	-7%	5%	6%	5%	6%	14%	19%
Filières autres - emplois indirects	-	0%	-3%	4%	6%	4%	6%	11%	17%
Filières autres - emplois directs + indirects		0%	-7%	5%	6%	5%	6%	14%	19%
Autorités portuaires - emplois directs	20	0%	0%	15%	15%	15%	15%	16%	16%
Autorités portuaires - emplois indirects	6	0%	0%	1%	1%	1%	1%	3%	3%
Autorités portuaires - emplois directs + indirects	26	0%	0%	12%	12%	12%	12%	13%	13%
Total emplois directs	9 346	1%	-4%	6%	9%	6%	9%	15%	23%
Total emplois indirects	22	1%	-1%	4%	8%	4%	8%	11%	19%
Total emplois directs + indirects	9 367	1%	-4%	6%	9%	6%	9%	15%	23%

Emplois directs et indirects par scénario
Delta par rapport à l'option de référence

	Estimation 2018	OR		S1		S2		S3	
		2032	2070	2032	2070	2032	2070	2032	2070
Compagnies maritimes - emplois directs	410			61	129	61	129	94	230
Compagnies maritimes - emplois indirects	16			1	2	1	2	2	5
Compagnies maritimes - emplois directs + indirects				62	131	62	131	96	235
Filières autres - emplois directs	-			472	1 305	472	1 305	1 465	2 705
Filières autres - emplois indirects	-			18	48	18	48	54	101
Filières autres - emplois directs + indirects				490	1 353	490	1 353	1 519	2 806
Autorités portuaires - emplois directs	20			3	3	3	3	3	3
Autorités portuaires - emplois indirects	6			0	0	0	0	0	0
Autorités portuaires - emplois directs + indirects	26			3	3	3	3	3	3
Total emplois directs	430			536	1 437	536	1 437	1 562	2 938
Total emplois indirects	22			18	50	18	50	56	106
Total emplois directs + indirects	451			555	1 487	555	1 487	1 618	3 044
Total emplois directs + indirects (variation OR)				4,9%	13,7%	4,9%	13,7%	14,2%	28,1%

Détail des emplois par filière

Option de référence

		Option de référence	
Emplois directs filières	Estimation 2019	BRUT S0 2032	BRUT S0 2070
Activités portuaires - Trafic	400	405	392
Pêche industrielle et artisanale	700	700	700
Pêche à pied et conchyliculture	614	614	614
Activités commerciales et de services + Activités touristiques et de plaisance	8610	8 619	7 906
TOTAL Filières	10324	10 338	9 611
Croissance par rapport à 2019		0,1%	-6,9%
Croissance 2032-2070			-7,0%
Emplois indirects filières	Estimation 2019	BRUT S0 2032	BRUT S0 2070
Activités portuaires - Trafic	16	18	26
Pêche industrielle et artisanale	135	135	135
Pêche à pied et conchyliculture	59	59	59
Activités commerciales et de services + Activités touristiques et de plaisance	306	306	281
TOTAL Filières	516	519	501
Croissance par rapport à 2019		0,5%	-2,9%
Croissance 2032-2070			-3,4%
Emplois directs + indirects filières	Estimation 2019	BRUT S0 2032	BRUT S0 2070
Activités portuaires - Trafic	416,2	423,6	417,6
Pêche industrielle et artisanale	835,1	835,1	835,1
Pêche à pied et conchyliculture	673,0	673,0	673,0
Activités commerciales et de services + Activités touristiques et de plaisance	8916,1	8925,5	8187,0
TOTAL Filières	10840,4	10857,2	10112,8
Croissance par rapport à 2019		0,2%	-6,7%
Croissance 2032-2070			-6,9%

Scénario 1

		Option de référence		S1			
Emplois directs filières	Estimation 2019	BRUT S0 2032	BRUT S0 2070	2032	2070	Delta S1-OR 2032	Delta S1-OR 2070
Activités portuaires - Trafic	400	405	392	405	405	0	14
Pêche industrielle et artisanale	700	700	700	700	700	-	-
Pêche à pied et conchyliculture	614	614	614	614	614	-	-
Activités commerciales et de services + Activités touristiques et de plaisance	8610	8 619	7 906	9 091	9 197	472	1 291
TOTAL Filières	10324	10 338	9 611	10 811	10 916	472	1 305
Croissance par rapport à 2019		0,1%	-6,9%	4,7%	5,7%		
Croissance 2032-2070			-7,0%		1,0%		
Emplois indirects filières	Estimation 2019	BRUT S0 2032	BRUT S0 2070	2032	2070	Delta S1-OR 2032	Delta S1-OR 2070
Activités portuaires - Trafic	16	18	26	19	28	1	2
Pêche industrielle et artisanale	135	135	135	135	135	-	-
Pêche à pied et conchyliculture	59	59	59	59	59	-	-
Activités commerciales et de services + Activités touristiques et de plaisance	306	306	281	323	327	17	46
TOTAL Filières	516	519	501	536	549	18	48
Croissance par rapport à 2019		0,5%	-2,9%	3,9%	6,4%		
Croissance 2032-2070			-3,4%		2,4%		
Emplois directs + indirects filières	Estimation 2019	BRUT S0 2032	BRUT S0 2070	2032	2070	Delta S1-OR 2032	Delta S1-OR 2070
Activités portuaires - Trafic	416,2	423,6	417,6	424	434	1	2
Pêche industrielle et artisanale	835,1	835,1	835,1	835	835	-	-
Pêche à pied et conchyliculture	673,0	673,0	673,0	673	673	-	-
Activités commerciales et de services + Activités touristiques et de plaisance	8916,1	8925,5	8187,0	9 415	9 524	17	46
TOTAL Filières	10840,4	10857,2	10112,8	11 347	11 466	18	48
Croissance par rapport à 2019		0,2%	-6,7%	4,7%	5,8%		
Croissance 2032-2070			-6,9%		1,05%		



Scénario 2

		S2			
	Estimation 2019	2032	2070	Delta S2-OR 2032	Delta S2-OR 2070
Emplois directs filières					
Activités portuaires - Trafic	400	405	405	-	0
Pêche industrielle et artisanale	700	700	700	-	-
Pêche à pied et conchyliculture	614	614	614	-	-
Activités commerciales et de services + Activités touristiques et de plaisance	8610	9 091	9 197	472	1 291
TOTAL Filières	10324	10 811	10 916	472	1 305
Croissance par rapport à 2019		4,7%	5,7%		
Croissance 2032-2070			1,0%		
Emplois indirects filières					
Activités portuaires - Trafic	16	19	28	1	2
Pêche industrielle et artisanale	135	135	135	-	-
Pêche à pied et conchyliculture	59	59	59	-	-
Activités commerciales et de services + Activités touristiques et de plaisance	306	323	327	17	46
TOTAL Filières	516	536	549	18	48
Croissance par rapport à 2019		3,9%	6,4%		
Croissance 2032-2070			2,4%		
Emplois directs + indirects filières					
Activités portuaires - Trafic	416,2	424	434	1	2
Pêche industrielle et artisanale	835,1	835	835	-	-
Pêche à pied et conchyliculture	673,0	673	673	-	-
Activités commerciales et de services + Activités touristiques et de plaisance	8916,1	9 415	9 524	17	46
TOTAL Filières	10840,4	11 347	11 466	18	48
Croissance par rapport à 2019		4,7%	5,8%		
Croissance 2032-2070			1,05%		

Scénario 3

	Estimation 2019	2032	2070	Delta S3-OR 2032	Delta S3-OR 2070
Emplois directs filières					
Activités portuaires - Trafic	400	405	405	-	0
Pêche industrielle et artisanale	700	700	700	-	-
Pêche à pied et conchyliculture	614	614	614	-	-
Activités commerciales et de services + Activités touristiques et de plaisance	8610	10 084	10 597	1 465	2 691
TOTAL Filières	10324	11 803	12 317	1 465	2 705
Croissance par rapport à 2019		14,3%	28,1%		
Croissance 2032-2070			4,3%		
Emplois indirects filières					
Activités portuaires - Trafic	16	20	31	2	5
Pêche industrielle et artisanale	135	135	135	-	-
Pêche à pied et conchyliculture	59	59	59	-	-
Activités commerciales et de services + Activités touristiques et de plaisance	306	358	377	52	96
TOTAL Filières	516	573	602	54	101
Croissance par rapport à 2019		11,0%	16,6%		
Croissance 2032-2070			5,1%		
Emplois directs + indirects filières					
Activités portuaires - Trafic	416,2	426	436	1	3
Pêche industrielle et artisanale	835,1	835	835	-	-
Pêche à pied et conchyliculture	673,0	673	673	-	-
Activités commerciales et de services + Activités touristiques et de plaisance	8916,1	10 443	10 974	1 028	1 450
TOTAL Filières	10840,4	12 376	12 919	1 519	2 806
Croissance par rapport à 2019		14,2%	19,2%		
Croissance 2032-2070			4,38%		



4.3. Effets environnementaux

Le complément d'étude n'a pas permis d'identifier de nouvelles données à intégrer au bilan environnemental.

Le bilan environnemental appelle aux mêmes remarques que dans le précédent rapport :

- Une incidence négative en termes environnementaux des options, pour l'heure
- Pas de prise en compte des effets positifs d'un changement de technologie des ferries, soit la réduction des émissions polluantes (dispositifs pour les cheminées, nouveaux navires avec système hybride thermique et électrique), ni des nuisances sonores (utilisation d'un générateur électrique de quai), en raison du manque d'indicateur spécifique aux bateaux dans le référentiel Quinet.

4.4. Effets économiques sur les filières

La réactualisation de l'étude a porté une attention particulière sur trois des filières majeures du port, dont l'activité dépend d'infrastructures portuaires à niveau, et qui sont par ailleurs fortement sensibilisées par la conjoncture (crise sanitaire, mise en œuvre du Brexit).

Des flux générés par les activités portuaires dépendent un grand nombre d'activités économiques du territoire sous oublier le modèle économique du port (redevances). Par ailleurs, les deux compagnies sont des acteurs majeurs sur le marché du transport maritime de personnes et de marchandises. La présence des deux opérateurs sur le port est une composante-clef de l'attractivité du territoire malouin et participe à la compétitivité des entreprises locales.

Le port est aussi par nature une infrastructure essentielle à la pêche. Or, des incertitudes pèsent lourdement sur la restriction de leurs zones de pêche (remise en cause du Traité de la Baie de Granville). Les professionnels redoublent donc de vigilance sur la préservation des ressources halieutiques locales, qui pourraient être perturbées par des opérations de déroctages.

Enfin, les passagers transitant par le terminal du Naye garantissent une part d'activité notable pour les acteurs du tourisme et de la plaisance, au cœur d'une destination touristique plébiscitée. La réduction des fréquentations des excursionnistes britanniques et anglo-normands engendre une forte inquiétude (pouvoir d'achat, temporalité de fréquentation dans l'année...). A titre d'illustration, à l'été 2020, la clientèle britannique ne représentait que 4,4% des fréquentations, soit une baisse de -90,8%.

Activités portuaires

Description

▶	La définition de l'activité prise en considération (rappels)
▶	Les activités :
▶	Le transport de passagers vers les îles anglo-normandes (Jersey et Guernesey) et le Royaume-Uni (Portsmouth)
▶	Le transport de fret en accompagné ou non-accompagné
▶	▶ Tout type de marchandises
▶	Le modèle économique (lien port)
▶	Les redevances portuaires (fret et passagers) et droits de ports
▶	L'utilisation des équipements (ex. : passerelle)
▶	Le recours aux services portuaires
▶	Les tendances et évolution récentes au sein de la filière :
▶	Le déclin des tonnages transitant par le port de Saint-Malo (-36,8% entre 2008 et 2018)
▶	Des traversées transmanche en question dans le cadre du Brexit (évolutions, systèmes d'information, contrôles aux frontières...)
▶	Un transport concurrencé par l'ouverture de lignes aériennes
▶	Des investissements prévus dans de nouveaux navires aux performances
▶	Les chiffres et acteurs clefs
▶	2 compagnies maritimes opérant sur le Terminal du Naye : Condor Ferries et Brittany Ferries
▶	Condor Ferries : ≈50 salariés (équipes, équipes administratives) et 45 saisonniers en temps normal
▶	BAI : 16 salariés impliqués sur la ligne Saint-Malo - Portsmouth

Modèle économique du port



L'exploitation « souffrante » de l'année 2020 accentue les réflexions sur la rentabilité des espaces construits sur le port. Pour le gestionnaire, il serait nécessaire de développer des espaces économiques à destination des entreprises du territoire (ex : cellules commerciales). Pour le moment, les compagnies maritimes présentes disposent de peu d'espace sur le port (accueil des activités-supports ou autres). Des réserves foncières seront nécessaires en cas de projet de développement de ligne (avec d'autres opérateurs).

Marché des compagnies

Les études réalisées par les compagnies maritimes sur les flux passagers se révèlent rassurantes (marchés britannique et européen). On parle d'un marché mature, qui continuera de bénéficier de la croissance démographique et de certaines habitudes de consommation (voyage).

A l'échelle nationale, le Brexit va avoir une incidence sur la politique de tarification des compagnies opérant sur les ports septentrionaux, qui pratiquaient jusque là des tarifs bradés, en comptant sur le *duty free*.

Les difficultés rencontrées obligent les compagnies à redoubler d'attention à l'égard des exigences des passagers (augmentation du standing, notamment adaptée à la clientèle de Saint-Malo) et à la prise en compte des enjeux environnementaux. L'introduction de nouvelles énergies et de l'hybridation doit également questionner les infrastructures portuaires, qui devront être en mesure de garantir l'alimentation des navires à quai des navires et le rechargement des batteries.

Covid19 / BREXIT : Synthèse des impacts observés et anticipés

- *L'année 2020 considérée comme une année blanche pour le port en raison de la perte de trafic (crise sanitaire + variants du virus)...*
- *... et 2021 également neutralisée dans les modèles des compagnies maritimes (interruption indépendante de données marchés)*
- *Une reprise du niveau d'activité espéré pour 2023-24 (rattrapage des niveaux de 2018)*
- *Le maintien d'une partie du trafic grâce aux stocks constitués sur les IAN*
- *Des compagnies maritimes soutenues par les aides publiques*
- *Les répercussions réelles liées au Brexit encore difficilement quantifiables*

[Voir annexe confidentielle sur les compagnies]

Risques et incertitudes

► Phase de travaux

- Le partage de la rampe par les 2 compagnies (déjà en cours à l'heure actuelle)
- La modification du planning des rotations
- L'adaptation des modes d'embarquement pendant la réfection du terre-plein
- La réorganisation des flux / contrôles

► Phase exploitation

- Option de référence²
- ✓ L'impact chiffré prévu :
 - Flux passagers : -0,17%
 - Flux véhicules de tourisme : +13,24%
 - Flux fret : +20,62%
- ✓ Des conditions d'exploitation très dégradées d'exploitation du terminal par les deux compagnies maritimes
- ✓ Pas de réponse apportée au besoin initial : disposer de 2 postes fonctionnels pour proposer de nouveaux horaires de traversée

² Le delta d'activité a été calculé entre 2018 (2019 n'a pas été retenue car déjà impactée par des effets d'annonce du Brexit, source d'une baisse de la fréquentation) et 2026 (première année après les travaux permettant d'apprécier la qualité des nouvelles infrastructures et année suivant l'arrêt prévu du poste 1)



- Scénario 1
 - ✓ L'impact chiffré prévu :
 - Flux passagers : +1,6%
 - Flux véhicules de tourisme : +10,9%
 - Flux fret : +42,7%
 - ✓ Une option qui faciliterait l'exploitation des compagnies
 - ✓ La cohabitation pacifiée des deux compagnies
 - ✓ Une révision à la baisse des ambitions de développement des compagnies
- Scénario 2
 - ✓ L'impact chiffré prévu :
 - Flux passagers : +1,6%
 - Flux véhicules de tourisme : +10,9%
 - Flux fret : +42,7%
 - ✓ Pas de modification possible des horaires des compagnies : le conflit horaire à régler entre les deux compagnies
 - ✓ Un risque de diminution du trafic en raison des inadaptations des infrastructures à terme
 - ✓ La révision à la baisse des ambitions de développement des compagnies
- Scénario 3
 - ✓ L'impact chiffré prévu :
 - Flux passagers : +7,2%
 - Flux véhicules de tourisme : +13,7%
 - Flux fret : +45,4%
 - ✓ Une flexibilité d'utilisation des deux rampes
 - ✓ La possibilité de revoir le planning des rotations
 - ✓ La sécurisation renforcée des passagers
 - ✓ La capacité d'accueil de navires aux capacités plus importantes (hausse du trafic de passagers et de frets)
 - ✓ L'attractivité retrouvée du site (en particulier la gare maritime)

Tableau de synthèse du degré de menace des scénarii sur les « activités portuaires » aux travaux et à la phase d'exploitation (post travaux)

	Phase de travaux	Phase d'exploitation
OR	●	●
S1	●	●
S2	●	●
S3	●	●

Légende:

● Impact faible / ● Impact modéré / ● Impact fort

Pêche (industrielle, artisanale, à pied, conchyliculture)



Description de la filière

- ▶ **La définition de l'activité prise en considération**
 - ▶ **Les activités :**
 - ▶ La petite pêche (coquilles St Jacques, bulots, araignées de mer, soles, lieues, bars...)
 - ▶ La pêche hauturière
 - ▶ La transformation et distribution de produits de la mer (surimi frais, filets de poisson surgelés, crevettes de Guyane,...)
 - ▶ La pêche à pied : pêcheries de palourdes et de coques (240 t/an) – 7 timbres délivrés
 - ▶ La conchyliculture : production d'huîtres (creuses et plates), de moules, de palourdes
 - ▶ **Les tendances et évolution récentes au sein de la filière :**
 - ▶ La bonne santé de la filière : peu de risques futurs sur les ressources halieutiques exploitées (1er port national pour l'araignée de mer – 3 000t/an)
 - ◆ La stabilité de la flotte depuis 10 ans (recrutement compliqué pour les matelots mais remplacement de 100% des armateurs partis en retraite)
 - ◆ Des ressources inféodées stables (régulation par les licences de pêche et les permis d'exploitation) et RMD atteintes pour les stocks européens + 1er port pour l'araignée (3 000 t/an)
 - ▶ Un bassin d'activité conchylicole « Cancale et Baie du Mont Saint Michel » réputé être le premier « complexe conchylicole » européen (1^{er} centre de production de moules du bouchot en France)
 - ◆ Des difficultés de recrutement
 - ◆ Des capacités de développement contraintes (manque d'espaces/conflits d'usages)
 - ◆ Des repositionnements stratégiques du développement de certains calibres pour faire face aux baisses des prix et à la concurrence
 - ◆ Une ressources stable qui permet de faire vivre 30 pêcheurs professionnels à l'année
- ▶ **Chiffres clés (2020)**
 - ▶ 66 entreprises de pêches (600-700 pêcheurs embarqués) – dont 6 hauturiers
 - ▶ 30 pêcheurs à pied (241 t de production)
 - ▶ Un chiffre d'affaires « araignées/crustacées » de 7 M€
 - ▶ Un chiffre d'affaires « pêche à pied » de 1,7 M€

Covid19 / BREXIT : Synthèse des impacts observés et anticipés

- Une inquiétude concernant la suppression du Traité de la Baie de Granville – or, 80% du CA de la pêche de crustacées sont prélevés dans les eaux de Jersey et 40 entreprises sont concernées
- L'activité maintenue en 2020 (CA identique à 2019) - seuls les navires hauturiers ont été arrêtés 1 mois et ½ (1^{er} confinement)
- Le soutien important apporté par circuit-court et celui des malouins (adoption de nouvelles habitudes de consommation)

Risques et incertitudes

Degré de menace des scenarii sur la filière

▶ Phase travaux

- Des impacts dépendant du choix des techniques de dragages et des filières de gestion des sédiments, techniques de travaux et de dragage) (clapage en mer ou non ? Volumes ?)
- Un risque de développement bactériologique, de perturbation de la nature des sédiments et des nuisances acoustiques
- De potentiels conflits sur d'autres zones d'exploitation (reports d'activité dans la baie)

→ En contre-point, des mesures compensatoires, de protection devant limiter les dommages

▶ Phase exploitation

- L'incertitude sur le temps qui sera nécessaire à la reconstitution de la biomasse pour une activité égale à aujourd'hui (selon la réalisation ou non d'opérations de déroctage)
- Pas d'avis tranché sur les scenarii de la part des pêcheurs

Tableau de synthèse du degré de menace des scenarii sur les activités « pêche » aux travaux et à la phase d'exploitation (post travaux)



	Phase de travaux	Phase d'exploitation
OR	●	● / ●
S1	●	● / ●
S2	●	● / ●
S3	●	● / ●

Légende:

● Impact faible / ● Impact modéré / ● Impact fort

Commentaire : Une note identique a été attribuée à l'ensemble des scénarii considérant que les mesures de protection associées au déroctage pour annihiler les impacts sur les activités pêche et conchyliculture, prises dans toutes les hypothèses, permettront de limiter les impacts des opérations.



Description de la filière

- ▶ **La définition de l'activité prise en considération**
 - ▶ **Les activités :**
 - ▶ Un tourisme à la forte prégnance excursionniste (20%)
 - ▶ Une fréquentation majoritairement française (76% des nuitées)
 - ▶ Le développement du tourisme d'affaires
 - ▶ L'accueil d'événements d'envergure nationale (ex : Route du Rhum, Etonnants Voyageurs...)
 - ▶ **Les tendances et évolution récentes au sein de la filière :**
 - ▶ 4,6 Mrds € de retombées économiques en 2018 – Une fréquence à la hausse ces dernières années avec une forte présence médiatique
 - ▶ Une ville au cœur d'un triangle à la forte attractivité touristique : Rennes – Mont Saint Michel – Cap Frehel (OT « Saint-Malo – Baie du Mont-Saint-Michel »)
 - ▶ L'ouverture à de nouvelles clientèles : Espagne (lignes ouvertes entre Rennes et Madrid/Barcelone ; LGV depuis 2017 ; clientèle Airbnb...)
 - ▶ Une activité qui subit les changements structurels des pratiques touristiques (réduction du nombre de nuitées et du temps de séjour, étalement des séjours ponctuels tout au long de l'année en plus de la haute saison, réservations de dernière minute...)
- ▶ **Les chiffres et acteurs clefs**
 - ▶ 8 810 emplois (Pays de Saint Malo)
 - ▶ 57 000 emplois (Bretagne)

Nota : les Britanniques représentent 25% de la fréquentation des touristes étrangers, soit 800 000 passagers annuels (embarquement/débarquement).

Covid19 / BREXIT : Synthèse des impacts observés et anticipés

- *Saint-Malo a confirmé sa place de destination « rassurante » (maintien de l'activité durant les mois estivaux, et vacances scolaires)*
- *Les reports ou annulations des actions touristiques en 2020 (maintien prévu des opérations en 2021 – sources janvier 2021)*
- *Une reprise espérée pour 2022*
- *Des professionnels très durement affectés (pour une majorité de professionnels, la priorité exprimée est celle de trouver les moyens de « survivre »)*
- *Brexit : incertitudes et crainte – or, cette clientèle assure une grande partie des flux en hors-saison (-50% de la fréquentation de cette clientèle en 2018)*

Risques et incertitudes

Degré de menace des scénarii sur la filière

- ▶ **Phase travaux**
 - Une tolérance pour les nuisances occasionnées par les travaux dans un contexte urbain en mutation
 - Un fonctionnement dégradé des services toléré temporairement
 - Une veille au maintien d'accès fluides, clairs et sécurisé au port
- ▶ **Phase exploitation**
 - Des améliorations escomptées dans le sens d'une attention particulière portée à la clientèle britannique (aujourd'hui, 35% de la clientèle étrangère)
 - ✓ La génération de flux continus toute l'année, clientèle réputée pour disposer d'un bon pouvoir d'achat, mais observation d'un déclin de leur part relative depuis 7-8 ans (accentuation des reports de destination avec le Brexit)
 - ✓ Déjà des efforts de communication et des campagnes ciblées sur les Millenials (importance de la e-réputation au Royaume-Uni)
 - Un impact direct pour le tourisme si des dysfonctionnements se produisent au niveau des compagnies
 - La modernisation de la gare maritime nouvelle vue comme un bonus

Tableau de synthèse du degré de menace des scenarii sur les « activités touristiques et de plaisance » aux travaux et à la phase d'exploitation (post travaux)

	Phase de travaux	Phase d'exploitation
OR	●	● ●
S1	●	● ●
S2	●	● ●
S3	●	● ●

Légende:
 ● Impact faible / ● Impact modéré / ● Impact fort

Impacts filière : synthèse delta activité – S1 et S2

Pour les compagnies : révision à la baisse des ambitions (S1 et S2)

Les scenarii 1 et 2 occasionneraient une révision à la baisse des ambitions des deux compagnies maritimes. Ces options font porter le risque de compromettre les projets d'investissement et d'innovation en termes de confort et de technologies du nouveau navire, pour les deux opérateurs du terminal.

Option 1

L'une des compagnies ferait face à une érosion des objectifs permis grâce à l'introduction du nouveau navire. L'autre serait en situation d'exploiter son propre poste. Néanmoins, le renoncement à l'approfondissement du chenal engendrerait un manque de flexibilité pour BAI et une incapacité à proposer de nouveaux horaires. L'obsolescence des infrastructures terrestres limiterait par ailleurs les possibilités de développement.

Option 2

BAI pourrait proposer ses nouveaux horaires de départ. La mutualisation du poste serait facilitée grâce à un étalement des horaires. Cependant, ce scénario grève la possibilité d'escales communes aux deux compagnies, aux mêmes horaires. Ce manque de réflexibilité induit serait également un frein aux projets d'ouverture de ligne et introduction de nouveaux navires, soit un frein au rythme de croissance prévu. L'obsolescence des infrastructures terrestres limiterait par ailleurs les possibilités de développement.

Dans un environnement concurrentiel âpre entre destinations et villes portuaires positionnées sur le trafic transmanche, ces deux options font peser une menace réelle sur la compétitivité de la destination Saint-Malo.

Pour les activités touristiques et de plaisance :

Les activités touristiques et de plaisance seront mécaniquement impactées par le delta de trafic induit par les options alternatives 1 et 2.

Pour les activités de pêche :

Les infrastructures réalisées dans les deux options n'auront pas d'incidence réelle sur l'activité de pêche. Ce sont les modalités de réalisation de l'option 2, dans le cas d'opérations de déroctage, qui pourraient induire une perturbation des ressources halieutiques et fonds marins préjudiciable.

5. Analyse monétarisée



5.1. Principe

Principe : « Le bilan monétarisé agrège les effets monétarisables du projet. Cette analyse regroupe les effets sur l'économie (effets marchands) ainsi que les effets non marchands et les externalités auxquels des dispositions officielles ont attribué une valorisation monétaire dite « valeur de référence ».

VAN, VAN-SE et TRI

La valeur actualisée nette financière (VAN-F) est la « somme des coûts financiers et des recettes financières futures actualisés »

La valeur Actualisée Nette Socio Economique (VAN-SE) correspond à la « somme des avantages positifs et négatifs résultant d'un projet, actualisés à une année de référence à l'aide du taux d'actualisation, évalués dans le cadre d'une analyse coût-bénéfice »

Le taux de rentabilité interne (TRI) et (TRI pour la collectivité) est le « taux d'actualisation pour lequel le flux des coûts et des bénéfices du projet considéré a une valeur actualisée nette (socioéconomique) égale à zéro »

Variables clés à considérer

Le taux d'actualisation de la VAN permet « de ramener à une valeur présente des valeurs futures, s'échelonnant dans le temps ».

Actuellement, le taux d'actualisation français fixé par la Commission Quinet (2013) propose un taux d'actualisation sans risque de 2,5 % passant à 1,5 % au-delà de 2070. A ce taux, s'ajoute une prime de risque de 2% pondérée par un coefficient spécifique à chaque projet en fonction de la sensibilité de sa rentabilité à la croissance économique. Cette prime de risque dite systémique de 2 % est augmentée à 3 % pour les périodes d'évaluation au-delà de 2070.

Remarque :

Le calcul de la VAN-SE intègre un raisonnement sur la période courant jusqu'en 2040 (VAN-SE jusqu'en 2070 et ajout de la valeur résiduelle 2070-2140).

Au vu des incertitudes majeures du contexte sur une projection de si long court et du poids conséquent que représente la valeur résiduelle dans le bilan, le calcul de la VAN-SE sur une période de 10 ans a été adjoint (VAN 2032).

5.2. Calcul socio-économique dans le bilan coût-avantage

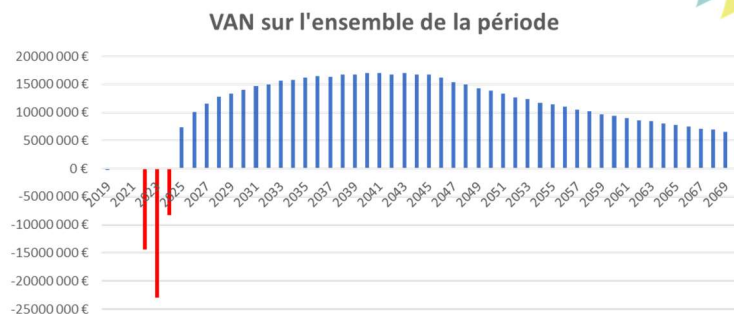
Scénario 1

Bilan socio-économique

BILAN	ETUDES PROSPECTIVES					TRAVAUX				EXPLOITATION					
	TOTAL	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2070	
1) Total CF + Filiales + Concessionnaire du Port															
Impacts Directs - VA (€)	377 553 763 €	0 €	240 824 €	181 664 €	3 917 270 €	-2 547 002 €	-3 829 938 €	6 138 327 €	7 790 653 €	8 581 003 €	9 252 262 €	9 351 769 €	9 874 459 €	4 437 351 €	
Impacts Indirects (€)	198 046 617 €	0 €	180 247 €	10 212 €	0 €	-2 162 342 €	-3 799 269 €	1 064 953 €	2 135 413 €	2 911 181 €	3 472 206 €	3 849 769 €	4 307 233 €	2 523 814 €	
Impacts Induits (€)	671 348 045 €	0 €	684 129 €	417 607 €	8 848 932 €	-3 700 946 €	-5 036 012 €	13 020 359 €	15 747 107 €	16 798 240 €	17 778 540 €	17 636 598 €	18 381 066 €	7 714 955 €	
TOTAL	575 600 380 €	0 €	421 071 €	191 876 €	3 917 270 €	-4 709 345 €	-7 629 207 €	7 203 280 €	9 926 066 €	11 492 184 €	12 724 467 €	13 201 538 €	14 181 692 €	6 961 224 €	
2) Coûts d'investissement	32 849 094 €	256 061 €	256 061 €	256 061 €	16 515 939 €	15 682 209 €	-117 241 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	
3) Coûts d'entretiens et d'exploitation	-1 449 183 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	-175 259 €	-167 712 €	-160 490 €	-153 579 €	-146 966 €	-140 637 €	0 €	
4) Avantages															
Santé / Accidentologie	-5 239 921 €	0 €	0 €	0 €	-1 804 582 €	-2 605 368 €	-829 971 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	
Climat	183 086 €	58 €	61 €	65 €	69 €	150 €	107 €	-379 €	-1 437 €	-1 687 €	-2 102 €	-2 320 €	-23 157 €	-777 €	
Environnement	-6 636 241 €	608 €	615 €	624 €	632 €	1 083 €	705 €	-2 477 €	-9 846 €	-11 080 €	-13 192 €	-13 885 €	-264 815 €	-133 237 €	
Conditions de Transports	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	
Nuisances Sonores	-978 032 €	76 €	75 €	75 €	74 €	6 679 €	5 424 €	-16 061 €	-34 154 €	-36 812 €	-42 962 €	-45 508 €	-45 362 €	-5 015 €	
TOTAL	-12 671 108 €	742 €	752 €	763 €	-1 803 807 €	-2 597 456 €	-823 734 €	-18 917 €	-45 437 €	-49 579 €	-58 256 €	-61 714 €	-287 020 €	-139 029 €	
1+4-2-3	531 529 361 €	-255 320 €	165 762 €	-63 422 €	-14 402 475 €	-22 989 009 €	-8 335 699 €	7 359 622 €	10 048 341 €	11 603 095 €	12 819 791 €	13 286 790 €	14 035 309 €	6 822 195 €	

Valeur résiduelle actualisée	151 153 959 €
------------------------------	---------------

VAN SE Totale	682 683 320 €
VAN SE Totale / Euro Investis	20,8
VAN SE Totale / Euro public dépensé	20,2



Le TRI correspond au taux d'actualisation, qui annule la VAN-SE. Pour le scénario 1, sa valeur est estimée à 26,8%.

Calcul de la VAN-SE 2032

VAN-SE 2032	
VAN SE Totale	206 397 114 €
VAN SE Totale / Euro Investis	12,1 €
VAN SE Totale / Euro public dépensé	13,1 €
TRI	75

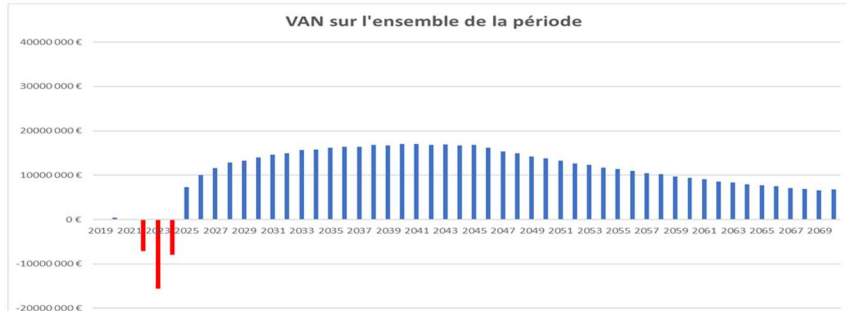
Scénario 2

Bilan socio-économique

BILAN	ETUDES PROSPECTIVES				TRAVAUX				EXPLOITATION						
	TOTAL	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2070
1) Total CF + Filiales + Concessionnaire du Port															
Impacts Directs - VA (€)	377 553 763 €	0 €	240 824 €	181 664 €	3 917 270 €	-2 547 002 €	-3 829 938 €	6 138 327 €	7 790 653 €	8 581 003 €	9 252 262 €	9 351 769 €	9 874 459 €	4 437 351 €	
Impacts Indirects (€)	198 046 617 €	0 €	180 247 €	10 212 €	0 €	-2 162 342 €	-3 799 269 €	1 064 953 €	2 135 413 €	2 911 181 €	3 472 206 €	3 849 769 €	4 307 233 €	2 523 874 €	
Impacts Induits (€)	671 348 045 €	0 €	684 129 €	417 607 €	8 848 932 €	-3 700 946 €	-5 036 012 €	13 020 359 €	15 747 107 €	16 798 240 €	17 778 540 €	17 636 598 €	18 381 066 €	7 714 995 €	
TOTAL	575 600 380 €	0 €	421 071 €	191 876 €	3 917 270 €	-4 709 345 €	-7 629 207 €	7 203 280 €	9 926 066 €	11 492 184 €	12 724 467 €	13 201 538 €	14 181 692 €	6 961 224 €	
2) Coûts d'investissement	17 099 974 €	43 341 €	43 341 €	43 341 €	9 231 589 €	8 274 152 €	-535 794 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	
3) Coûts d'entretiens et d'exploitation	-1 449 183 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	-175 259 €	-167 712 €	-160 490 €	-153 579 €	-146 966 €	-140 637 €	0 €	
4) Avantages															
Santé / Accidentologie	-5 239 921 €	0 €	0 €	0 €	-1 804 582 €	-2 605 368 €	-829 971 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	
Climat	183 586 €	58 €	61 €	65 €	69 €	150 €	107 €	-379 €	-1 437 €	-1 687 €	-2 102 €	-2 320 €	23 157 €	-777 €	
Environnement	-6 636 241 €	608 €	615 €	624 €	632 €	1 083 €	705 €	-2 477 €	-9 846 €	-11 080 €	-13 192 €	-13 885 €	-264 815 €	-133 237 €	
Conditions de Transports	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	
Nuisances Sonores	-978 032 €	76 €	75 €	75 €	74 €	6 679 €	5 424 €	-16 061 €	-34 154 €	-36 812 €	-42 962 €	-45 508 €	-45 362 €	-5 015 €	
TOTAL	-12 671 108 €	742 €	752 €	763 €	-1 803 807 €	-2 597 456 €	-823 734 €	-18 917 €	-45 437 €	-49 579 €	-58 256 €	-61 714 €	-287 020 €	-139 029 €	
1+4-2-3	547 278 481 €	-42 599 €	378 482 €	149 298 €	-7 118 126 €	-15 580 952 €	-7 917 147 €	7 359 622 €	10 048 341 €	11 603 095 €	12 819 791 €	13 286 790 €	14 035 309 €	6 822 195 €	

Valeur résiduelle actualisée	151 153 959 €
------------------------------	---------------

VAN SE Totale	698 432 440 €
VAN SE Totale / Euro Investis	40,8
VAN SE Totale / Euro public dépensé	37,6



Le TRI correspond au taux d'actualisation, qui annule la VAN-SE. Pour le scénario 2, sa valeur est estimée à 35,4%.

Calcul de la VAN-SE 2032



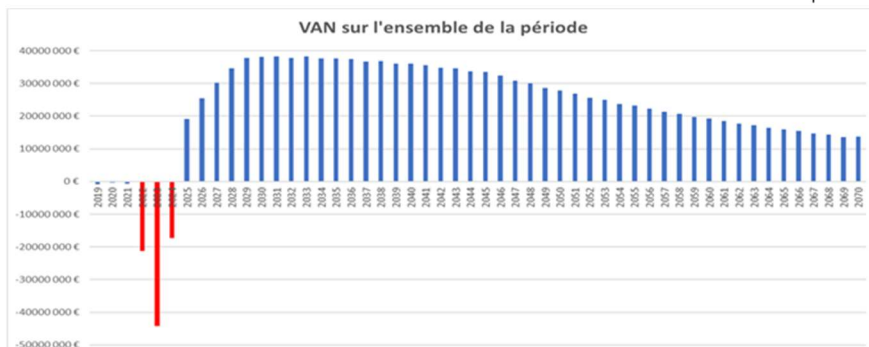
VAN-SE 2032	
VAN SE Totale	206 397 114 €
VAN SE Totale / Euro Investis	12,1 €
VAN SE Totale / Euro public dépensé	13,1 €
TRI	75

Scénario 3

Bilan socio-économique

BILAN	ETUDES PROSPECTIVES					TRAVAUX				EXPLOITATION					2030	2035
	TOTAL	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029				
1) Total CF + Filiales + Concessionnaire du Port																
Impôts Directs - VAN	768 963 282 €	0 €	239 446 €	380 624 €	3 894 835 €	-3 607 136 €	-2 088 232 €	12 635 631 €	16 323 786 €	38 812 508 €	21 221 809 €	22 759 589 €	23 128 210 €	8 546 545 €		
Impôts Indirects (K)	496 381 796 €	0 €	180 247 €	10 212 €	0 €	-2 827 840 €	-2 187 293 €	6 306 274 €	9 006 130 €	11 241 566 €	13 255 687 €	14 874 651 €	15 189 012 €	5 396 385 €		
Impôts Indirects (K)	1 260 345 078 €	0 €	684 129 €	41 767 €	8 846 102 €	-5 584 236 €	-2 405 804 €	22 913 904 €	28 770 540 €	52 355 628 €	35 923 223 €	37 897 456 €	38 550 814 €	14 620 383 €		
TOTAL	1 260 345 078 €	0 €	419 695 €	390 835 €	3 894 835 €	-5 434 976 €	-4 255 525 €	18 939 885 €	25 322 985 €	30 053 673 €	34 477 526 €	37 634 239 €	38 267 252 €	13 831 630 €		
2) Coûts d'investissement																
	75 179 215 €	750 781 €	759 781 €	759 781 €	23 236 881 €	35 165 336 €	12 315 604 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €		
3) Coûts d'entretien et d'exploitation																
	-3 449 183 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	-175 259 €	-267 712 €	-360 450 €	-153 579 €	-146 996 €	-140 637 €	0 €		
4) Avantages																
Santé / Accidentologie	-5 259 921 €	0 €	0 €	0 €	-1 804 562 €	-2 605 398 €	-829 571 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €		
Climat	383 586 €	58 €	61 €	65 €	69 €	150 €	307 €	-379 €	-1 437 €	-1 687 €	-2 102 €	-2 320 €	-2 517 €	-777 €		
Environnement	-6 626 241 €	608 €	635 €	624 €	632 €	1 083 €	705 €	-2 477 €	-9 846 €	-11 080 €	-13 102 €	-13 885 €	-14 633 €	-133 257 €		
Conditions de Transport	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €		
Navires et Sonars	-578 032 €	76 €	75 €	75 €	74 €	6 670 €	5 424 €	-36 061 €	-34 154 €	-36 812 €	-42 962 €	-45 508 €	-45 382 €	-5 015 €		
TOTAL	-12 871 108 €	742 €	752 €	753 €	-1 803 807 €	-2 597 456 €	-823 734 €	-18 917 €	-45 437 €	-49 579 €	-58 256 €	-61 734 €	-62 020 €	-139 029 €		
1+2-3																
	1 180 623 925 €	-750 039 €	-759 338 €	-759 026 €	-23 207 853 €	-44 197 820 €	-17 204 884 €	19 096 228 €	25 452 257 €	30 364 584 €	34 572 849 €	37 719 405 €	38 300 879 €	13 652 601 €		

Valeur résiduelle actualisée	303 376 098 €
VAN SE Totale	1 484 000 023 €
VAN SE Totale / Euro Investis	20,3
VAN SE Totale / Euro public dépensé	20,7



Le TRI correspond au taux d'actualisation, qui annule la VAN-SE. Pour le scénario 3, sa valeur est estimée à 33%.

Calcul de la VAN-SE 2032

VAN-SE 2032	
VAN SE Totale	451 155 960 €
VAN SE Totale / Euro Investis	6,2 €
VAN SE Totale / Euro public dépensé	6,0 €
TRI	51

Tableau de synthèse des calculs socio-économiques des différents scenarii

	S1	S2	S3
Montant du projet	52 700 000 €	39 900 000 €	86 600 000 €
VAN-SE 2140			
VAN-SE totale	698 432 440 €	698 432 440 €	1 484 000 023 €
Valeur résiduelle actualisée	151 153 959 €	151 153 959 €	303 376 098 €
VAN SE Totale / Euro Investis	40,8 €	40,8 €	20,3 €
VAN SE Totale / Euro public dépensé	37,6 €	37,6 €	20,7 €
TRI	26,80%	35,40%	33%
VAN-SE 2032			
VAN SE Totale	206 397 114 €	206 397 114 €	451 155 960 €
VAN SE Totale / Euro Investis	12,1 €	12,1 €	6,2 €
VAN SE Totale / Euro public dépensé	13,1 €	13,1 €	6,0 €
TRI	75	75	51

Commentaire : L'étude complémentaire présente des résultats de la VAN-SE (2140), qui diffèrent par rapport au précédent rapport. L'écart s'explique à l'aune d'une actualisation de la valeur résiduelle (2070-2140) dans le présent support.

5.2. Coût d'opportunité des fonds publics et le prix fictif de rareté des fonds publics

Le Coût d'Opportunité des Fonds Publics (COFP) : « correspond à la charge supplémentaire par unité d'argent prélevée par l'Etat. Lorsque l'Etat prélève 1 € de fonds publics supplémentaire, le COFP est le coût réellement supporté par la collectivité dès lors que l'on prend en compte les distorsions économiques engendrées par le prélèvement de l'impôt supplémentaire »

Le choix d'utiliser un COFP égale à 1,2 (ratio classique ici aussi) – Rapport Quinet

Le Prix Fictif de Rareté des Fonds Publics (PFRFP) : « dans le cas d'un programme, augmentation que l'on observerait sur l'objectif (la valeur actualisée nette de l'ensemble du programme optimisé) si l'on ajoutait 1 euro à l'enveloppe des fonds publics disponibles »

Le choix d'utiliser un PFRFP égale à 0,07 (ratio classique lorsqu'on utilise un taux d'actualisation constant de 4,5%) – Rapport Quinet

5.3. Bilan désagrégré par catégorie d'acteurs et par territoire

ACTEURS - Le rapport Quinet invite à présenter les retombées économiques des scenarii sur chaque type d'acteur

- l'acteur représentatif des usagers directs des services de transport offerts par le projet (compagnies maritimes)
- les acteurs privés = les entreprises directement concernées par le projet (concessionnaire, opérateurs de transport)
- les usagers (les riverains, les personnes habitant dans la zone d'influence environnementale du projet)
- la puissance publique et ses partenaires (État, collectivités territoriales, selon les échelles considérées)

TERRITOIRES - En termes géographiques, trois niveaux d'étude sont pris en compte :

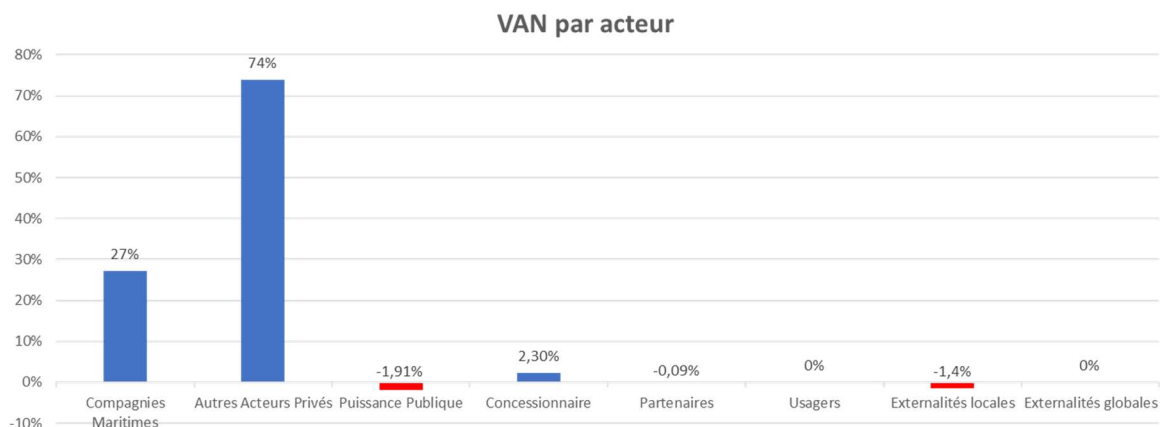
- Echelle 1 : Port de Saint-Malo
- Echelle 2 : Pays de Saint-Malo

- Echelle 3 : France (hors Pays de Saint-Malo)

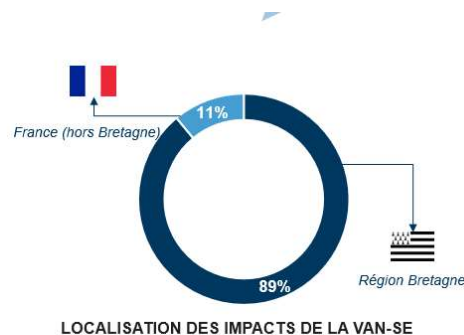
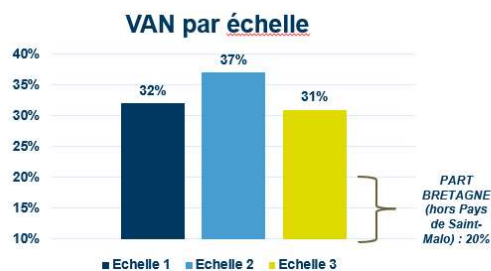


Scénario 1

Synthèse par type d'acteur



Synthèse par échelle

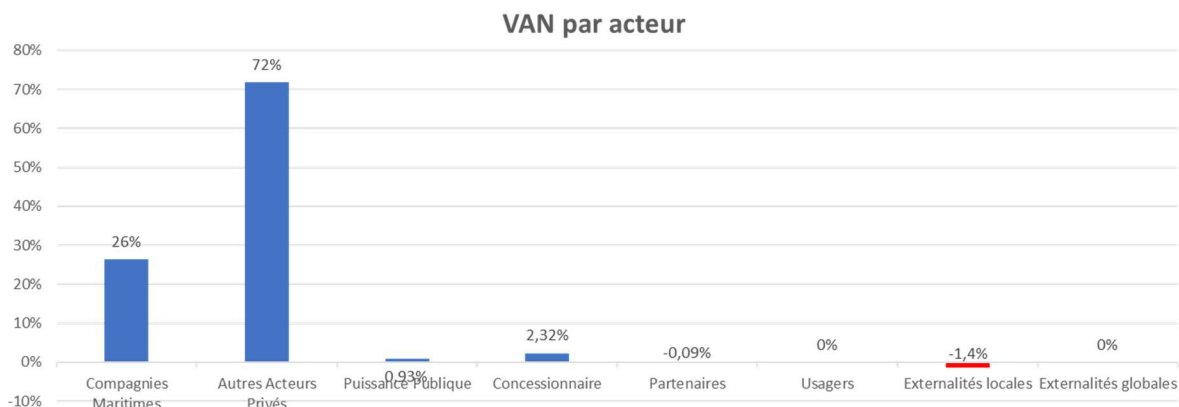


► Pour rappel :

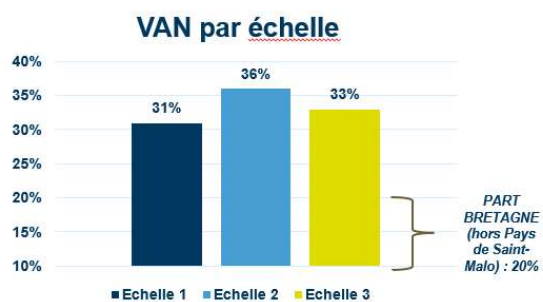
- Echelle 1 : Port de Saint-Malo
- Echelle 2 : Pays de Saint-Malo
- Echelle 3 : France (hors Pays de Saint-Malo)

Scénario 2

Synthèse par type d'acteur

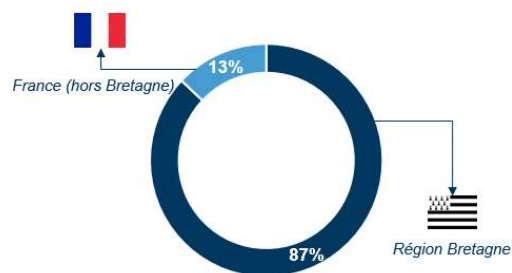


Synthèse par échelle



► Pour rappel :

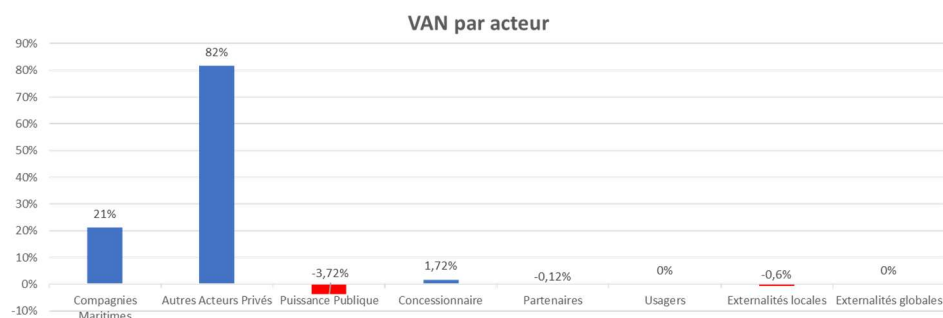
- Echelle 1 : Port de Saint-Malo
- Echelle 2 : Pays de Saint-Malo
- Echelle 3 : France (hors Pays de Saint-Malo)



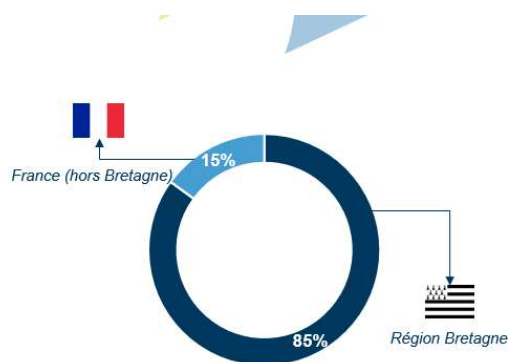
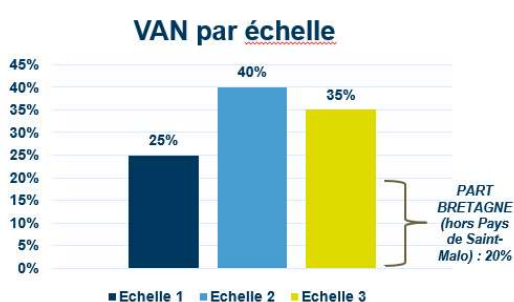
LOCALISATION DES IMPACTS DE LA VAN-SE

Scénario 3

Synthèse par type d'acteur



Synthèse par échelle



LOCALISATION DES IMPACTS DE LA VAN-SE

Pour rappel :

- Echelle 1 : Port de Saint-Malo
- Echelle 2 : Pays de Saint-Malo
- Echelle 3 : France (hors Pays de Saint-Malo)

5.4. Risques et incertitudes

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

Le résultat reste néanmoins sujet à caution à plusieurs niveaux :

- La fiabilité décroissante du calcul postérieurement à 2030 dépendant notamment de la capacité de projection des compagnies ferries sur l'activité des lignes reliant Saint Malo
- La minimisation modérée des impacts environnementaux expliquée par l'absence de données références pour le transport maritime (dans le rapport Quinet 2013), des études environnementales non livrées ou non réalisées en mars 2020 (ex : qualité de l'air) et des données techniques non accessibles sur les nouveaux navires (effets de compensation, réduction des émissions grâce aux nouvelles technologies)
- Un facteur « accident » i.e. incidents au cours des travaux dont les impacts ne sont pas mesurables par anticipation (exemple : effet de blocage d'une filière, impacts différés dans le temps) – L'application par précaution d'un ratio d'accidentologie de la filière BTP / montant des opération pris durant la réalisation des travaux.
- Un changement radical de stratégie des compagnies ferries (exemple fusion, arrivée d'un concurrent)

- Des variables macroéconomiques incertaines : croissance du PIB, prix de l'énergie (pétrole), durcissement du Brexit, cours des monnaies (livre sterling)...
- Une rupture technologique concernant le transport maritime
- L'impact moyen et long-termes de la crise COVID-19

Deux variables sont à prendre en compte dans le choix du scénario le plus pertinent :

- La pertinence technique des options au vu des impératifs des opérateurs du terminal
- Le réalisme du marché, soit les possibilités de reconstitution du jeu d'acteurs selon l'option retenue

Tableau de synthèse technique & marché pour les différents scénarii :

Scénarii	Pertinence technique	Réalisme marché
Option de référence	Faible	Risque pesant sur le modèle économique du port sous-tendu par le trafic des deux compagnies
Scénario 1	Incohérent	Risque pesant sur le modèle économique du port sous-tendu par le trafic des deux compagnies
Scénario 2	Incohérent	Risque pesant sur le modèle économique du port sous-tendu par le trafic des deux compagnies
Scénario 3	Fort	Solution adaptée à l'évolution de l'activité du port et de ses opérateurs (historiques voire nouveaux)

La lecture des indicateurs est à faire à l'aune de l'approche probabiliste retenue. L'environnement économique sur la période 2021-2170 est sujette à de nombreuses incertitudes fragilisant le réalisme des projections de la VAN-SE et du TRI. Ces valeurs ne peuvent être prises en compte indépendamment des appréciations qualitatives des options de travaux.

Les scénarii 1 et 2 ont été traités en comptant sur un maintien des deux compagnies actuelles et une activité dégradée de ces dernières par rapport aux ambitions des deux groupes. Néanmoins, le manque de pertinence technique des programmes de travaux pointés par les acteurs, et l'absence de réponse apportée aux problématiques d'horaires des compagnies, font peser un risque majeur sur la pérennité économique des lignes et retombées indirectes pour le territoire. Ce risque est accru par les deux années blanches (2020 et 2021) que viennent de traverser BAI et Condor Ferries. A fortiori, les demandes sociales concernant les externalités négatives de l'activité des compagnies resteraient irrésolues.

Le scénario 3 reste à ce jour l'option la plus robuste, répondant aux attentes des acteurs et contribuant au rayonnement du territoire malouin. Cette option ouvre la possibilité de construire une vision stratégique de port ambitieuse sur les 50 prochaines années, notamment en envisageant l'accueil d'un nouvel opérateur pouvant bousculer les équilibres institués avec les deux compagnies historiques. De surcroît, le programme technique de l'option 3 apporte des solutions durables aux nuisances subies par les riverains (bruits des bâtiments, embouteillages) via une optimisation des flux et une sécurisation du renouvellement des navires environnementalement plus sobres.



ANNEXE 1 : Contacts complémentaires (actualisation de l'étude d'impacts)

STRUCTURE	CONTACT	FONCTION / SERVICE
CONDOR FERRIES	Frederick WAKEFIELD (managing director)	02 99 40 78 12 06 64 14 37 34
MORVAN FILS	Xavier HAUREZ	02 99 20 03 57 06 80 20 84 35
BRITTANY FERRIES	François POTIER (Responsable du service des études économiques) Frédéric POUGET	02 98 29 28 68 06 73 47 62 38
REGION BRETAGNE	Stéphane PERRIN (VP Economie)	
EDEIS	Jean-Baptiste RIBLE (DG)	02 99 20 51 00 06 85 13 02 19
EDEIS	Marina EZZANO (Responsable Achats)	
CAPITAINEURIE DU PORT DE ST-MALO	Thomas DE LA BROISE (Commandant)	02 99 20 36 90 06 60 07 31 50
COMITE DES PECHEES DE ST-MALO	Pascal LECLER (Président)	02 99 82 80 94 06 68 67 80 94
OFFICE DE TOURISME SAINT-MALO – BAIE DU MONT SAINT-MICHEL	Laurence BOZZUFFI (Directrice)	02 99 56 64 60

ANNEXE 2 : Verbatims

« Je ne vois pas comment l'option 2 est possible. Ca ne résout pas le conflit horaire et la demande de décalage des horaires de BAI à midi, qui était à l'origine des discussions sur les travaux. »

« Concernant les options 1 et 2, tout est fait pour les écarter. Ni l'une, ni l'autre n'est adéquate. L'autre alternative correspondrait au scénario 3 sans la gare maritime. »

« L'option 2 (sans P1) est le pire des scenarii. Les plages horaires de p2 pourraient être augmentées. Mais, l'arrivée d'un autre acteur ou l'ouverture de ligne poserait un inévitable problème de saturation. De toute façon, cet état ferait fuir l'une des compagnies. »

« Les options 1 et 2 ne sont pas cohérentes en termes de fonctionnement. Si on veut du trafic, il faut un accès maritime. Quant à l'option de référence, elle ne répond à rien. »

« Au vu de la situation, on a conscience qu'il faut faire preuve d'adaptabilité. On peut accepter que les budgets de tels projets soient reventilés, accepter que la nouvelle gare maritime ne se fasse pas, par exemple. »

« Le poste 1 est d'abord pensé pour des opérateurs futurs et pour le port, qui par la flexibilité apportée, pourra promouvoir un outil maritime séduisant. »

