

Compte-rendu de la réunion de la réunion publique du 31 mai 2022 au théâtre de l'hermine Concertation préalable sur la modernisation du terminal du Naye

Informations pratiques

Intervenants à la tribune

- Monsieur Stéphane Perrin : Vice-président de la Région Bretagne, Référent régional pour le suivi du port de Saint-Malo
- Monsieur Gilles Lurton, maire de Saint Malo et Président de Saint-Malo Agglomération
- Madame Huy-San Tang : cheffe de projet à la Région Bretagne
- Madame Anne Rioux : SAFEGE
- Monsieur Alban Neveu : Artelia
- Madame Fabienne Couvert : AREP
- Monsieur Sergueï Kazakov : AREP
- Madame Danielle Faysse : garante CNDP

Animation de la réunion :

Jean-Yves Deruyter de MD Conseil et associés

Public :

260 personnes

Durée :

2h20, de 18h40 à 21h.

Mot d'accueil et présentation du projet

En introduction, Monsieur LURTON remercie les personnes présentes en nombre ce qui traduit la mobilisation pour le projet.

Il rappelle le travail mené depuis plusieurs mois dans le cadre de la concertation avec la population et les représentants d'association qui a fait aboutir à un projet choisi parmi toutes les propositions. La Région Bretagne a fait les efforts nécessaires pour l'aménagement du terminal ferry et de la nouvelle gare maritime.

Il informe que le président de la Région Bretagne et le président de la Brittany ferries ont annoncé que le prochain bateau qui remplacera le Bretagne s'appellera Saint-Malo.

La ville de Saint-Malo est pleinement impliquée dans les travaux du Terminal. Le prochain Plan d'Aménagement Développement Durable prendra en compte le développement du port. La ville travaille sur les mobilités autour de ce nouveau point essentiel de Saint-Malo.

Il remercie Stéphane PERRIN pour le travail en concertation.

En réponse, Monsieur PERRIN remercie Monsieur LURTON et partage avec lui la qualité du travail conjoint avec la ville de Saint-Malo.

Il rappelle que ce projet de modernisation est structurant pour la ville de Saint-Malo et pour la Région Bretagne. La Région est propriétaire de ce port qui regroupe de nombreuses activités. La modernisation du terminal ferry du Naye sera le projet le plus important du mandat du Conseil régional, de par sa grande envergure financière.

Le scénario retenu est celui le plus pertinent au regard des besoins d'accueil des navires et des besoins liés à l'économie, d'autant que le port s'inscrit dans un contexte européen très concurrentiel. Le trafic du terminal ferry permet de dégager les ressources nécessaires pour financer les infrastructures nécessaires sur l'ensemble du port.

Un projet de cette envergure ne se mène pas sans une concertation permanente avec la population qui doit pouvoir s'approprier le projet.

C'est la 3^{ème} réunion publique, et tout un travail de concertation a été mené entre les réunions. Un comité de suivi travaille constamment au projet, et se poursuivra pendant les travaux, voire après la mise en service. Il réunit des acteurs institutionnels, économiques, des représentants des associations de défense de l'environnement, des habitants.

Pour ceux qui se sont exprimés Il y a eu un accord assez unanime sur le choix du scénario présenté ce soir, et il y a eu un vote du Conseil régional à l'unanimité.

Monsieur PERRIN note que la population s'est mobilisée massivement autour du projet. Cette présence en réunion est importante pour la Région Bretagne car cela représente un intérêt et des réponses doivent être apportées aux questions. Il y aura d'autres réunions publiques en fonction des phases d'avancement du projet.

Monsieur PERRIN termine en remerciant l'équipe projet, et rappelle les outils à disposition du public sur le site internet ainsi que l'adresse mail dédiée pour toute question.

Madame TANG expose le périmètre du projet ainsi que la démarche de concertation souhaitée par la Commission nationale du débat public (CNDP).

Madame FAYSSE rappelle le rôle de la CNDP ainsi que le bilan des garants qui recommande la mise en place d'un comité de suivi acté par la Région Bretagne, lieu de débat pour le choix du scénario. Il préconise également la mise à disposition du public de toutes les études au fur et à mesure de leur publication et que la

collaboration avec la ville de Saint-Malo se poursuit sur les questions de circulations routières, de logistique et d'interface ville-port. La CNDP a décidé de poursuivre la concertation continue jusqu'à la dernière enquête publique, avec d'autres réunions publiques et de réunions du comité de suivi.

Madame TANG explique la démarche de concertation continue et rappelle les travaux du comité de suivi.

Monsieur PERRIN présente le choix du Conseil régional de retenir le scénario le plus ambitieux (n° 3). Le projet présente plusieurs volets : l'accès nautique, la gare maritime, l'interface ville-port. Il intègre plusieurs enjeux, notamment le bruit. Sans cette décision, le port de Saint-Malo risquait un déclassement. Ce projet s'inscrit dans une politique d'investissements sur le port, et va modifier sa configuration, la gare maritime sera à proximité des voies de circulation. La région porte seule cet investissement. C'est l'occasion de traiter plusieurs sujets comme la transition, les flux de camions...

Monsieur NEVEU décrit la consistance des travaux d'accès nautiques et d'ouvrages génie civil.

Madame RIOUX présente la prise en compte de la dimension environnementale du projet.

Madame COUVERT et Monsieur KAZAKOV présentent le volet terrestre du projet.

Madame TANG présente les étapes clés du projet et son calendrier, et rappelle la volonté de poursuivre la concertation même une fois l'équipement mis en service.

Monsieur PERRIN conclut en soulignant que le port doit rendre service au territoire, être à l'échelle de la ville, et obéir aux objectifs de transition. 1% du projet sera dédié à la biodiversité. La population doit se réapproprier le port.

Temps d'échange – questions / réponses

Q1 Un intervenant exploitant une petite compagnie, demande si la gare de la Bourse sera maintenue pour le trafic côtier, notamment les excursions maritimes.

Réponse de Monsieur PERRIN

Cette gare n'est pas dans le périmètre du projet, mais elle sera conservée, voire améliorée. Elle a vocation à gérer le trafic côtier et le débarquement des croisiéristes. C'est un espace à mettre en valeur.

Q2 Le président du comité des quartiers de l'intramuros interroge sur l'accès à partir de la passerelle jusqu'au terminal ferry le plus éloigné. Est-ce qu'il se fera en bus ou à pied ? La rampe d'accès lui semble difficile, il demande si un ascenseur ou un escalator est prévu pour les PMR, les passagers avec valises.

Réponse de Madame TANG

Pour accéder au poste n°2, il faudra emprunter un bus pour prendre le bateau. Les pentes des rampes d'accès sont étudiées pour du flux rapide, ce ne sont pas des accès PMR, mais les pentes sont suffisamment douces pour permettre l'accès à tous.

Q3 Un représentant de l'association Droit de cité interroge sur la méthode d'intégration de montée des eaux dans le projet et sur ce qui est prévu. Il souligne que le projet est basé sur une circulaire de 2011, or depuis 15 ans, les prévisions ont évolué.

Réponse de Madame TANG

Un certain nombre d'ouvrage font partie du système d'endiguement de la ville de Saint-Malo, et dans le cadre du projet, il est prévu une valorisation des sédiments issus du dragage par une réhausse du terre-plein. Le projet va améliorer la situation existante, et le niveau de la mer projeté a bien été pris en compte.

Monsieur NEVEU précise que le risque de submersion marine a été pris en compte pour rehausser le terre-plein. On est à 14,63 m en cote marine

Q4 Un habitant d'intramuros s'interroge sur la pérennité des Infrastructures mises en place pour l'accueil du paquebot du Ponant, et souhaite savoir si ces navires vont pouvoir profiter des nouvelles installations. Par ailleurs, il demande si la sortie de la gare maritime actuelle va garder la même configuration. Enfin, il fait remarquer que l'on demande le respect de nombreuses règles pour les bâtiments d'intramuros, mais que l'on laisse du matériel de pêche stocké du côté de la porte de Dinan, et souhaite savoir si des changements sont prévus dans le cadre du projet.

Réponse de Monsieur PERRIN

Le projet n'englobe pas les sujets qui viennent d'être abordés, mais cela ne signifie pas qu'ils ne sont pas traités.

Les navires de croisière n'arrivent pas sur le terminal du Naye : ils sont soit sur coffre en Rance, soit sur le quai Cassini. Des réflexions sont engagées pour améliorer les conditions d'accueil.

Concernant l'électrification de tout le port, les enjeux sont majeurs. Les deux postes du terminal du Naye nécessitent d'amener la puissance électrique de toute la ville de Saint Malo, afin de permettre aux futurs navires de s'alimenter pendant l'escale, mais également de recharger les batteries pour qu'ils puissent quitter le port en mode électrique.

Q5 Un participant intervient pour préciser qu'il a entendu dire que l'électrification du port sera rendue obligatoire par de futures normes européennes.

Suite de la réponse de Monsieur PERRIN

Il précise que les bateaux de pêche n'ont pas vocation à demeurer sur le site actuel, en particulier pour des questions de sécurité. L'objectif est que les pêcheurs disposent de conditions de travail améliorées.

Il faut également traiter la question de l'accès au parking de la gare maritime de la Bourse, dont les conditions actuelles sont difficiles. Le point problématique est celui du pont qui ne peut être modifié. Le travail avec la ville est engagé. Nous avons vocation à améliorer cette situation.

Q6 Une participante citoyenne malouine s'inquiète de l'approfondissement du chenal et des conséquences en matière de tourisme. Elle s'interroge sur la vision qu'a la collectivité du tourisme, prenant pour exemple Venise. Elle s'inquiète également des impacts sur la biodiversité, et conséquemment la pêche.

Réponse de Monsieur LURTON

Il précise que la Brittany Ferries, seule compagnie à travailler avec des marins français, l'a informé que Saint-Malo était la seule destination à être quasiment revenue à son niveau de fréquentation d'avant la crise, ce qui a des conséquences positives sur le commerce malouin.

Réponse de Monsieur PERRIN

Il rappelle que le projet du terminal du Naye n'a pas vocation à accueillir des navires de croisière. Le port de Saint Malo n'a pas la capacité à démultiplier les escales de ferries. Les capacités maritimes du terminal sont calées sur les dimensions du nouveau bateau dont le tonnage n'est pas beaucoup plus élevé que le Bretagne mais dont les espaces sont optimisés.

L'enjeu porte essentiellement sur la partie fret : le trafic poids lourd doit être bien géré. Le travail avec la ville et l'agglomération est entamé. Il faut un lieu pour accueillir les camions et les alimenter en fluides (carburant, hydrogène), en faisant en sorte que cela ne thrombose pas les rues.

Réponse de Madame TANG

Elle précise qu'il y a une pointe rocheuse qui nécessite le déroctage. Cela représente 10 M cubes. Par ailleurs, il faut désenvaser les accès du port : la plupart des volumes extraits le sont dans l'avant-port dans un espace contraint en dehors des zones de pêche à pied, de conchylicultures et de pêche.

Réponse de Madame RIOUX

Elle ajoute que le modèle de simulation permet de présenter les effets du dragage, de déterminer les teneurs de matières en suspension supportables. Concernant les mammifères marins, il s'agit essentiellement de questions de nuisances sonores qui sont déjà présentes par les activités actuelles. Il faut gérer le déroctage de la manière la plus douce possible. La problématique de battage de pieux est modélisée en aérien et en sous-marin pour identifier la meilleure saison d'intervention.

Réponse de Monsieur PERRIN

Il précise que le déroctage concerne essentiellement la zone de la Traversaine. Le sujet est donc celui des sédiments de l'avant-port qu'il faudra capter et réemployer sur le site.

Q7 Un habitant proche des Bas Sablons demande quelle jonction peut être faite entre les travaux prévus sur les bas Sablons, et ceux du terminal du Naye, en particulier l'évacuation des sédiments et la passerelle.

Réponse de Monsieur PERRIN

Il précise que la capacité d'accueil des sédiments est limitée au regard du volume traité. On ne peut pas tout réemployer sur le chantier du Naye. Pour le chantier Sablons, il y aura certainement des choses à faire mais c'est un autre sujet.

Réponse de Monsieur LURTON

Il rappelle que la ville de Saint-Malo est concessionnaire jusqu'au 31 décembre 2022, ce qui limite la capacité d'investir. La procédure de renouvellement de la concession nécessite un formalisme long et compliqué. Le précédent projet de réaménagement des bas-sablons a été repris et amélioré.

Q8 Un habitant d'intramuros souhaite que les bancs qui sont prévus soient équipés de dossier. Il s'interroge également sur la rénovation de la cale de la Bourse. Il souhaite également que le projet contribue à limiter les problèmes de stationnement pendant la période estivale.

Réponse de Monsieur PERRIN

Il confirme que la cale de la Bourse sera démolie. Elle est interdite à tout mouvement car fragilisée. Concernant la circulation, il y a un travail à accomplir entre la future gare et l'intramuros, notamment au droit de la gare de la Bourse. Bien que ce soit en dehors du périmètre, la réflexion est en cours, d'autant plus que les parkings sont situés sur le domaine portuaire.

Q9 Le candidat aux élections législative de LFI se dit satisfait de l'évolution du projet, en particulier par l'électrification des deux postes. Il souhaite que soit explorée la voie du ferroutage.

Réponse de Monsieur PERRIN

Il rappelle que le ferroutage est une question complexe : la connexion fer s'est toujours faite avec le port intérieur, mais jamais avec le terminal. Il y a également une contrainte urbaine : les emprises ferroviaires ont été maintenues, mais cela veut dire faire passer les trains de marchandises au milieu de zones d'habitation. Cela suppose de remettre les infrastructures en état, de trouver des opérateurs, de disposer de flux dans un monde hyperconcurrentiel, routier en particulier. Connecter le terminal au fer semble difficile. Imaginer qu'une plateforme permette de réembarquer les camions est possible, mais c'est à échelle nationale voire européenne. L'investissement représenterait plusieurs centaines de millions d'euros.

Q10 Le président de l'association des commerçants d'intramuros demande si l'esplanade Tabarly permettra toujours la circulation routière, et quelle est la surface dédiée aux commerces dans la nouvelle gare.

Réponse de Monsieur PERRIN

Il précise que la surface commerciale représente une grosse centaine de mètres carrés, pour un café, un restaurant, un magasin de presse en particulier. Il n'est pas question de faire un centre commercial.

Réponse de Madame COUVERT

Elle ajoute que la circulation automobile vers intramuros est maintenue, mais les flux piétons et cyclistes sont sécurisés.

Q11 **A propos d'électrification**, une habitante souhaite savoir si le stationnement des camions, qui génère des pollutions importantes en particulier en hiver car les moteurs restent en marche toute la nuit, fait l'objet d'aménagement.

Réponse de Monsieur PERRIN

Cinq branchements électriques sont prévus. Il ajoute que la plateforme retro-portuaire devra tenir compte de cette problématique.

Q12 Une habitante de Saint Servan demande l'impact du projet sur les impôts.

Réponse de Monsieur PERRIN

Il précise que les recettes de la Région, c'est une part de TVA, la carte grise, et une part de la TICPE, qui ne sont pas décidées, sauf pour la carte grise, par la Région. Le budget de la Région, c'est 1,7 milliard par an. Le projet est financé par la Région avec une participation de l'Union Européenne pour la partie études à hauteur de 500K€. Des financements de l'Etat et de l'Europe sont recherchés. Il faut prendre en compte l'augmentation des coûts, charges de fonctionnement et coûts des matières. Heureusement, la Région est peu endettée, elle a donc une capacité à investir.

Q13 Un habitant de Saint-Servan souhaite obtenir des détails sur l'approfondissement du port et s'inquiète des embouteillages devant la gare maritime, en particulier pour les véhicules faisant demi-tour.

Réponse de Monsieur PERRIN

Il indique que le gabarit de la chaussée ne sera pas modifié. Le vrai sujet ce sont les camions qui sortent en même temps du terminal. Pour le reste du flux, cela va être équivalent à aujourd'hui.

Réponse de Monsieur LURTON

Il ajoute que la sortie des voitures est limitée à cause des travaux sur les bâtiments de la SNSM. Or, il n'y a pas d'embouteillages dans ce sens.

Réponse de Monsieur NEVEU

Concernant le dragage, moins d'un mètre de sédiments va être retiré sur environ 9 hectares. Quant au déroctage, il fera gagner 40 cm à 1 mètre.

Conclusion

Madame FAYSSE a publié le bilan de la concertation de suivi. Elle préconise de continuer à faire des réunions publiques en particulier quand l'étude d'impact sera plus aboutie, et de faire une réunion publique avant l'enquête publique pour préciser les procédures.

Monsieur PERRIN ajoute que des réunions publiques seront organisées et que le comité de suivi sera régulièrement réuni. Il souhaite également que des visites de chantier soient organisées. Une communication continue sera également mise en œuvre sur les questions environnementales. Ces éléments contribueront à maintenir la transparence initiée sur ce projet. Il remercie les participants.