

Port de Saint-Malo - projet de modernisation du terminal ferry  
du Naye  
Comité de suivi #4

COMPTE-RENDU				
Objet : Présentation des études complémentaires réalisées Présentation des procédures à venir Thématiques abordées par les contributions		Lieu : Le Carré, ancien bâtiment de la CCI	Date : 14 décembre 2022 18H30-20H15	
INTERVENANTS	INTERLOCUTEUR	Coordonnées	Participant	Diffusion
Région Bretagne	Stéphane Perrin	stephane.perrin@bretagne.bzh		
	Huy-San Tang			
CNDP	Danielle Faysse, garante	<a href="mailto:danielle.faysse@garant-cndp.fr">danielle.faysse@garant-cndp.fr</a>		
Collège des Institutions	Etat (Sous-Préfecture) M Philippe Brugnot			X
	Etat (DML) Mme Harismendy			X
	Mairie de St Malo, M Bastide, 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 Sochard		X	
	Représentants Dockers, M Rio		X	
	IMCA, Mme Guinemer			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, Mme Guillard		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
	M Levrier		X	
	Mme Dupont		X	
	CHAM (Intra muros) M Lointier, M Tanton		X	
	Droits de cité, M Lelièvre, M Colin, M Emmanuel, M Beraud Sudreau, M Furet, M Escoffier		X	
	ADCIM, Mme Lescot			X
	Intra Malo, Mme Caradec			X
	Veille Environnement Patrimoine Mme Hilaire, M Pommeret		X	

## Introduction

Monsieur Perrin accueille les participants et précise que d'autres réunions sont prévues. Il rappelle que le dernier comité de suivi avait pour objet de se positionner sur les scénarios, et que le scénario 3 avait reçu un soutien prononcé.

Depuis, les études ont avancé, et des contributions ont été reçues. Monsieur Perrin insiste sur le fait que le comité de suivi va se poursuivre jusqu'à la phase d'enquête publique, mais également pendant et après les travaux. Des réunions publiques pourront également être organisées, permettant d'élargir le débat aux projets connexes et à l'interface Ville-Port.

Il précise également que l'adresse mail, et le site internet sont toujours actifs.

Madame Tang rappelle l'ordre du jour de la séance :

Point d'avancement des études

Procédures d'instruction du dossier de demande d'autorisation

Réponses aux contributions apportées

Elle informe que le site internet du projet est en cours de refonte et invite les participants à faire des commentaires qui permettront d'améliorer sa présentation.

## Point d'avancement des études :

Madame Pennors présente l'état des études :

Sont terminées les études socio-économique, paysage, faune-flore

Sont en cours les études acoustiques sous-marine, qualité des eaux, hydrodynamique, trafic

Les études qualité de l'air, acoustique terrestre, avifaune et mammifères marins, étude benthique ont été lancées plus récemment.

Elle présente ensuite les conclusions de l'étude Faune/flore terrestre (hors avifaune), incluant les mesures proposées à l'occasion de la réalisation des travaux.

Monsieur Marrec fait un point sur l'étude concernant l'activité sous-marine, les mammifères marins présents, et décrit les indicateurs de bruit. La modélisation acoustique a permis de déterminer la diffusion des ondes acoustiques et leur impact sur la faune, ainsi que les mesures de réduction de bruit possibles.

Madame Pennors présente l'étude paysage qui permet d'objectiver l'évaluation des impacts. Le périmètre retenu est celui des co-visibilités. Huit entités ont été déterminées à partir des points de vue. Des points-jalons représentatifs des entités ont été retenus pour présenter les simulations. Selon l'étude, le projet n'a pas d'impact dégradant, même si la zone du terminal est partiellement dégradante à l'est depuis le parking de la cale du Naye.

Monsieur Marrec présente l'étude hydro-sédimentaire. A partir de l'état initial, des simulations sont faites pour définir les panaches qui seraient produits par le projet et les impacts possibles. Ces simulations prennent en compte les travaux du terminal et du port des Bas Sablons. Le rapport de phase 2 qui permet de comparer l'état initial à l'état projet détermine que les aménagements envisagés ont très peu

d'influence sur la courantologie locale. Les principales variations concernent le bassin des Sablons, mais demeurent relativement faibles. Dans l'étude de phase 3, qui concerne la dispersion des panaches turbides pendant les travaux, on constate une dispersion dans l'axe nord-sud, avec des niveaux de concentration d'un maximum ponctuel de 10 mg/litre. Cette valeur constitue par exemple le plafond que peut tolérer un herbier (mais les herbiers sont situés hors de la zone principalement impactée), alors que le bruit de fond actuel est compris entre 5 et 10 mg/litre

Concernant les 90 000 m<sup>3</sup> de matériaux déroctés ou dragués, 20 000 seront réutilisés dans le cadre du chantier maritime, dont 8 000 m<sup>3</sup>, emprisonnés dans les caissons des embectages, 40 000 m<sup>3</sup> en renouvellement du terre-plein du Naye. Il resterait 30 000 m<sup>3</sup> à gérer, avec la possibilité de les gérer en carrière, de les utiliser pour la création de terre-pleins à l'échelle du port de Saint Malo, ou de les claper (immersion en mer, sur un site dédié). Le traitement des sédiments nécessite de trouver un espace de stockage temporaire.

### **Procédures d'instruction du dossier de demande d'autorisation :**

Madame Rioux présente l'enchaînement des procédures réglementaires et environnementales à venir. L'autorisation environnementale intègre la plupart des autres procédures, permettant in fine d'avoir un seul arrêté préfectoral. La procédure recouvre la loi sur l'eau, l'évaluation environnementale, la gestion des sites Natura 2000 et la dérogation concernant les espèces protégées (mammifères marins en l'occurrence). Le dossier est proche du stade du dépôt, qui sera suivi par une phase d'examen, avant l'enquête publique qui intégrera tous les avis déjà émis. A l'issue de l'enquête publique, une fois l'avis du commissaire enquêteur émis, la décision sera prise par le préfet.

### **Réponses aux contributions apportées :**

Madame Tang propose à l'association Droits de Cité de prendre la parole pour donner suite à sa demande :

*« Nous Droits de Cité et le Collectif Sablons sommes bien conscients que le terminal du Naye nécessite des travaux importants, que la gare maritime actuelle est inadaptée aux besoins post-Brexit et peu digne de Saint-Malo, et que le lieu est peu accueillant. Nous approuvons l'implantation de la gare côté Est, une conception permettant des aménagements de qualité (bâtiments, abords), le tout témoignant d'une réelle ambition de doter Saint-Malo d'un terminal ferries moderne. »*

*Cependant, pour nous le respect du patrimoine bâti (vue sur intra muros) et du patrimoine naturel (vue sur l'horizon maritime) doit être une dimension incontournable du Cahier des Charges. Le projet doit s'adapter au patrimoine malouin mondialement connu.*

*Au vu des quelques éléments mis à disposition, nous pensons que le projet en l'état porte une atteinte significative à la visibilité de la façade Sud emblématique de la cité corsaire. En conséquence Droits de Cité et le Collectif représenté ici demandent la suppression de la passerelle et l'adaptation du projet en l'état de la gare. Notre position sera affinée lorsque seront mis à disposition du public les documents suivants : plans cotés 3D, arases supérieures NGF, simulations visuelles 4a à 4g, et ce rapidement. »*

### ***Passerelle et insertion paysagère***

Madame Tang évoque la première thématique qui concerne l'insertion paysagère de la passerelle et rappelle brièvement les questions et les positionnements extraits des contributions.

Monsieur Piedvache présente les caractéristiques et usages de la passerelle : desserte des passagers entre la gare et le poste numéro 1 et, pour partie le poste numéro 2 pour permettre le transit par bus ; longueur de 117 mètres ; hauteur de 8 mètres en conformité avec le PLU ; 3,50 mètres de tirant d'air pour laisser passer les véhicules ; la passerelle sera ouverte et non pas vitrée ; poteaux bois et casquette pour protéger des intempéries). Il montre ensuite les nivellements prévus pour le terre-plein, indiquant en particulier les aires de réutilisation des sédiments. Le nivellement au niveau de la future passerelle n'est pas modifié.

Concernant les autorisations administratives, il s'agira d'un permis d'aménager. Des échanges avec l'architecte des bâtiments de France ont été entamés. Le dépôt de la demande d'autorisation est prévu en mars 2023, après le dépôt de la demande d'autorisation environnementale.

Monsieur Bastide, maire adjoint de Saint Malo, délégué au patrimoine et aux grands projets, précise que la Ville de Saint Malo est tout à fait favorable à la modernisation du terminal du Naye. Cependant, le patrimoine, les paysages, sont des éléments déterminants pour le développement économique du territoire. Il ajoute qu'il n'a pas reçu à ce jour suffisamment d'éléments pour se faire une idée précise de l'insertion du projet sur le site et que 8 mètres de haut, c'est la hauteur des remparts. La question du paysage lui semble essentielle. Il ne doute pas qu'il disposera des éléments prochainement.

Monsieur Perrin rappelle que, lors de la dernière réunion publique du 31 mai, une projection du projet tel qu'il avait été prévu avait été présentée. Il ajoute que le projet a été présenté auprès des ABF. Par ailleurs, le bâtiment est en front de rue avec un niveau inférieur à celui du poste de commande. Il attire l'attention sur la nécessité de se mettre d'accord rapidement car les fonctionnalités à l'intérieur du bâtiment sont indispensables, surtout après le Brexit qui nécessite des formalités supplémentaires, qui sont, dès aujourd'hui, un vrai sujet. Il se dit très favorable à la publication des éléments paysagers et précise que la conception de la passerelle se veut très légère. Il souhaite un échange dès le premier semestre prochain pour pouvoir décider rapidement.

Un intervenant, membre de Saint Malo 2100, pense que la question centrale est celle du patrimoine, et que les questions de fonctionnalité sont secondaires et faciles à traiter par rapport à la préservation de la silhouette de Saint Malo. Il pense qu'il est urgent de repenser le fonctionnement du bâtiment et de la passerelle pour quelques centaines de personnes.

Un intervenant demande s'il est envisagé de passer en commission des paysages et des sites. Madame Rioux rappelle que cela concerne les travaux en site classé. Madame Faysse ajoute que le préfet peut décider de le faire passer en commission. Madame Rioux précise que ce n'est pas le cas pour l'instant, et que la démarche de certificat de projet engagée est vertueuse.

Un habitant d'intramuros remercie pour la présentation des niveaux de coté qui confirme selon lui l'intégration du projet au paysage (8 mètres plus les éléments techniques). Il ne souhaite pas que le projet soit « enterré ». Il est gêné actuellement par la gare qui se situe dans un no man's land. Le projet donne une visibilité, des vues sur les remparts de Saint Malo. Il constitue une « entrée de ville ». C'est une gare-paysage, qui reprend les éléments spécifiques, l'esprit du lieu de Saint Malo et va requalifier le site. C'est la transformation d'une ville qui défend son patrimoine et se tourne vers l'avenir.

Un autre intervenant se dit interpellé par l'intervention précédente car il ne faut pas considérer qu'intramuros mais également la cité d'Aleth, le terminal étant au milieu de cet ensemble patrimonial.

La présidente de l'ADICEE demande si des avancées ont eu lieu sur le parking d'attente pour les PL.

Monsieur Perrin précise que ce n'est pas un projet sous maîtrise d'ouvrage de la région. Il est conscient qu'il faut travailler les deux sujets simultanément et est disponible, y compris pour participer au financement d'études. La difficulté aujourd'hui est la zéro artificialisation nette, qui rend compliquée l'identification d'un foncier disponible. Concernant l'insertion paysagère, il souhaite que l'on n'oublie pas la situation actuelle qui ne lui semble pas qualitative, y compris si l'on inclut la gare maritime de la Bourse. Concernant l'insertion dans l'espace, l'idée est de reculer la gare en bordure de rue, ce qui va créer une continuité et une liaison urbaine pour les mobilités douces.

La même intervenante ajoute que l'impact visuel ne peut pas actuellement être évaluée par manque d'éléments techniques. Monsieur Perrin rappelle que les éléments seront mis à disposition. Il est très concerné par l'acceptabilité sociale du projet, comme de tous les projets portuaires portés par d'autres acteurs. Un port est un espace en évolution. L'un des enjeux est de gérer un port en ville. La discussion d'aujourd'hui ne vise pas à clôturer les débats. Madame Tang ajoute qu'elle projette les images à hauteur d'homme et que celles-ci seront mises à disposition sur le site internet, tout comme les vues d'architecte.

Une personne considère que le Brexit n'oblige pas à fonctionner sur deux étages, d'autant plus que l'on ne sait pas ce que seront les relations dans 15/20 ans. Monsieur Perrin précise qu'il n'a jamais dit que c'était une obligation, mais que cela impose des contrôles, dont tous ne sont pas encore mis en place. La gestion sur un niveau impliquerait une augmentation de l'emprise.

Monsieur Rio intervient et se dit satisfait que la région Bretagne s'intéresse au développement économique du territoire. Concernant les flux de camions, il trouve dommage que la gestion de l'interface ville-port se limite à la façade entre le bassin et la gare maritime. Il estime que l'on pourrait utiliser l'espace de la piscine du Naye, ce qui permettrait également de revoir l'accès à la cale du Naye.

Un intervenant se dit étonné car la majorité des passagers transitent en voiture. Les passagers piétons lui semblent peu nombreux et il souhaite avoir des données.

Madame Tang précise que ces éléments vont être fournis à la suite de la présentation.

### ***Scénario retenu***

Madame Tang rappelle brièvement les questions et les positionnements extraits des contributions.

L'objectif du projet n'est pas de faire un surinvestissement mais de s'adapter à des tailles de bateaux supérieures. Actuellement, les flux sont difficiles à gérer, y compris sur le terre-plein. Les contrôles biométriques ne sont pas encore en place et ils vont augmenter les temps d'attente. L'objectif est d'avoir un équipement de niveau C (normes IATA). Celui-ci implique de limiter les temps d'attente ce qui conditionne le nombre de files. L'hypothèse retenue est de 550 passagers piétons (chiffre déjà atteint) à passer en une heure, ce qui donne une surface cible à atteindre. Par ailleurs, un certain nombre de services de l'Etat (Douanes, Police aux Frontières) seront présents et occuperont 20% de la gare maritime.

### ***Montée du niveau de la mer***

Concernant la montée du niveau de la mer, Monsieur Kopp fait un point sur la réglementation. Le PRRSM, document réglementaire, vise à définir un aléa de submersion marine et préconiser les mesures. L'aléa actuel est de 7,50 mètres NGF, soit 8,34 mètres NGF après prise en compte du changement climatique.

La compétence GEMAPI est portée par l'agglomération. Le 23 mai 2022, un nouvel arrêté a classé Saint Malo en catégorie A, alors qu'auparavant c'était en classe B. Tout cela dépasse l'espace portuaire.

Quelles sont les contraintes appliquées aux ouvrages du terminal ? Il n'y a pas d'obligation de rehausser le bord à quai. L'altimétrie a été arbitrairement fixée à la cote centennale (14,63 mètres) car les équipements ont une durée de vie longue. Mais l'exploitation doit également être possible aujourd'hui (pente des rampes routières et piétons par exemple) et il faut adapter les installations.

La plus grosse difficulté consiste à gérer les tempêtes, les courants, la houle.

Monsieur Goguel attend la position de l'Etat sur une éventuelle révision du PRRSM qui lui semble s'imposer avec le classement en A.

### **Conclusion**

Monsieur Perrin précise que le comité se réunira à nouveau dans un délai proche. Le comité de suivi continuera son activité pendant la phase travaux. Des visites de chantier seront organisées pour le comité comme pour le grand public. Il ajoute que les questions posées ont pour vocation à avoir des réponses les plus claires possibles et que la région continuera d'œuvrer dans ce sens.

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

Port de  
**Saint-Malo**

# Modernisation du terminal ferry du Naye

14 décembre 2022

Comité de suivi



Un port  
de la Région Bretagne



UNION EUROPÉENNE





# Ordre du jour

## 1<sup>ère</sup> partie : Point d'avancement sur les études environnementales en cours

Biodiversité : (5 min)

- Faune-flore terrestre
- Acoustique sous-marine

Cadre de vie : (5 min)

- Etude paysagère

Environnement marin : (5 min)

- Hydrosédimentaire
- Gestion sédimentaire

Procédure d'instruction du dossier d'autorisation (15 min)



# Ordre du jour

## 2ème partie : Echanges sur les contributions versées au cours de la concertation continue

Passerelle et insertion paysagère (20 min)

Montée du niveau de la mer (20 min)

Scénario retenu (20 min)



# Etudes réglementaires/ *avancement*

## Etudes terminées

Etude socio-économique  
Etude paysage  
Etude faune flore terrestre

## Etudes en cours de réalisation

Etude acoustique sous marine  
Etude qualité des eaux  
Etude hydrodynamique  
Etude trafic

## Etudes en cours de lancement

Etude qualité de l'air  
Etude acoustique terrestre  
Etude avifaune/mammifères marins  
Etude benthique

# Biodiversité/ *Etude faune flore terrestre*

## 2 espèces patrimoniales



Statice de Salmon



1 pied de Criste marine

## 6 Espèces Végétales Envahissantes Exotiques



Herbe de la Pampa



Buddleja de David



Vergerette



Séneçon cinéraire



Eleagnus



Passerage didyme

# Biodiversité *Etude faune flore terrestre*

## Etude faune flore terrestre

Facteur	Niveau d'enjeu	Portée des impacts identifiés	Sensibilité aux impacts identifiés	Niveau d'impact brut
Flore-espèces protégées et patrimoniales	Nul	<ul style="list-style-type: none"><li>Risque de destruction ou de dégradation d'espèce : <b>nuls</b> au regard de l'absence d'espèce concernée (cf. inventaire de 2018)</li></ul>	<b>Nul</b>	<b>Nul</b>
Flore - EVEC	Moyen	<ul style="list-style-type: none"><li>Risque de dispersion et dissémination d'espèces : <b>moyen</b></li></ul>	<b>Moyen</b>	<b>Moyen</b>
Chiroptère	Faible	<ul style="list-style-type: none"><li>Risque de destruction ou de perturbation d'espèces en phase travaux : <b>très faible</b> au regard des inventaires de 2018</li><li>Risque de perturbation d'habitat : <b>faible</b> au regard des opérations d'abattage des arbres près du fort mais conservation de l'alignement d'arbres en entrée du Terminal</li><li>Risque de destruction de gîte potentiel: <b>très faible</b> au regard de l'absence de gîte observé lors des inventaires de 2018</li></ul>	<b>Faible</b>	<b>Faible</b>



# Biodiversité

## Mesures Eviter (ME), Réduire (MR), Compenser (MC)

ME1: Passage d'un écologue pour identifier les zones à préserver

ME2 : Réaliser les travaux de démolition en dehors des périodes de reproduction

MR1: Limiter la dispersion des Espèces Végétales Exotiques Envahissantes (EVEE)

MR2 : Prévenir la présence des chiroptères en amont du démarrage des travaux

MA1 (mesure d'accompagnement) : Promouvoir les espaces végétalisés sur le terre-plein

MA2 : Installation de gîtes à chiroptères au sein des bâtis

MA3 : Schéma d'éclairage adapté aux chiroptères

MS1 (mesure de suivi) : Suivi environnemental de chantier

# Biodiversité

## Acoustique Sous-Marine (1/2)

Présence de mammifères marins au large de Saint-Malo :

- Grand dauphin : 400 individus présents tout au long de l'année ;
- Marsouin sur période estivale et dauphin commun en hiver ;
- Phoques veau-marins et phoques gris présent à l'année ;
- Plus ponctuellement : Dauphin de risso / bleu / blanc, globicéphales noirs, rorquals communs, mésoplodons et cachalots.

Définition de différents indicateurs de bruits extraits de la bibliographie scientifique pour les différentes espèces cibles :

- Bruit impulsionnel (SPL-PIC) ;
- Bruit continu (SPL-RMS) ;
- Niveau d'exposition sonore sur 24h (SEL-24H).

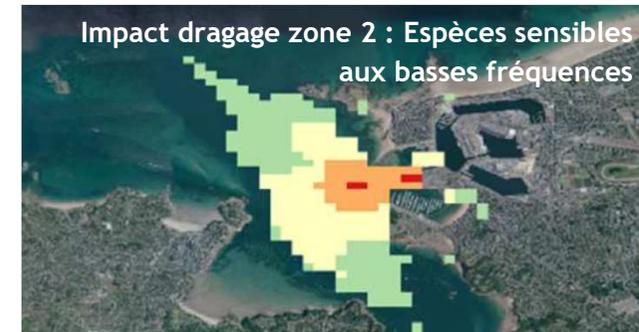


# Biodiversité

## Acoustique Sous-Marine (2/2)

Modélisation acoustique :

- Espèces classées par groupe en fonction de leur sensibilité aux bruits basses/moyennes/hautes fréquences ;
- Niveaux de bruits générés par les ateliers de travaux définis en se basant sur la bibliographie issus de chantier réalisés ;
- La diffusion des ondes acoustiques liées aux travaux est ensuite modélisée pour chaque groupe précédemment constitué ;
- En fonction des résultats, certaines méthodes de travaux sont exclues, adaptées (observations préalables, soft start, surveillance acoustique, travaux à basse mer...) ou peuvent faire l'objet de mesure de réductions de la diffusion des ondes acoustiques (rideau de bulles et filets amortisseurs par exemple).



# Cadre de vie/ *Etude paysage*

*Analyse des impacts à partir de 8 entités :*

- Entité 1 - La Digue maritime des Sablons
- Entité 2 - La Cité d'Aleth
- Entité 3 - Le port de plaisance des Sablons
- Entité 4 - La Plage des Sablons
- Entité 5 - L'interface Sud du terminal ferry
- Entité 6 - Le terminal Ferry, l'écluse, la forme de Radoub et la gare de la Bourse
- Entité 7 - Le rempart d'Intra-muros
- Entité 8 - Le Môle des Noires



## Cadre de vie/ *Etude paysage*

Le projet délimite visiblement les différents espaces du terminal et de manière harmonieuse dans son environnement.

L'impact du projet n'est pas dégradant excepté sur la zone de la cale du Naye dans l'anse des Bas Sablons [point 5] où l'impact est partiellement dégradant à l'Est.



# Environnement marin

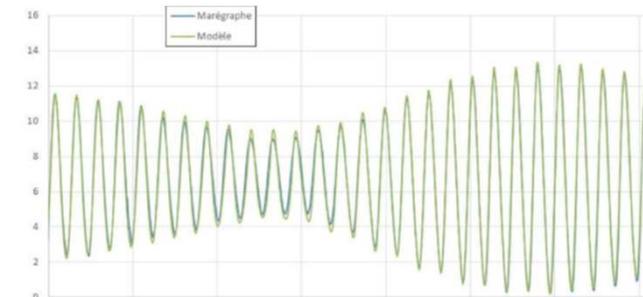
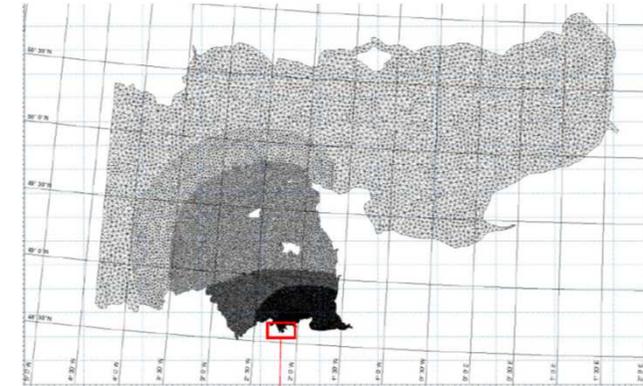
## Modélisation hydro-sédimentaire (1/2)

3 phases d'études :

- Phase 1 : Modélisation hydrodynamique de l'état initial ;
- Phase 2 : Modélisation hydrodynamique des états projetés après travaux ;
- Phase 3 : Modélisation des panaches et transports sédimentaires en cours de travaux.

Hypothèses travaux phases 2 :

- Définis sur la base des avant-projets TDN et Bas Sablons ;
- Dragage mécanique ;
- L'ensemble des paramètres du modèle a fait l'objet d'une validation par une assistance technique dédiée (Actimar).



# Environnement marin

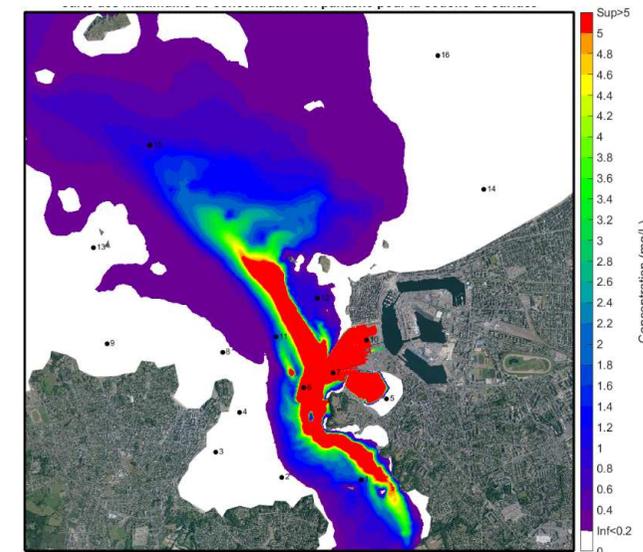
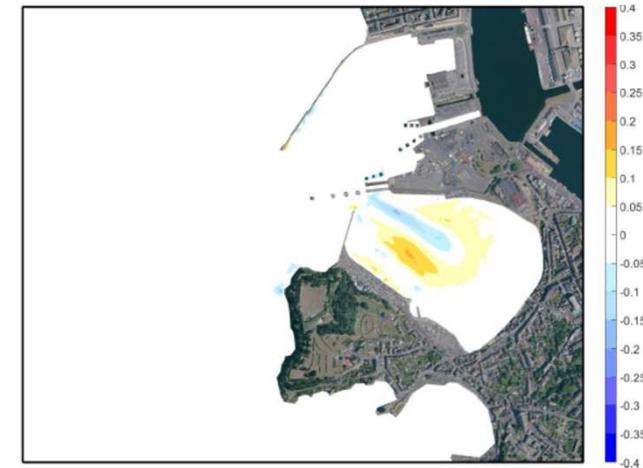
## Modélisation hydro-sédimentaire (2/2)

Rapport de phase 2 remis (impact aménagements sur les courants) :

- Les aménagements envisagés ont très peu d'influence sur la dynamique courantologique locale ;
- Les différences de courant engendrées (max = 0,2 m/s en VE) par les aménagements restent principalement localisées à proximité des ouvrages, à l'entrée et au sein du port des Bas-Sablons (peu ou pas d'influence des aménagements TDN).

Premiers résultats phase 3 (impacts des travaux - panaches turbides) :

- Hypothèse de remise en suspension = 50 kg/m<sup>3</sup> dragués ;
- Influence des panaches circonscrites en rive droite selon un axe Nord/Sud ;
- Augmentation maximales des matières en suspension (MES) inférieurs à 10 mg /l.



# Environnement marin

## Gestion sédimentaire

Volume de dragage/déroctage = environ 90 000 m<sup>3</sup>

Dont :

- 20 000 m<sup>3</sup> réutilisés sur le chantier du volet nautique (Jetée Sud et caissons BA) ;
- Valorisation de 40 000 m<sup>3</sup> de sédiments en renouvellement du terre-plein du Naye ;
- Reste 30 000 m<sup>3</sup> à gérer. Plusieurs pistes à l'étude : Carrière, création terre-plein, voire clapage en dernier recours.

Analyse en cours :

- Impact phasage travaux : logistique importante et besoin de surfaces pour stockage temporaire à proximité ;
- Coût directement dépendant des surfaces disponibles.



# Rappel des procédures réglementaires et environnementales

L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE porte les autres procédures.

L'autorisation est **demandée en une seule fois** par le maître d'ouvrage.

→ un **interlocuteur unique** (service de l'État chargé de la police de l'eau dans le cas présent).

## TDN: Dossier de demande d'autorisation environnementale

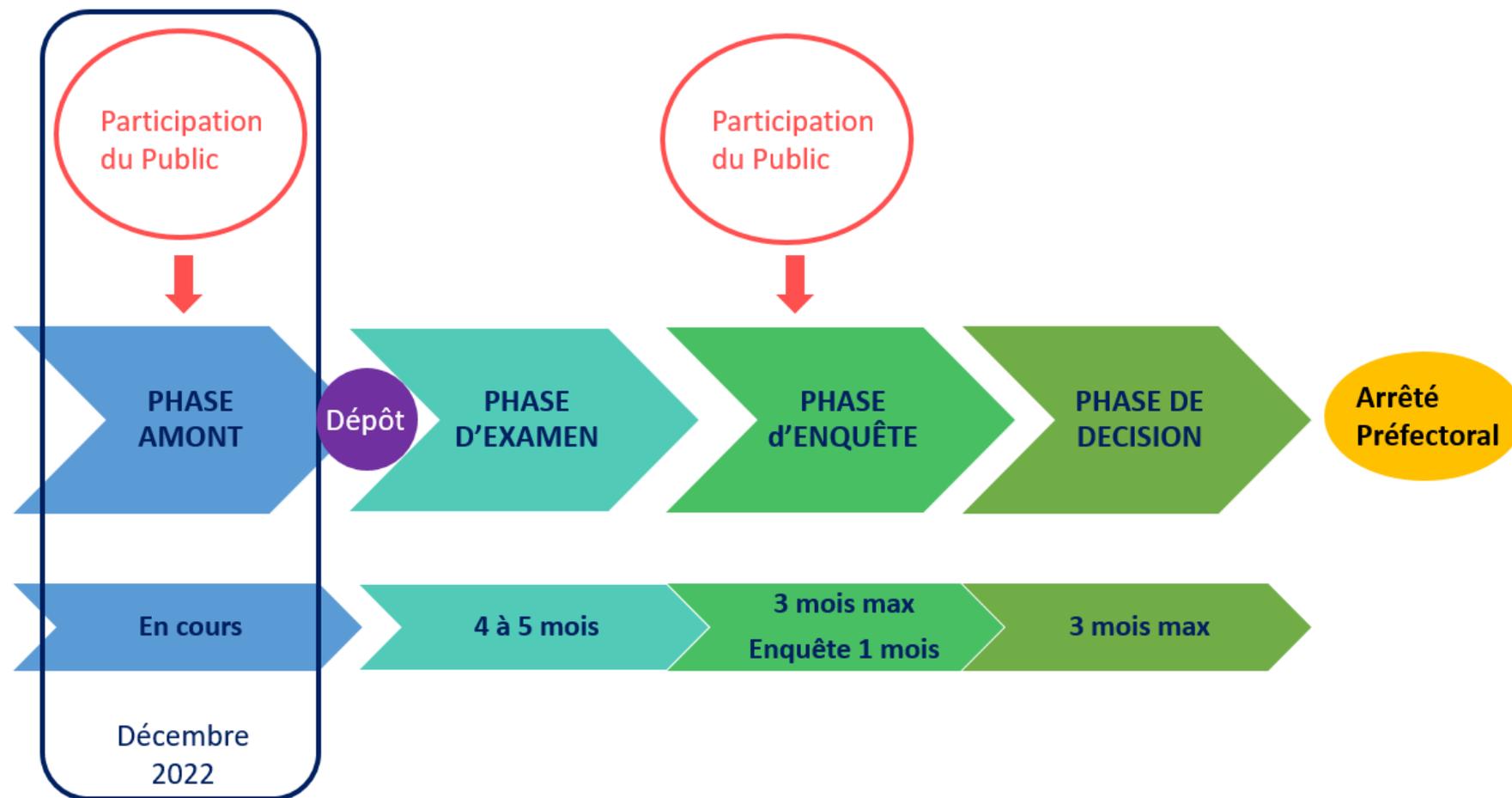
- Rubriques IOTA – « Loi sur l'eau »
- Evaluation Environnementale – Etude d'impact
- Incidence Natura 2000
- Dérogation à la protection des Espèces



**Un unique  
Arrêté  
Préfectoral**

L'arrêté préfectoral inclut l'ensemble des prescriptions d'une série de législations identifiées à l'Article L181-2 (code environnement).

# A quel stade en est-on dans la Procédure?



# Phase d'examen

## Après dépôt du dossier sous formats électronique et papier

Examen du dossier **sur la forme** et instruction **sur le fond**

Avec:

- Sollicitation des avis des services (ARS, OFB, Ifremer, Services DDTm)
- Avis de l'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE sur l'Etude d'impact
- Avis du CNPN sur la Dérogation à la protection des espèces

⇒ Interruption de l'instruction pour **demandes de compléments**.

⇒ **TOUS les AVIS, les COMPLEMENTS TECHNIQUES et les MÉMOIRES EN RÉPONSES** passent en enquête publique



# Phase d'enquête publique

## L'enquête dure à minima 1 mois

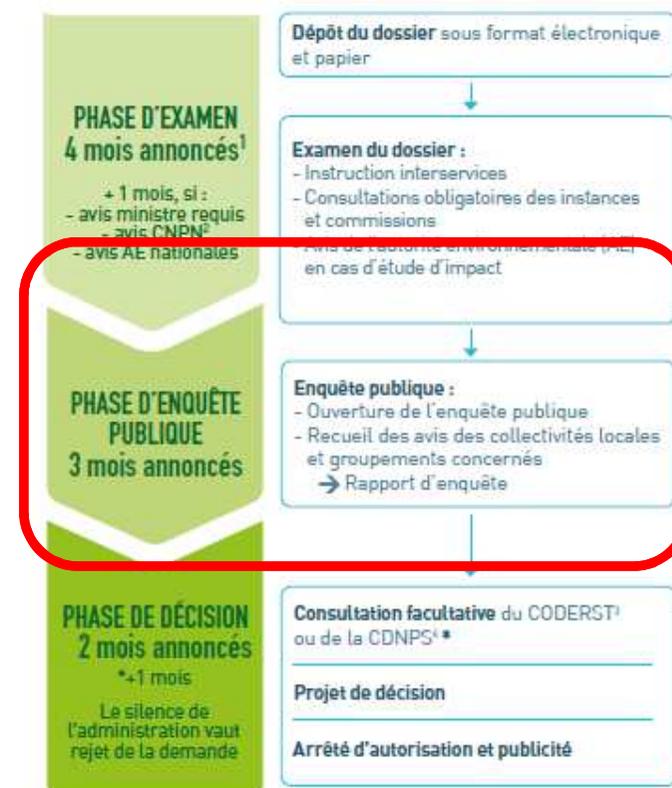
Possibilité de donner son avis écrit (courrier, registre papier ou électronique).

Le commissaire ou la commission d'enquête:

- sont **nommés par le tribunal administratif**
- et établissent un **procès verbal de synthèse** des observations.

Le porteur de projet répond (mémoire en réponse) sous 15 jours.

Puis, le commissaire ou la commission d'enquête établissent un **rapport ET des conclusions motivées**.



# Phase de décision

## Cette phase dure 2 à 3 mois

Le projet passe en CODERST (**Le conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques**)

- 6 représentants des services de l'État et le directeur général de l'ARS.
- 5 représentants des collectivités territoriales ;
- 9 personnes:
  - des représentants des **associations agréées** de consommateurs, de pêche et de protection de l'environnement
  - des *experts* dans le domaine de compétences
  - 4 *personnalités qualifiées*, dont au moins un médecin.

Puis un projet d'arrêté préfectoral est proposé - Le porteur de projet peut y réagir.

=> **L'arrêté définitif est publié sous 15 jours.**







# Ordre du jour

## 2ème partie : Echanges sur les contributions versées au cours de la concertation continue

Passerelle et insertion paysagère (20 min)

Montée du niveau de la mer (20 min)

Scénario retenu (20 min)



# Passerelle et insertion paysagère

## Contributions

01/10/2022 : « mise à disposition du public des modélisations fines de l'ensemble du projet » ;  
« Quelle option de passerelle a été retenue ? »

31/08/2022 : « Quelle sera la hauteur totale de cette passerelle ? ... une solution alternative pourrait-elle être envisagée ? »

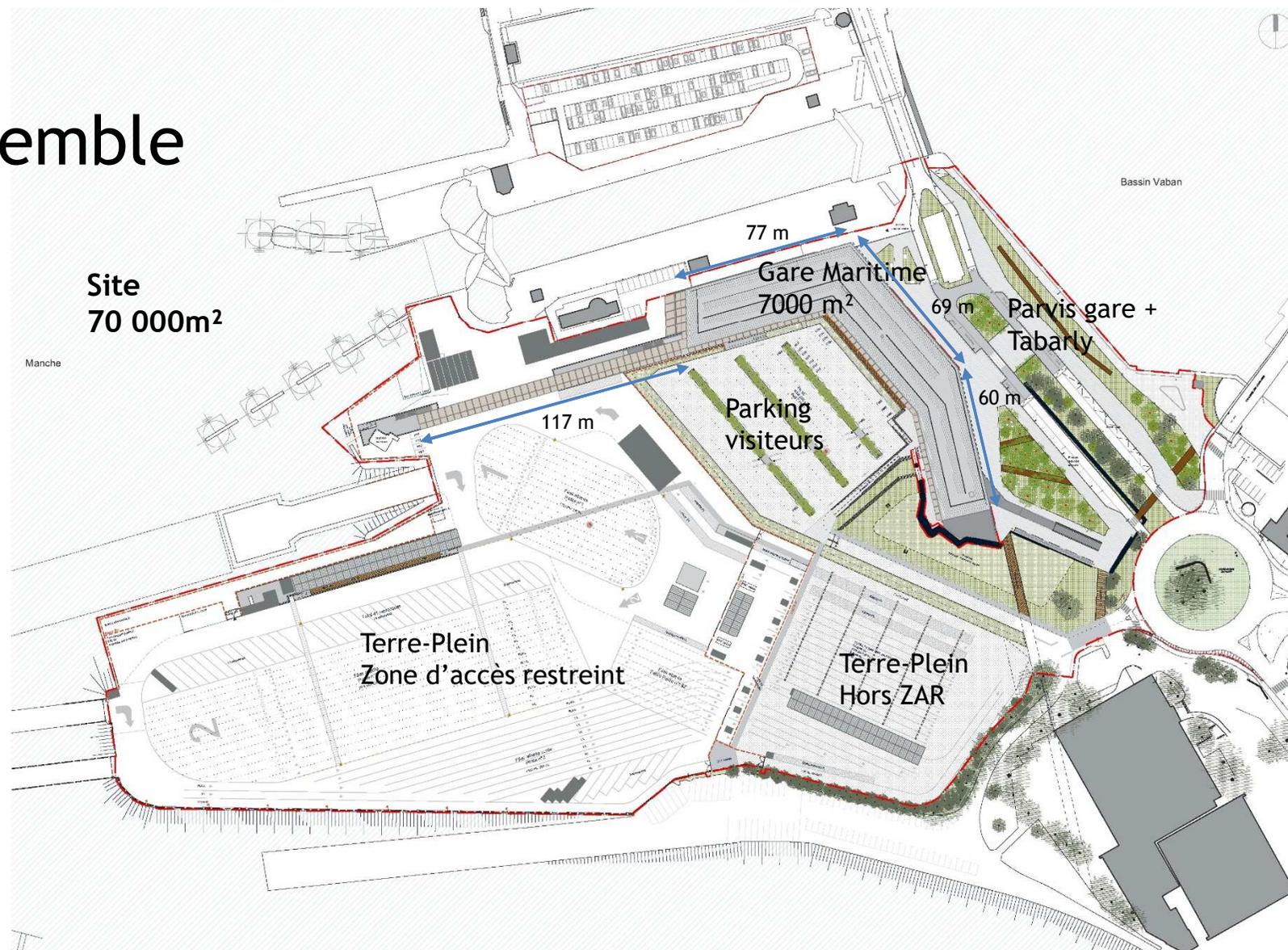
13/10/2022 : Association Droits de Cité et Collectif Sablons « passerelle fondamentalement rejetée »

28/11/2022 : Association Droits de Cité et Collectif Sablons « revue radicale du projet de gare du scénario 3 »

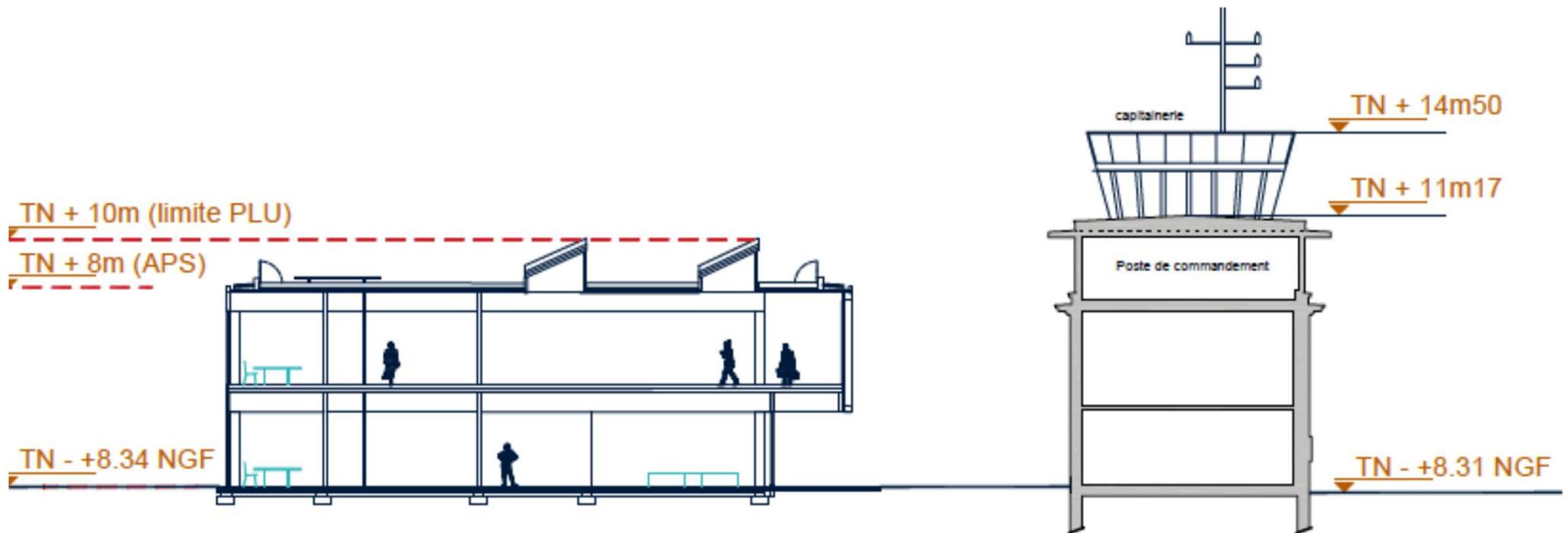
# Plan d'ensemble

## Passerelle d'embarquement et de débarquement :

- Permet de relier la gare maritime à l'outillage piéton du poste n° 1 sur 117 ml
- Flux de passagers, au débarquement et à l'embarquement avec 2 à 3 escales/jour

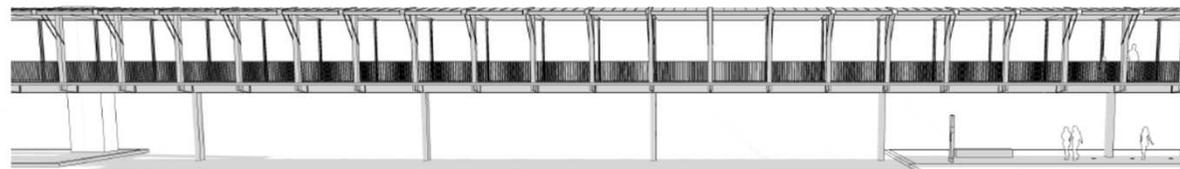
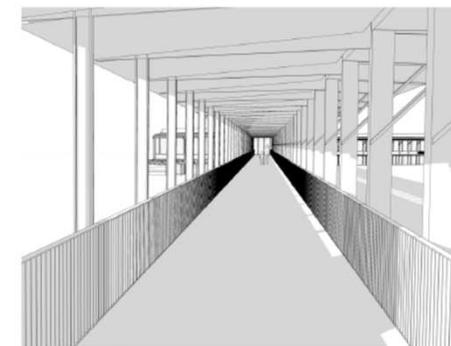
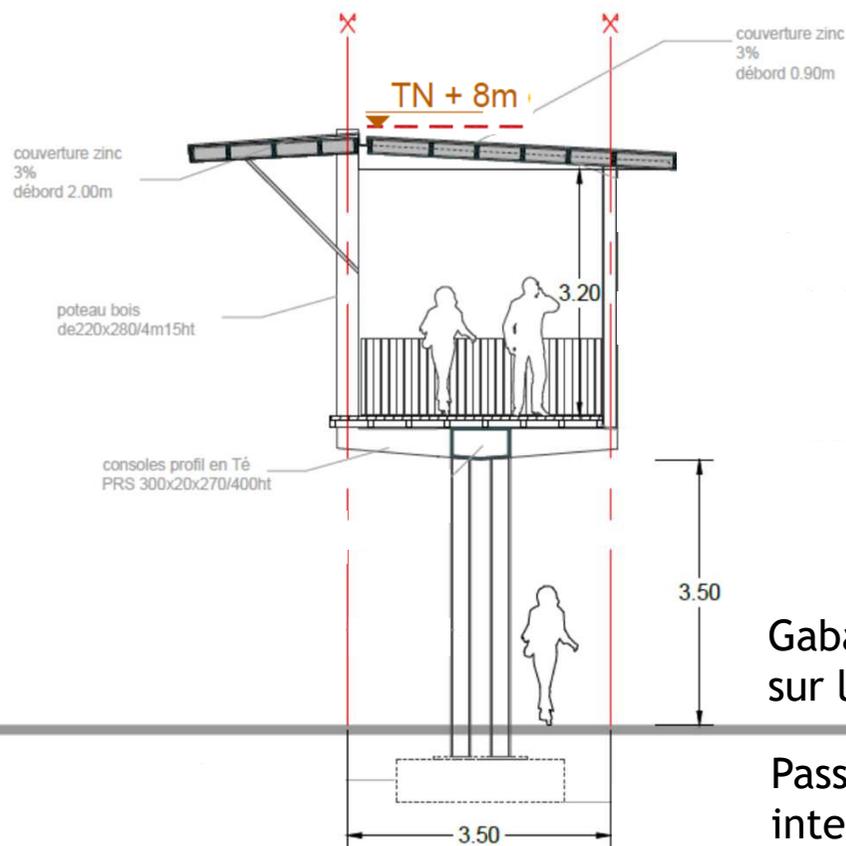


# Passerelle et insertion paysagère



# Passerelle et insertion paysagère

COUPE TRANSVERSALE



Gabarit nécessaire car circulation d'engin sur le terre-plein

Passerelle démontable par tronçon pour intervention d'une grue sur l'écluse

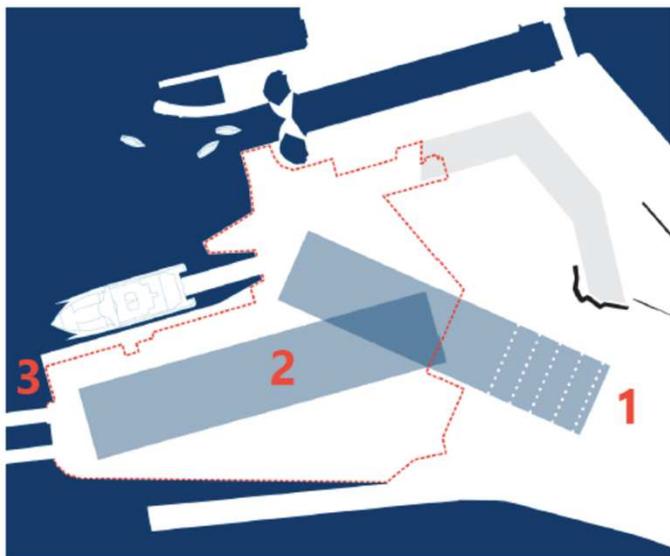
# Passerelle et insertion paysagère

Nivellement des terre-pleins :

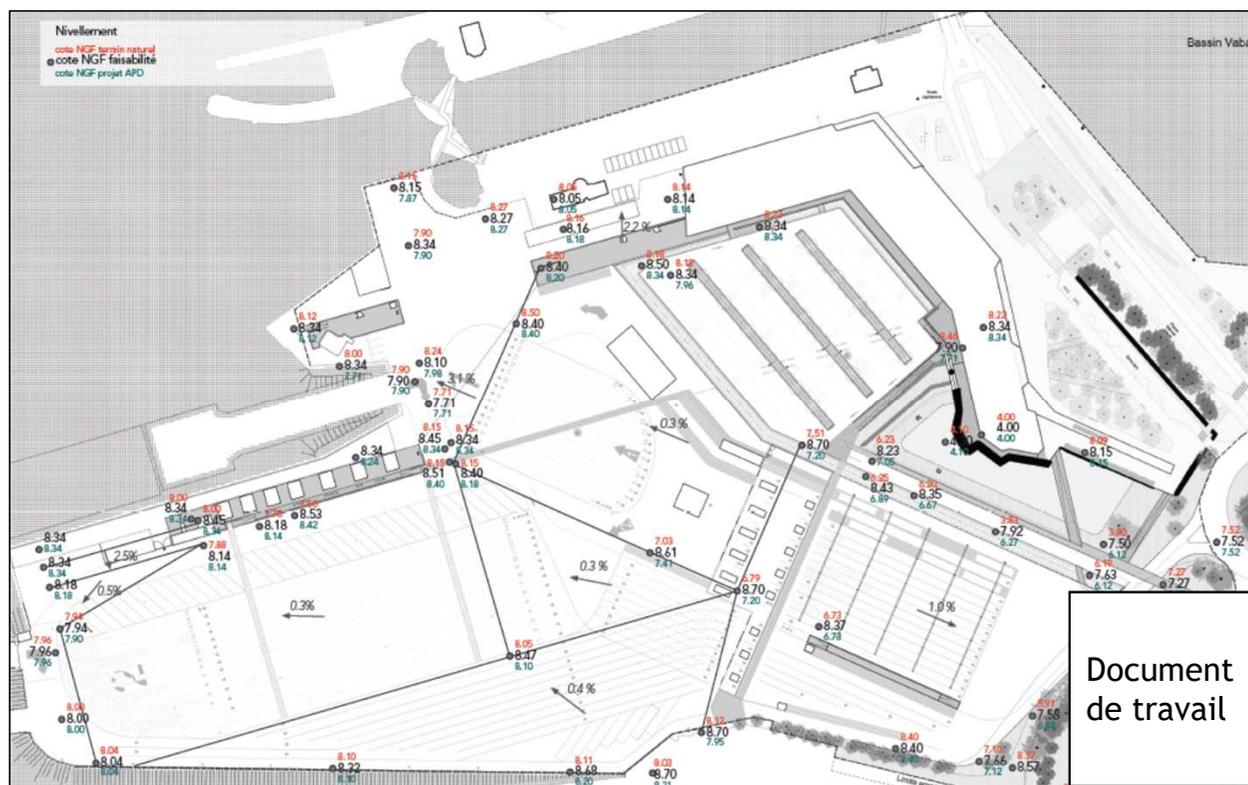
## ■ les séquences du voyage

Le nouveau projet de nivellement du terre-plein a pour enjeu de participer au traitement paysager de la séquence d'entrée et d'embarquement des passagers.

La nouvelle ligne de crête du terre-plein coïncide avec la ligne des bâtiments contrôle, à l'articulation de l'entrée et de la ZAR.



altimétrie du terre-plein inchangée sur l'emprise de la passerelle piétonne





# Passerelle et insertion paysagère

## Autorisation d'urbanisme

Projet soumis à autorisation d'urbanisme (permis d'aménager) car dans le périmètre des 500 m des remparts d'Intramuros + aménagement d'une aire de stationnement public > 50 places

Echanges avec l'architecte des bâtiments de France le 28/01/2021 pour validation des orientations générales du projet

Date estimée du dépôt de la demande d'autorisation d'urbanisme : mars 2023



# Montée du niveau de la mer

## Contributeurs

13/12/2021 : « *Le maître d'ouvrage en charge des endiguements Ouest du Port (Terre-plein du Naye et autres ouvrages jusqu'au Rond-Point de l'île Maurice et à la cale de Dinan) est-il bien et uniquement la Région ? Le Comité de suivi pourrait-il être éclairé sur les niveaux de protection offerts par tous ces terre-pleins ?* »

22/09/2022 : « *Il faut réviser la circulaire de juillet 2011 pour préparer notre pays, et Saint-Malo particulièrement, à une montée du niveau marin d'au moins 1 m et non plus 0,60 m en 2100. Et donc réviser le PPRSM.* »

13/10/2022 : Association Droits de Cité et Collectif Sablons prise en compte de « *l'inexorable montée des eaux* », ..., demande « *révision du PPRSM de St-Malo* »

# Prise en compte de la montée des eaux

## La réglementation

### Le PPRSM (Plan de Prévention des Risques de Submersion Marine)

- Autorité : Préfecture (Etat)
- Nature du document : réglementaire (code de l'environnement, **code de l'urbanisme**, code des assurances)
- But recherché : définition de l'aléa « submersion marine » et des mesures de prévention en matière d'urbanisme
- Contenu : détermination d'un niveau marin centennal, dit « aléa 2100 ». Cf. ci-contre extrait du rapport phase 2 du PPRSM p. 32/112 - §4.1.7
- 8,34 m NGF = 14,63 m CM
- (Révision du PPRSM en cours de préparation ?)

#### 4.1.7 Détermination du niveau marin centennal

Le niveau marin centennal retenu pour le PPRL est constitué :

- du niveau centennal calculé par le SHOM et le CEREMA ;
- de la surcote de déferlement liée à la houle. Dans le cas présent, la surcote de déferlement est nulle ;
- des impacts du rehaussement marin lié à la prise en compte du réchauffement climatique. Deux horizons sont déterminés, l'horizon actuel avec une prise en compte de l'élévation des niveaux marins à court terme (+ 0,20 m) et moyen terme (+ 0,60 m) ;
- des incertitudes. Une estimation forfaitaire de 25 cm a été ajoutée au niveau marin de référence. Les incertitudes dans l'établissement des niveaux marins de référence se retrouvent tout au long de la chaîne de calcul et se cumulent :
  - Acquisition de données aux ports de référence ;
  - Traitement statistique des niveaux marins aux ports de référence ;
  - Spatialisation de l'information ;
  - Traitement statistique de la houle et propagation ;
  - Données topo-bathymétriques ;
  - Modélisation de la surcote de déferlement.

Ainsi les composantes sur le littoral Malouin des niveaux marins centennaux s'établissent à :

Composantes des niveaux	Aléa actuel	Aléa 2100
Niveau 100 ans	7,49 m NGF	7,49 m NGF
Changement climatique	0,20 m	0,60 m
Incertitudes	0,25 m	0,25 m
Surcote de déferlement	0,00 m	0,00 m
Niveau total	7,94 m NGF	8,34 m NGF

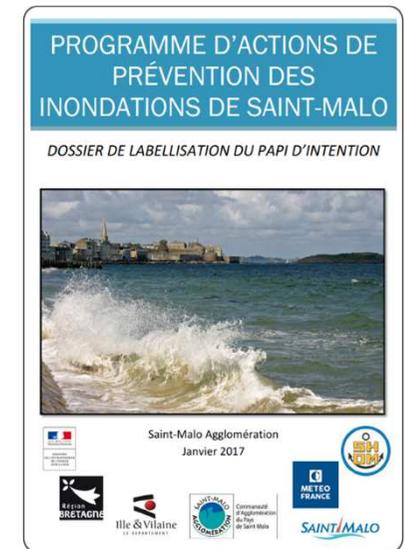
Tableau 4-7 : Niveaux centennaux

# Prise en compte de la montée des eaux

## La réglementation

La compétence GEMAPI (Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations)

- ⇒ Portée par **Saint-Malo Agglomération** depuis le 01/01/2018 (loi MAPTAM de janvier 2014)
- ⇒ SMA gère la **cohérence** de la réponse des différents MOA aux problématiques liées aux risques d'inondation
- ⇒ Convention entre SMA et la Région pour la « mise à disposition » des ouvrages portuaires pour le **Système d'Endiguement de Saint-Malo**
- ⇒ SMA pilote le **PAPI** (Programme d'Action de Préventions des Inondations)
- ⇒ SMA porte l'**Etude de Dangers**
- ⇒ SMA est le bénéficiaire de l'arrêté du 23/05/22 autorisant le **classement du Système d'Endiguement (classe A)**

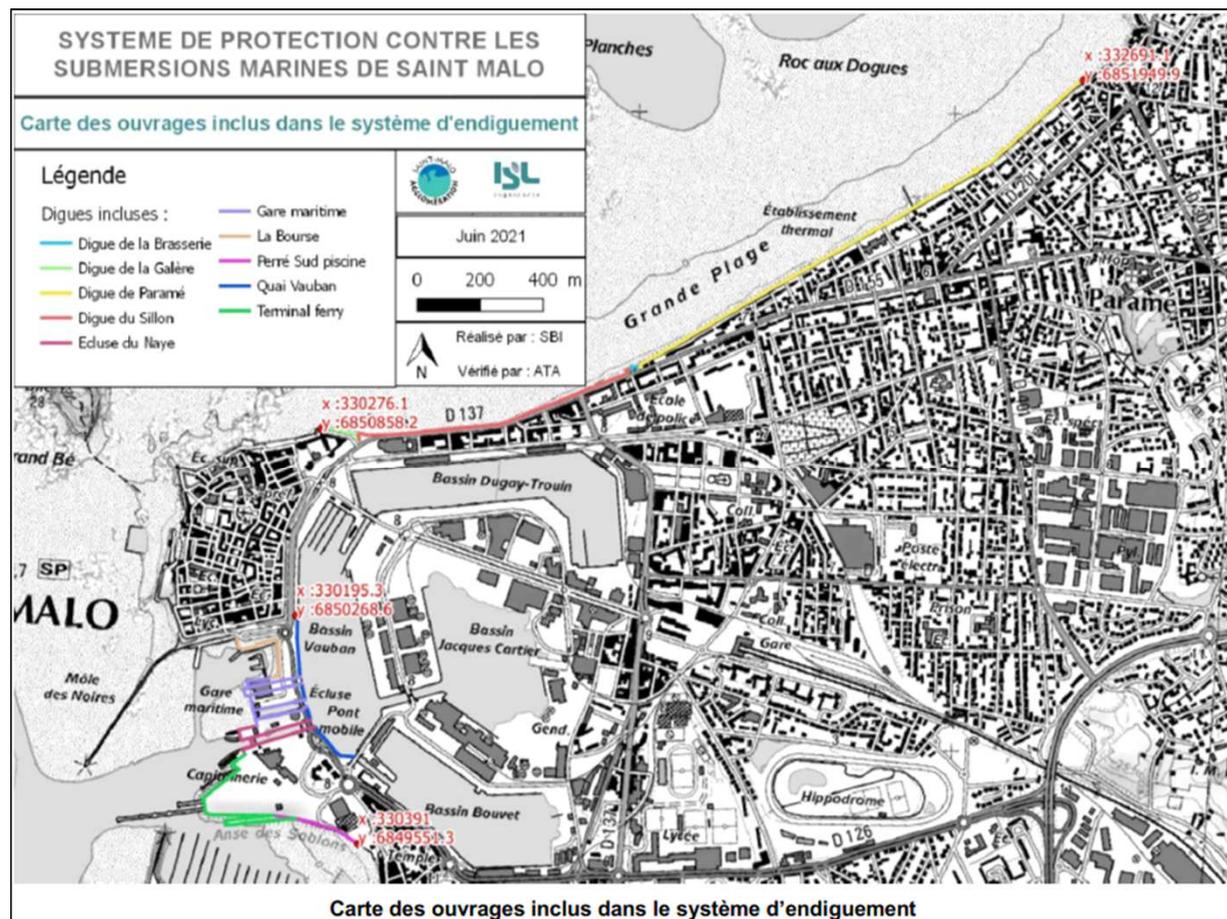
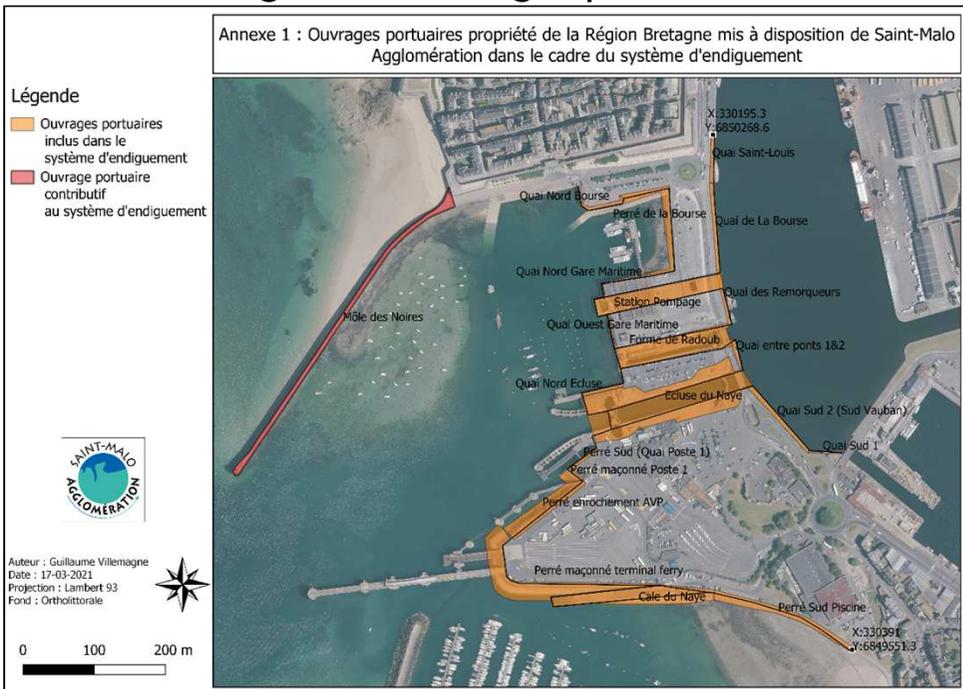


# Prise en compte de la montée des eaux

## Le système d'endiguement

### Digues et ouvrages portuaires

Annexe 1 : Ouvrages portuaires propriété de la Région Bretagne mis à disposition de Saint-Malo Agglomération dans le cadre du système d'endiguement





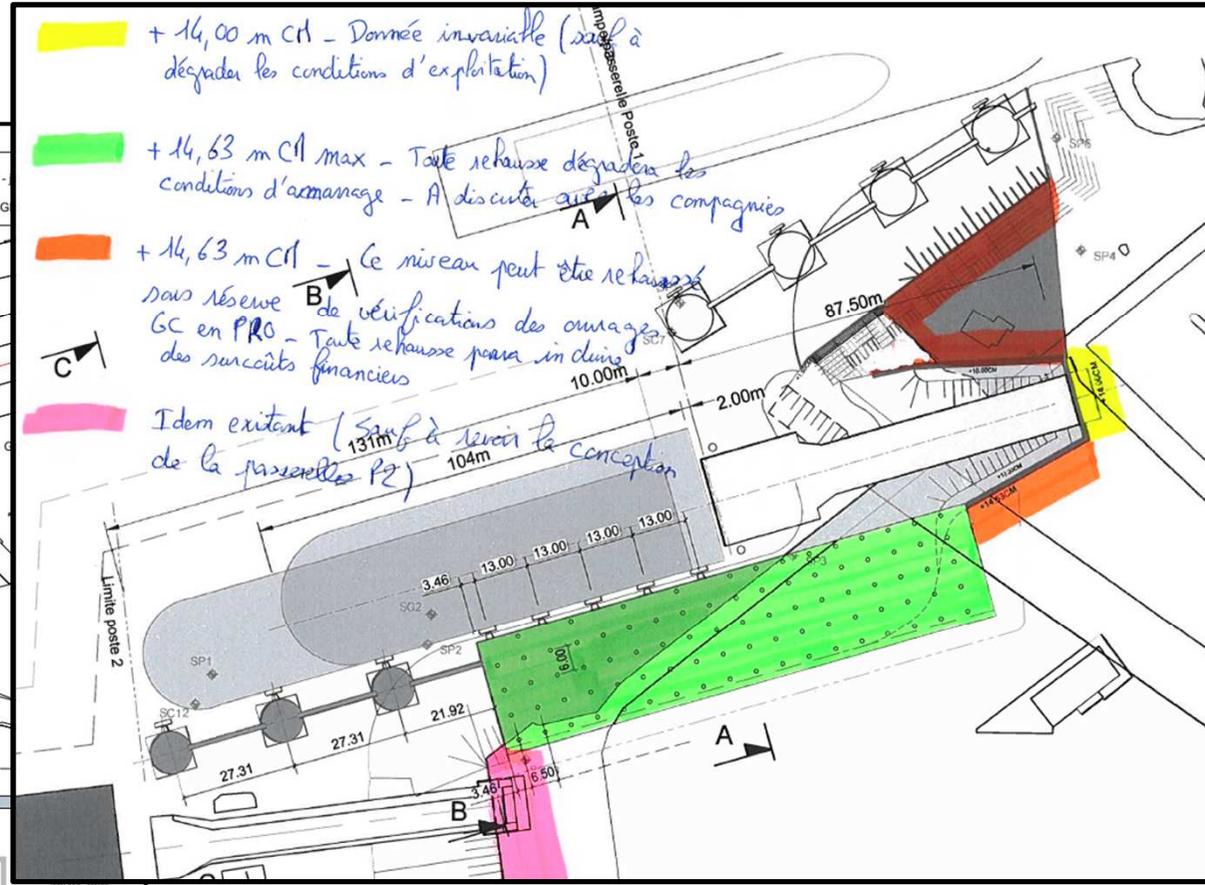
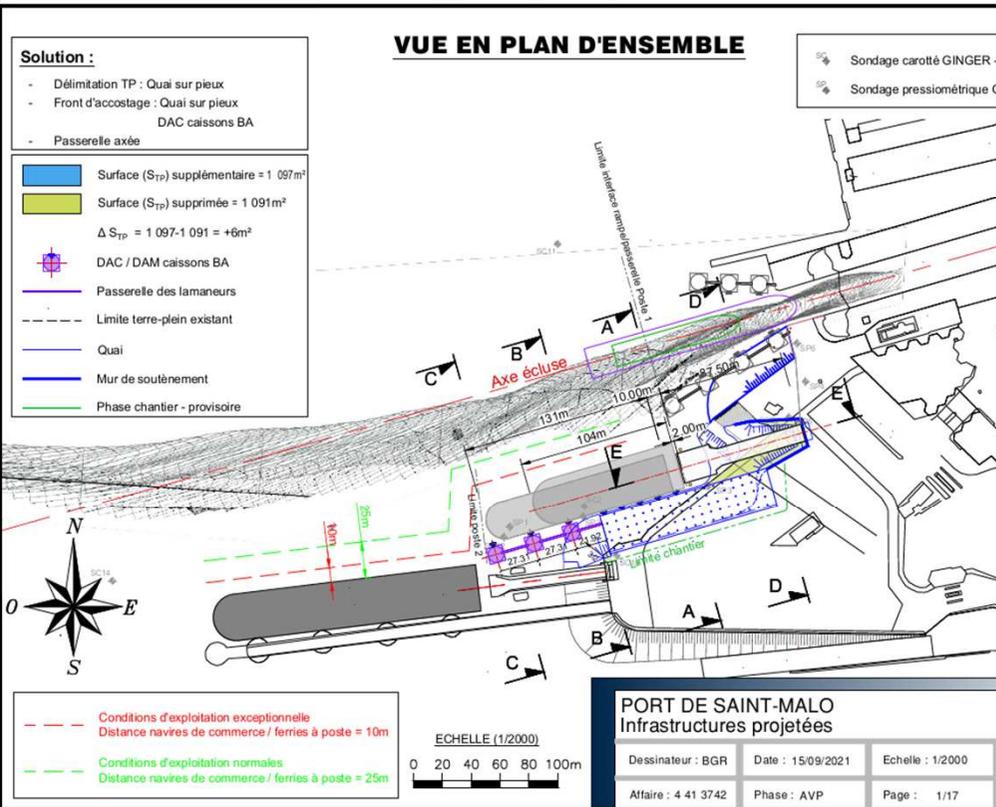
# Prise en compte de la montée des eaux

## Contraintes de définitions des ouvrages du projet TDN

- ⇒ A date, en l'absence de consigne réglementaire prescrivant un rehaussement, l'altimétrie des bords à quai des ouvrages projetés a été fixée à la cote « aléa 2100 » soit 14,63 mCM
- ⇒ Les règles de dimensionnement des ouvrages prévoient une durée de vie de 100 ans. Ils devront être exploitables dans un futur « lointain », mais aussi dès leur livraison, et ceci dans de bonnes conditions :
  - Les contraintes liées à l'amarrage ou aux pentes des rampes (12% max) pour l'exploitation à marée basse ont été prises en compte : l'atterrissage de la rampe RORO de P1 a ainsi été fixé à 14,00 mCM (la ligne de crête à 14,63 mCM est atteinte grâce au renivellement du terre-plein à l'arrière)
  - Le long du poste 1 : 14,30 mCM actuel => 14,63 mCM futur
  - Le long du le jetée Sud : 13,90 mCM actuel => 14,63 mCM futur
- ⇒ La ligne de crête de la « digue Terminal du Naye » sera donc à la cote 14,63 mCM

# Prise en compte de la montée des eaux

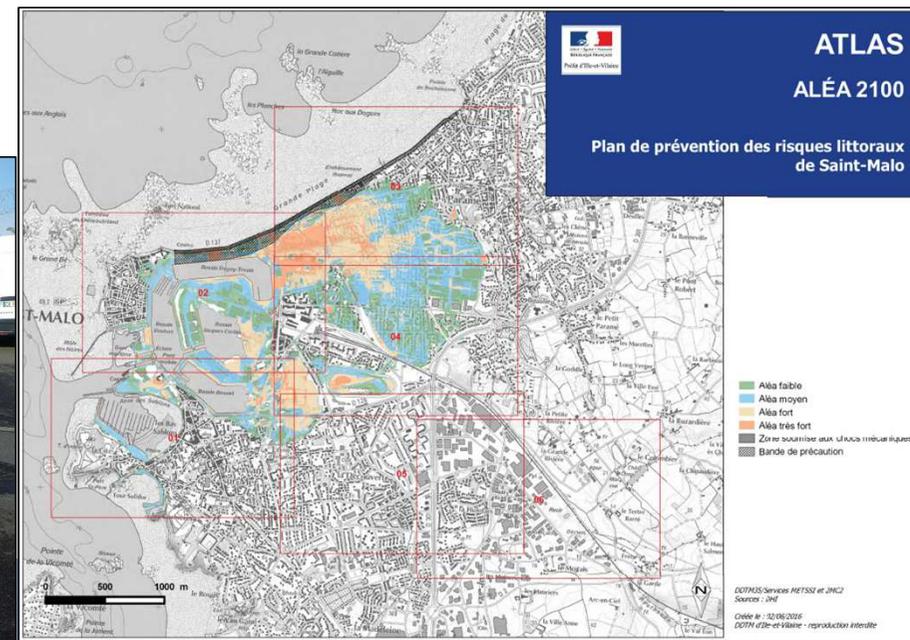
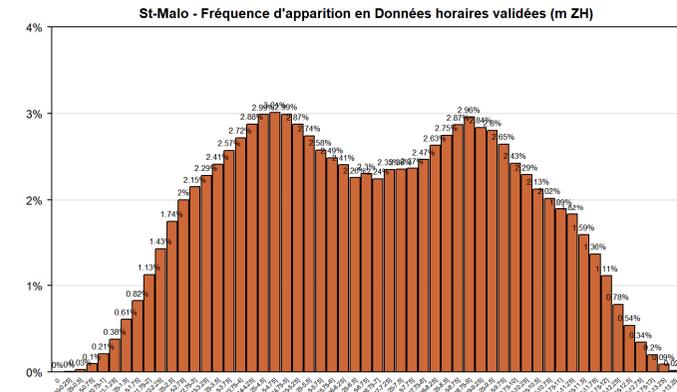
## Les ouvrages projetés



# Prise en compte de la montée des eaux

## Le débat sur le niveau à considérer

- La fréquence : distribution des niveaux d'eau et période de retour ?
- Des ouvrages exploitables maintenant et pas en 2100
- Ce que l'on observe déjà sur le TdN (P2 -13,50mCM)
- Une stratégie globale sur Saint-Malo
- Le changement climatique induit d'autres aléas tels que les tempêtes





# Scénario retenu

## Contributions

13/10/2022 : Association Droits de Cité et Collectif Sablons interroge « *l'ampleur du projet [de gare maritime]* », ..., « *dans un objectif de modération réaliste* »

28/11/2022 : Association Droits de Cité et Collectif Sablons expriment des « *doutes sur la justification économique du Scénario 3* »

# Scénario retenu

## Comment a été dimensionné le projet nautique ?

- Organisation actuelle des escales relativement vulnérable car absence de souplesse sur les horaires d'escale avec un trafic maritime tendu
- Capacité d'emport des navires en augmentation

### Objectif du programme :

- Maintenir le taux d'escales non perturbé à 75%, en tenant compte de l'augmentation de la taille des navires (**pas de surinvestissement**)
- **Traiter 2 escales simultanées**

Occupation poste 2 en saison haute le samedi	Arrivée	Départ
Condor Rapide	20:55	08:00
BAI Bretagne	08:15	10:30
Condor Rapide	11:25	12:15
Commodore Goodwill	12:30	16:30
Condor Rapide	16:45	17:30

# Scénario retenu

## Volet terrestre

### Constat actuel :

- Seul le poste 2 est utilisé
- Pas de file prévues pour les véhicules refoulés aux divers contrôles
- Congestion routière sur le terminal avec les taux et temps de contrôle pré-brexit
- Congestion routière sur le rond-point du Naye
- Signalétique à revoir
- Circulations piétons et cycles non sécurisées
- Installations pour les contrôles douaniers non adaptées



# Scénario retenu

## Comment a été dimensionné le projet terrestre ?

- Quel objectif de qualité retenir ?
- Pour les flux du terre-plein, on associe un temps d'attente à chaque point correspondant à un niveau de service C - > nombre de files et caractéristiques
- Pour les flux de la gare maritime : 550 passagers à traiter en 1h au départ et 30 minutes à l'arrivée, nombre de passagers par m<sup>2</sup> à chaque zone correspondant à un niveau de service C -> surfaces à prévoir et caractéristiques

### LES NIVEAUX DE QUALITE DE SERVICE SELON IATA\*

IATA (International Air Transport Association)

<b>A</b>	Niveau de service excellent. Fluidité des parcours, pas d'attente et niveau de confort excellent.
<b>B</b>	Niveau de service élevé. Flux stables, très peu d'attente et niveau de confort élevé.
<b>C</b>	Bon niveau de qualité. Flux stables, attentes acceptables et bon niveau de confort.
<b>D</b>	Niveau de service convenable. Flux irréguliers, attentes longues peu fréquentes et niveau de confort convenable.
<b>E</b>	Niveau de service insuffisant. Flux irréguliers, attentes longues trop fréquentes et niveau de confort insuffisant.
<b>F</b>	Niveau de service inacceptable. Flux se croisant, attentes inacceptables et blocage des circulations, et niveau de confort inacceptable.

Le niveau C est recommandé comme objectif minimal de programmation, pour un projet fonctionnel à des coûts raisonnables .

\* ADRM édition 2004

# Scénario retenu

## La Région Bretagne a retenu le scénario 3 :

- En cohérence avec les débats menés en comité de suivi
- Avec prise en compte des enjeux soulevés lors de la concertation préalable



Port de  
**Saint-Malo**

Merci de votre attention



Un port  
de la Région Bretagne



UNION EUROPÉENNE

