

Port de
Saint-Malo

Modernisation du terminal ferry du Naye

17 mai 2023

Comité de suivi



Un port
de la Région Bretagne



UNION EUROPÉENNE





Concertation continue



Concertation préalable 1^{er} octobre 2020 au 13 novembre 2020
Bilan des garants 14 décembre 2020
Enseignements retenus par la Région

Décision CNDP 03/03/2021

Comités de suivi = lieu de débat sur les scénarios

Désignation d'une garante de la concertation continue: danielle.faysse@garant-cndp.fr

Concertation continue: (L121-14 du Code de l'environnement)

L'objectif est d'assurer le continuum de l'information et de la participation du public entre la fin de la concertation et le début de l'enquête publique

Durée : Règlementairement jusqu'à l'enquête publique (mi-2023) mais la Région s'est engagée à poursuivre les échanges jusqu'à la fin des travaux

Concertation continue



- Réunion d'installation du comité de suivi le 18 mai 2021
- Réunions du comité de suivi du 8 octobre 2021 – 8 décembre 2021 (débats et positionnement sur les scénarios)
- Publication du 1^{er} rapport intermédiaire de concertation continue par la garante le 21 mai 2022
- Le 31 mai 2022 réunion publique de présentation du scénario retenu par la Région
- Site internet du projet
- Réunion du comité de suivi le 14 décembre 2022 (Point d'avancement sur les études environnementales, échanges sur Passerelle et insertion paysagère, Montée du niveau de la mer, Scénario retenu)

- Ce comité de suivi du 17 mai 2023 fait suite aux demandes de nouveaux visuels sur l'insertion paysagère du projet.



Ordre du jour

1ère partie : Présentation de l'étude paysagère (20 min)



2ème partie : Présentation du projet d'aménagement (20 min)



3ème partie : Point sur les procédures (10 min)

Terminal ferry du Naye :
première approche paysagère



Terminal ferry du Naye :
première approche paysagère



Terminal ferry du Naye :
première approche paysagère



Terminal ferry du Naye :
première approche paysagère





Terminal ferry du Naye :
première approche paysagère

Terminal ferry du Naye :
enjeux fonctionnels = enjeux paysagers



Vue du terre-plein et des postes du terminal ferry depuis la vigie de la Capitainerie

Terminal ferry du Naye : intégration dans l'environnement paysager



Entité 1 « digue maritime des Sablons » vue depuis l'extrémité de la digue à marée basse



Entité 2 « cité d'Aleth » vue depuis les abords du camping à marée haute sans ferry



Entité 3 « port de plaisance » vue entre le port et la plage



Terminal ferry du Naye : intégration dans l'environnement paysager



Entité 4 « plage des Sablons » vue sur la digue à marée haute



Entité 5 « interface Sud du terminal ferry » vue sur le parking en regardant le terminal



Entité 6 « du terminal ferry à la gare de la Bourse » vue depuis la voie d'accès



Terminal ferry du Naye : intégration dans l'environnement paysager



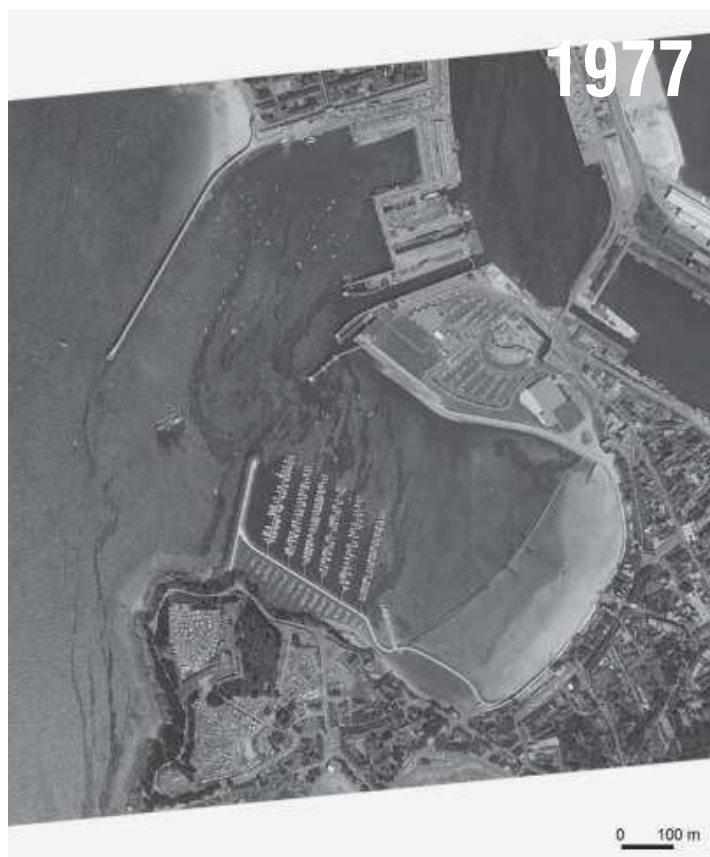
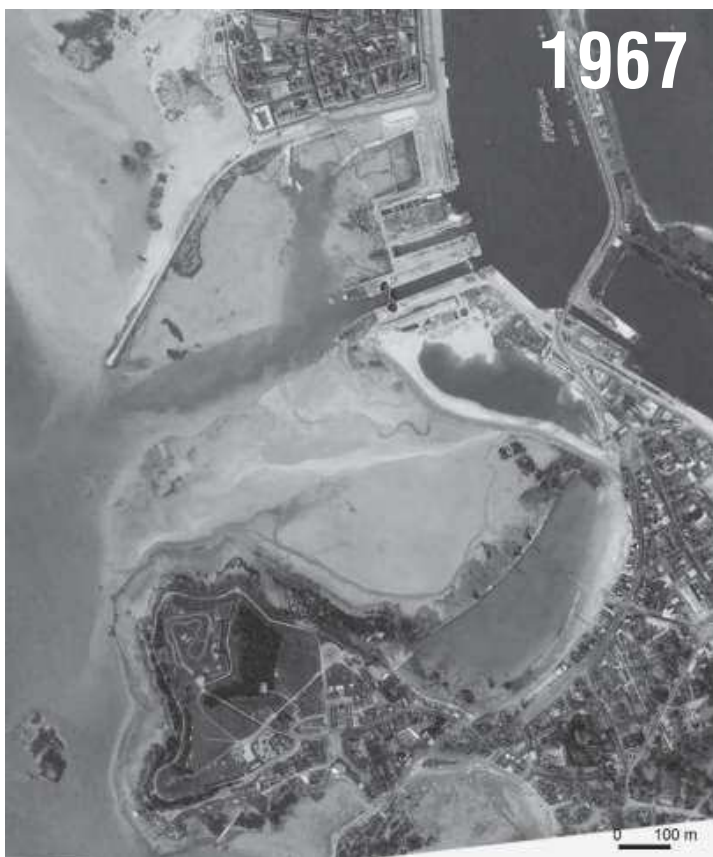
Entité 7 « rempart d'Intra-muros » vue à marée montante, les jours de ferry



Entité 8 « môle des Noires » vue à marée basse les jours de ferry

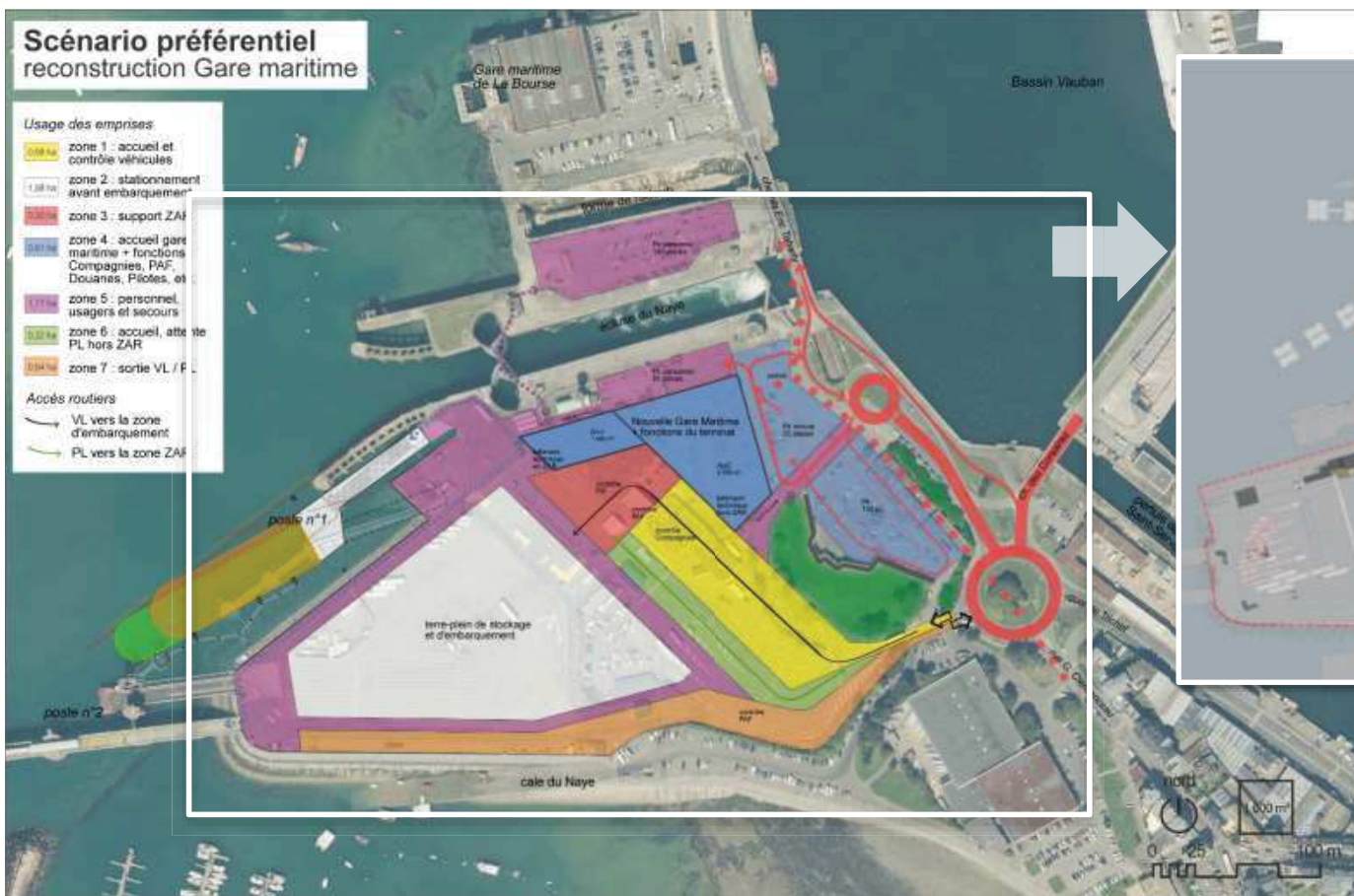


Terminal ferry du Naye : rappel chronologique de l'aménagement de l'anse des Bas-Sablons





Terminal ferry du Naye : première approche paysagère



Proposition
programmétique



Ordre du jour

1ère partie : Présentation de l'étude paysagère (20 min)

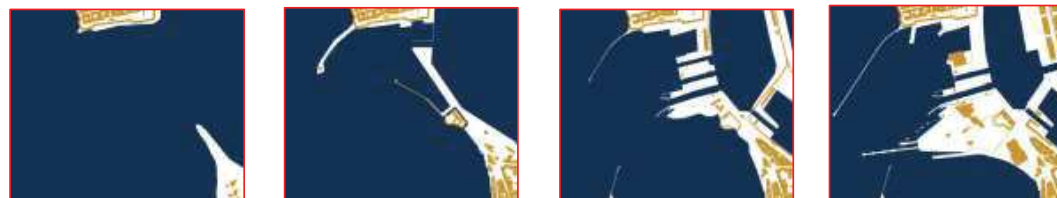


2ème partie : Présentation du projet d'aménagement (20 min)



3ème partie : Point sur les procédures (10 min)

UN SITE QUI S'EST CONSTRUIT SUR LA MER



UN SITE QUI S'INSCRIT DANS LE TERRITOIRE URBAIN







**UN GRAND PARKING IMPERMEABLE
UNE PLACE MAJEURÉ DANS LA VILLE**



UNE TERMINAL QUI S'INSCRIT DANS LE TERRITOIRE MALOUIN



UN BELVÉDÈRE SUR LES BASSINS ET L'ECLUSE

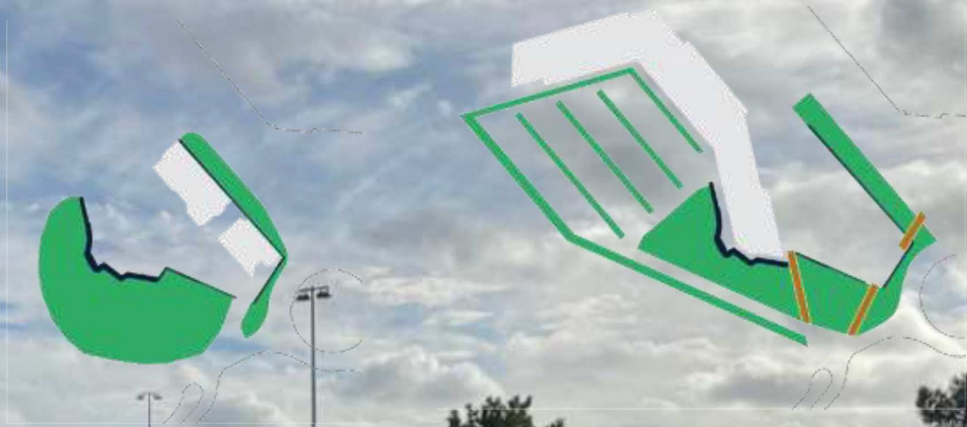




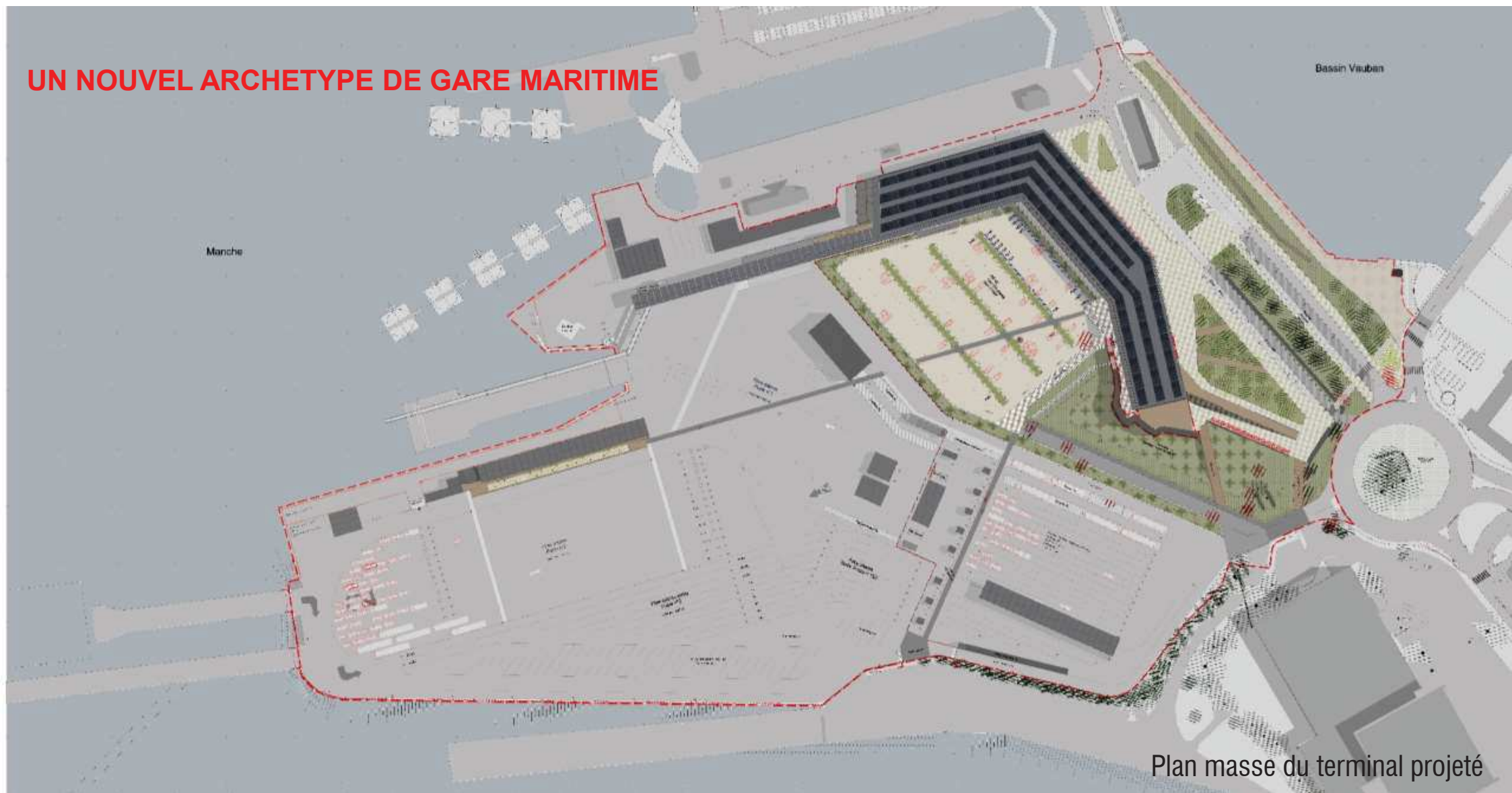
UNE NOUVELLE PORTE D'ENTREE POUR LA VILLE



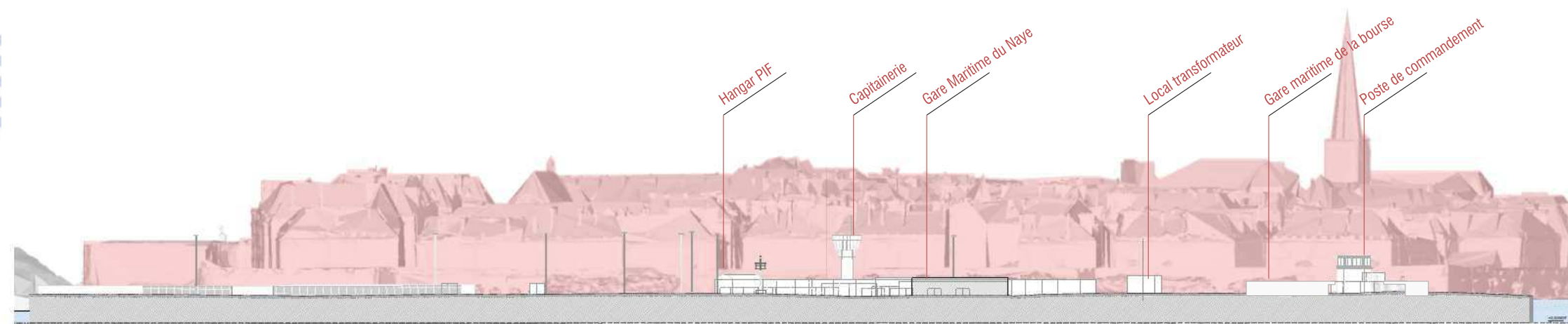
LES TRACES DU FORT DU NAYE



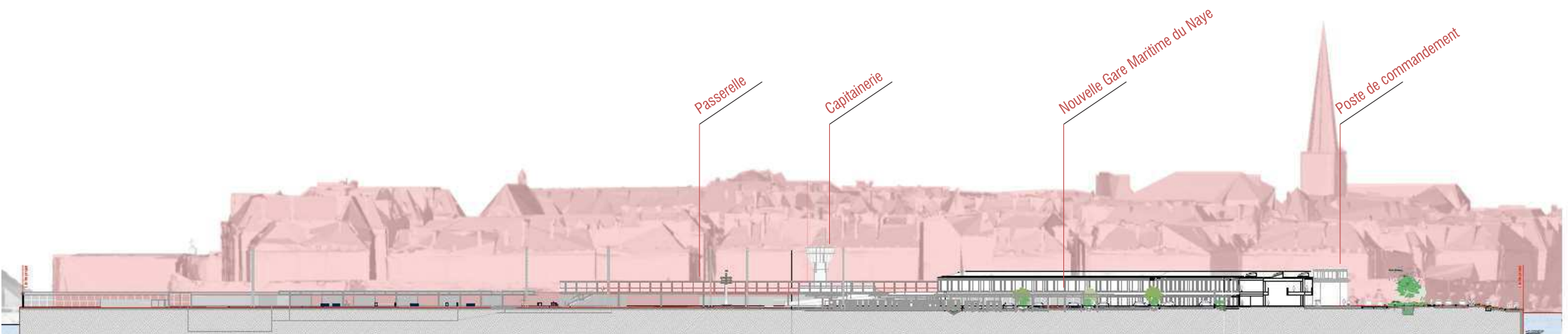
UN NOUVEL ARCHETYPE DE GARE MARITIME



Plan masse du terminal projeté



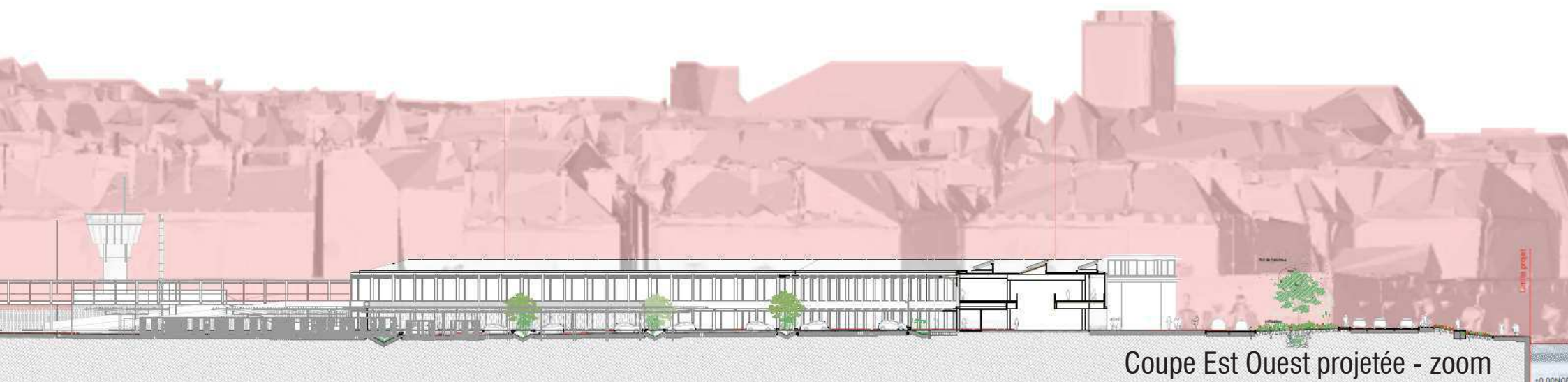
Élévation de l'existant



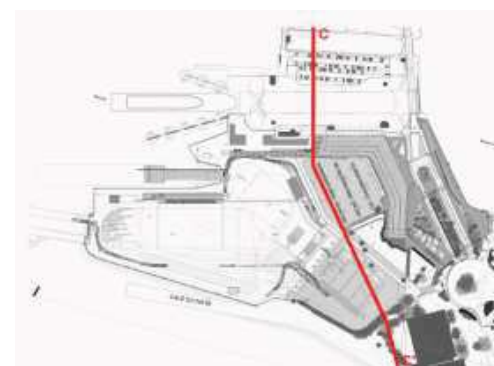
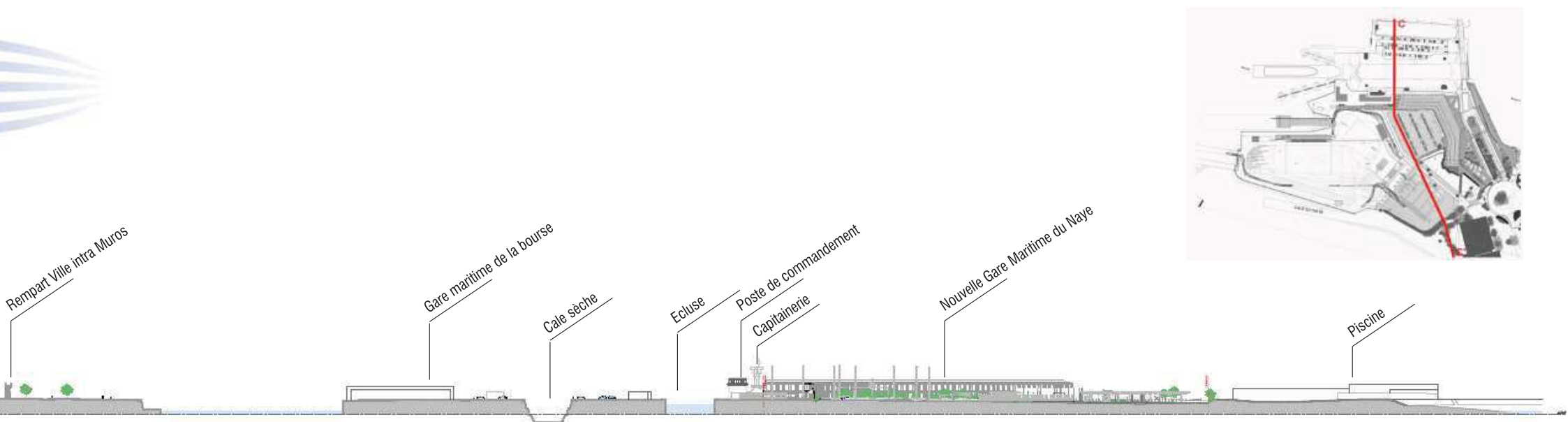
Élévation du projet



Coupe Est Ouest projetée



Coupe Est Ouest projetée - zoom



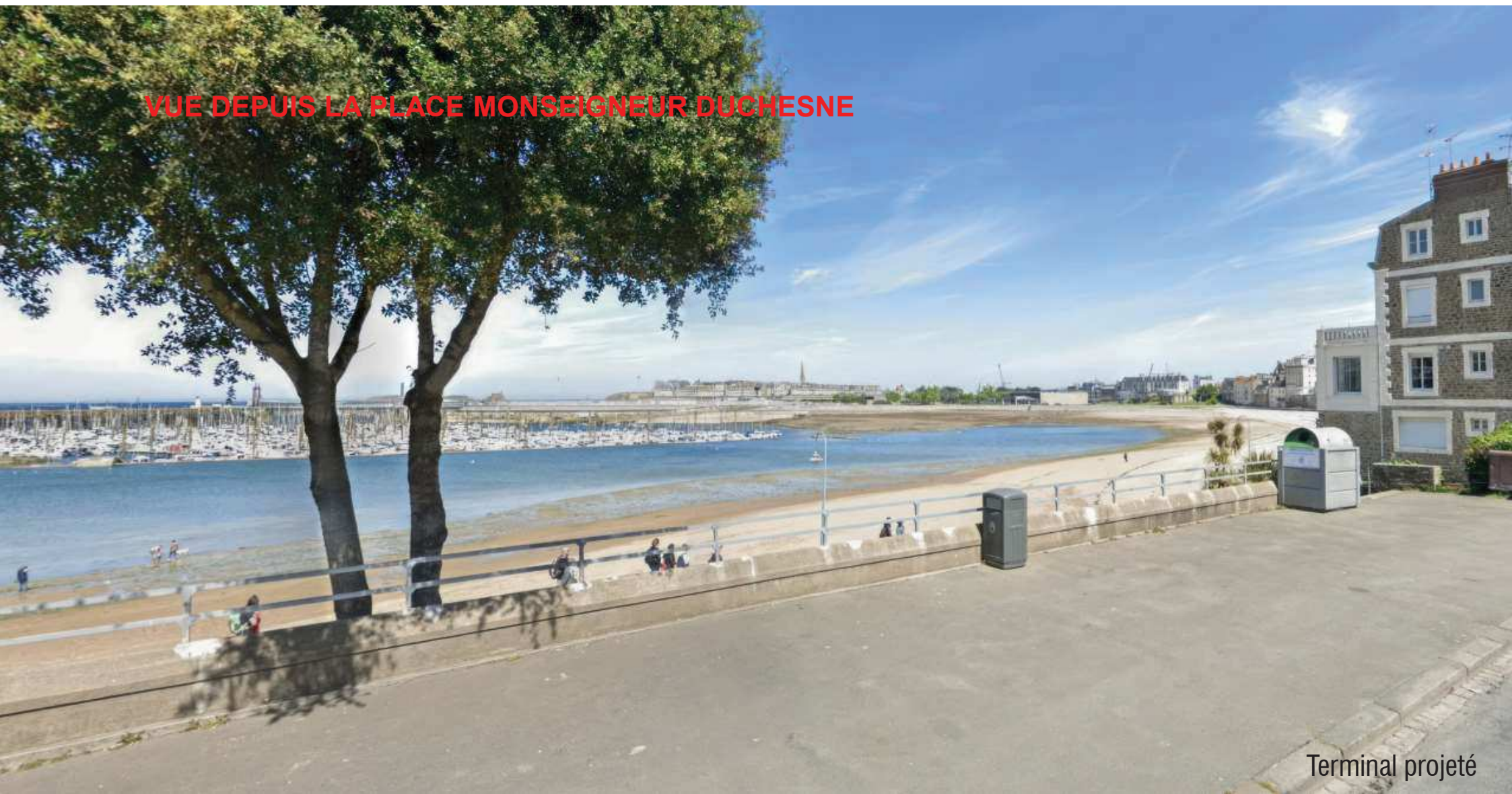
Coupe transversale sur le terre plein

VUE DEPUIS LA PLACE MONSEIGNEUR DUCHESNE



Terminal existant

VUE DEPUIS LA PLACE MONSIEUR DUCHESNE

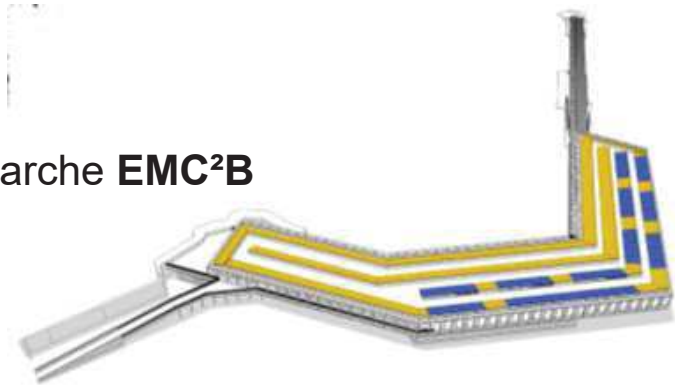


Terminal projeté

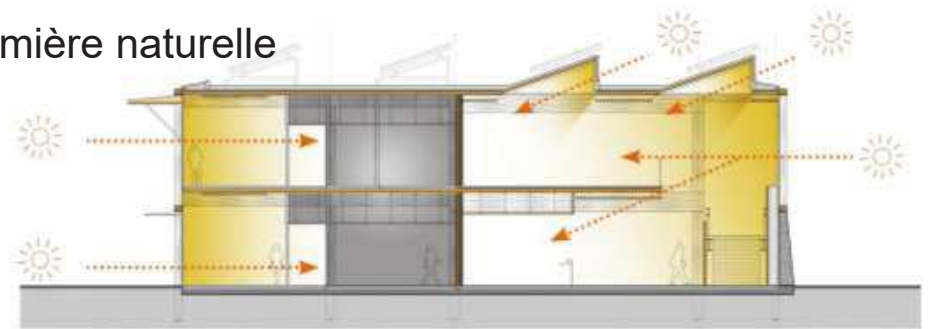
UN BATIMENT PASSIF



démarche **EMC²B**



Lumière naturelle



Ventilation naturelle dans le hall

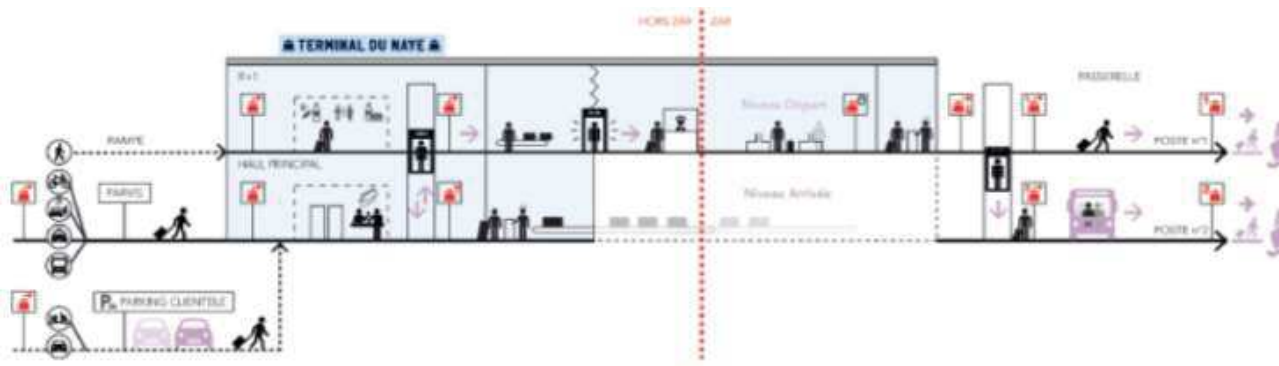
UNE CONCEPTION QUI UTILISE LE RÉEMPLOI ET LES MATERIAUX GEOSOURCES



**UNE CONCEPTION QUI PUISE SES REFERENCES
DANS L'IDENTITE MALOUINE**



UN FONCTIONNEMENT QUI REPOND AUX EXIGENCES DU CONTRÔLE d'ACCES



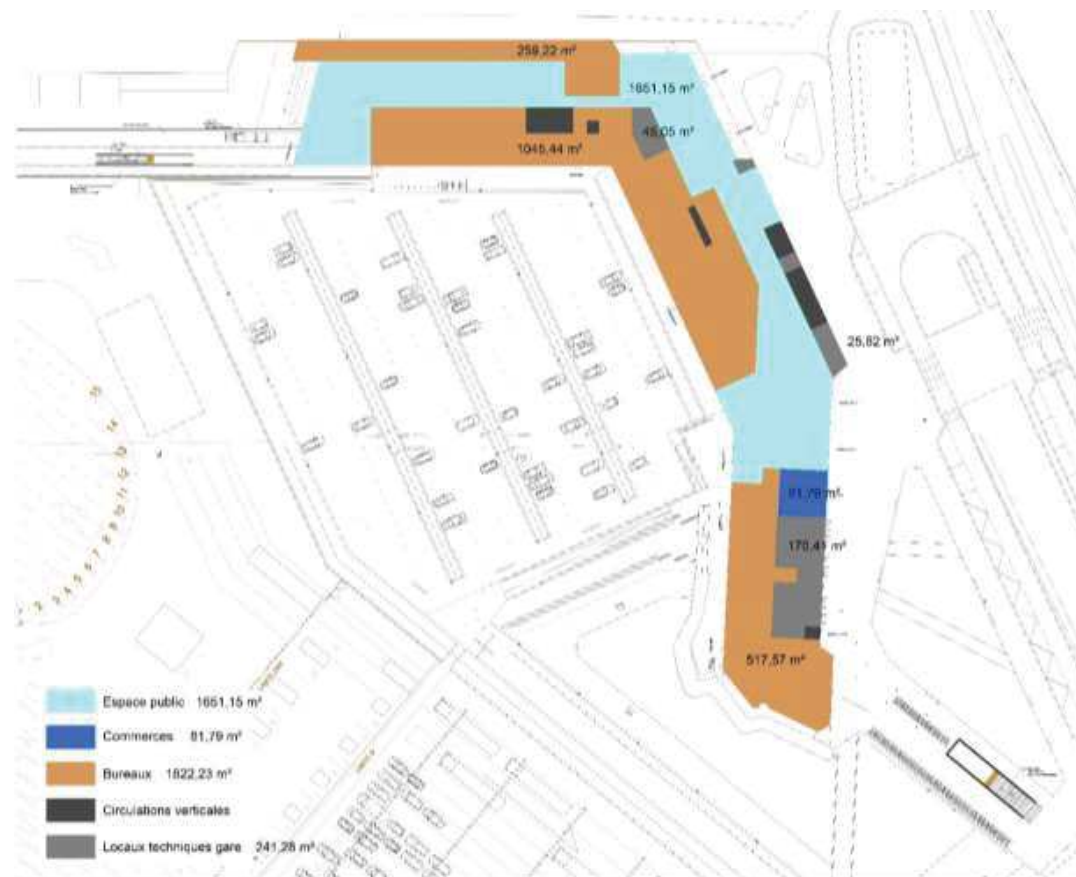
UN PARCOURS VOYAGEUR CONTINUE ET INTUITIF

Compacité du
fonctionnement

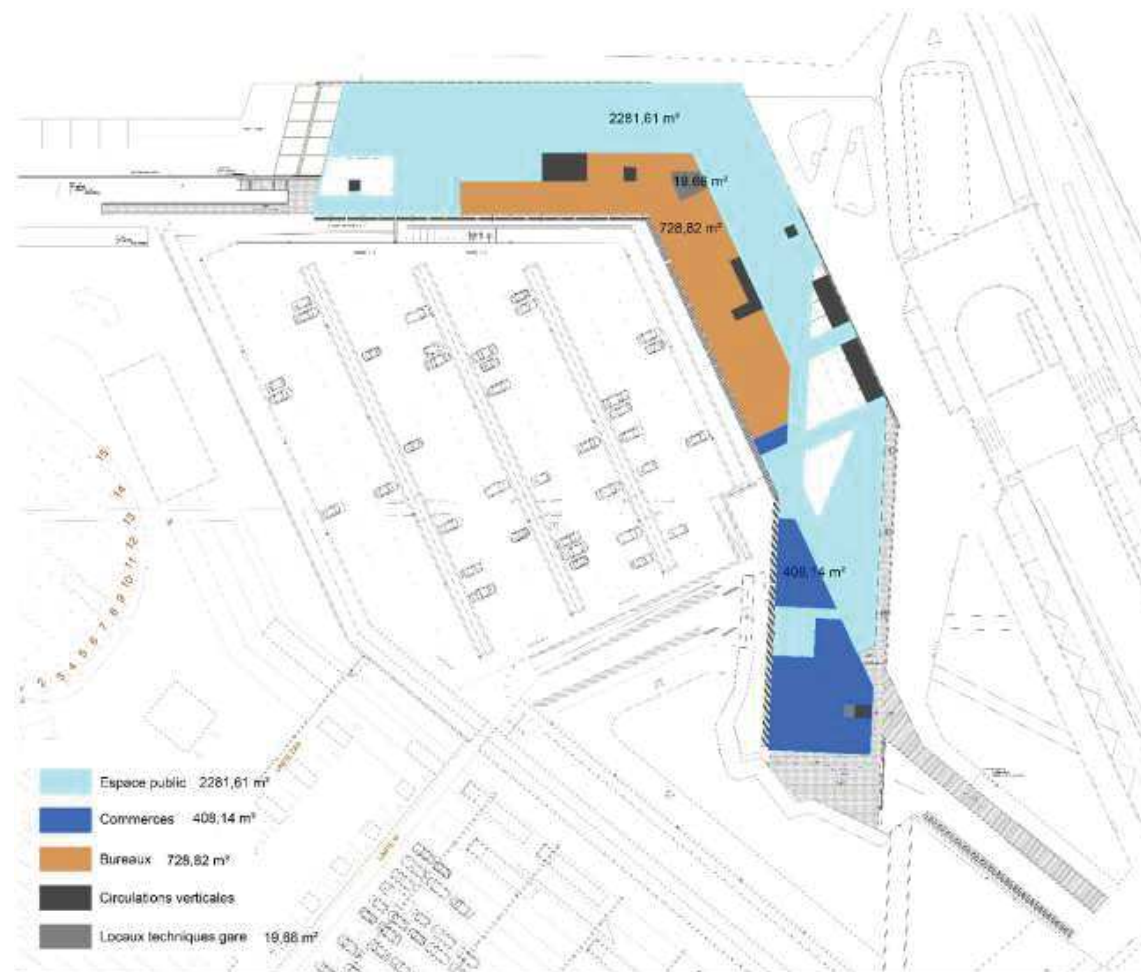


versus

accompagnement des
cheminements



Plan projet niveau 00



Plan projet niveau 01



Ordre du jour

1ère partie : Présentation de l'étude paysagère (20 min)



2ème partie : Présentation du projet d'aménagement (20 min)



3ème partie : Point sur les procédures (10 min)

Autorisation environnementale

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**

Composition du dossier de Demande d'Autorisation Environnementale :

- Une description de projet
- Un résumé non technique
- Une justification de la maîtrise foncières
- Le périmètre du projet
- L'évaluation environnementale
- Le dossier des annexes
- Le dossier de dérogation des espèces protégées

Autorisations d'urbanisme

Permis d'aménager

- voiries
- stationnements
- espace public

Permis de construire

- Gare maritime

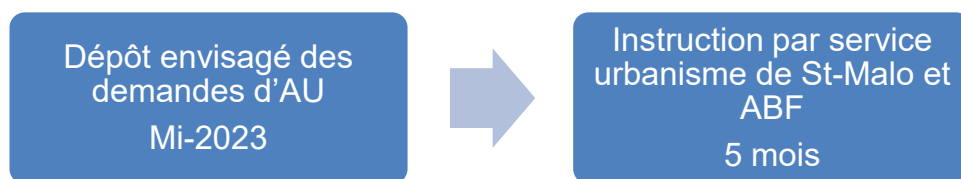
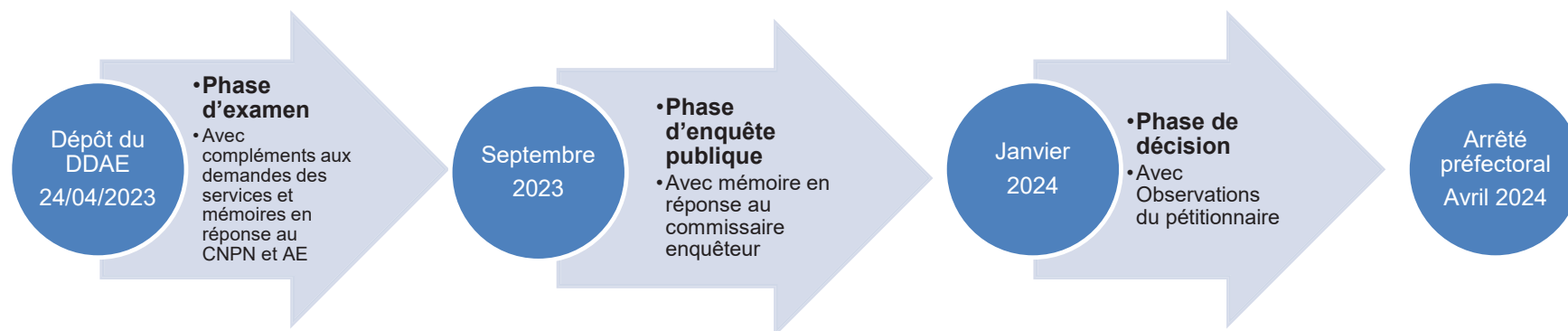
Permis de démolir

- Bâtiments existants

Composition du dossier de Demande d'Autorisation d'Urbanisme :

- Plan de situation
- Notice descriptive
- Plan de l'état actuel
- Plan de composition d'ensemble du projet
- Bilan de la concertation
- Etude d'impact
- Plans de masse, des façades et des toitures, en coupe,
- Etude de sécurité publique
- Formulaire réglementation thermique/performances
- Dossier accessibilité personnes handicapées
- Dossier sécurité ERP

Planning d'instruction





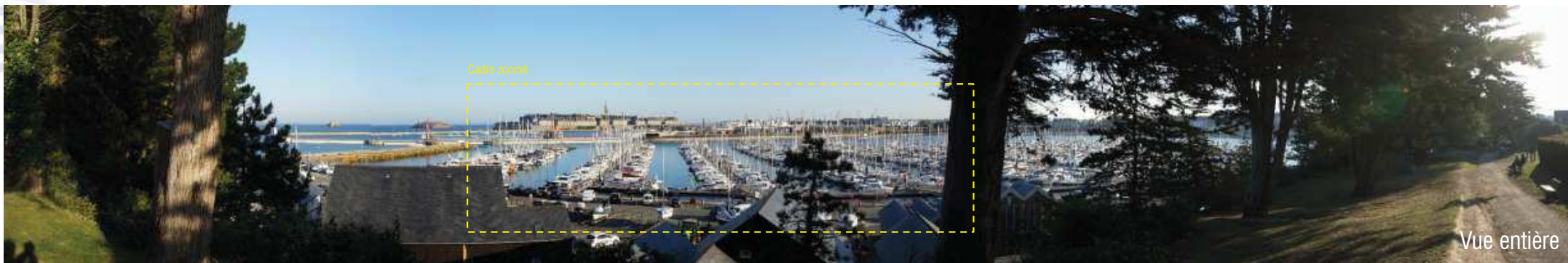
Echanges et débats

Travail sur la perception visuel de la passerelle

Phasage des travaux

Occupation des surfaces de la gare maritime

Terminal ferry du Naye | Depuis la cité d'Aleth



Terminal ferry du Naye | Depuis la cité d'Aleth



Proposition de base : couverture de la passerelle à 8 m



Alternative n° 1 : structure de la passerelle en couleur gris pierre



Alternative n° 2 : diminution de la hauteur de la couverture de la passerelle

Terminal ferry du Naye | Depuis le fond du port des Sablons



Terminal ferry du Naye | Depuis le fond du port des Sablons



Proposition de base : couverture de la passerelle à 8 m



Alternative n° 1 : structure de la passerelle en couleur gris pierre



Alternative n° 2 : diminution de la hauteur de la couverture de la passerelle

Terminal ferry du Naye | Depuis le rempart d'Intramuros



Terminal ferry du Naye | Depuis le rempart d'Intramuros



Proposition de base : couverture de la passerelle à 8 m



Alternative n° 1 : structure de la passerelle en couleur gris pierre



Alternative n° 2 : diminution de la hauteur de la couverture de la passerelle

Terminal ferry du Naye | Depuis le môle des Noires



Terminal ferry du Naye | Depuis le môle des Noires



Proposition de base : couverture de la passerelle à 8 m



Alternative n° 1 : structure de la passerelle en couleur gris pierre

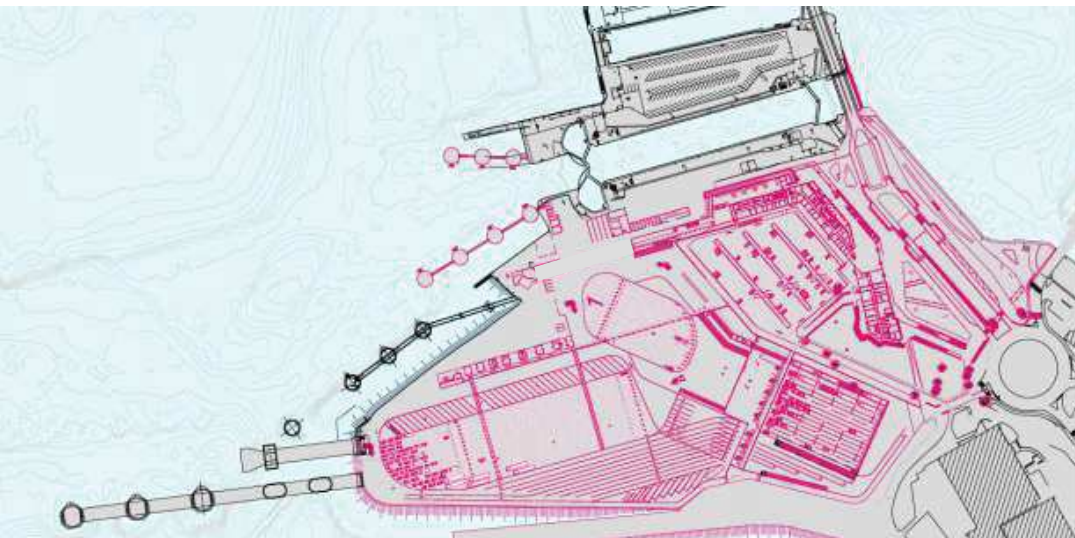


Alternative n° 2 : diminution de la hauteur de la couverture de la passerelle

Phasage des travaux

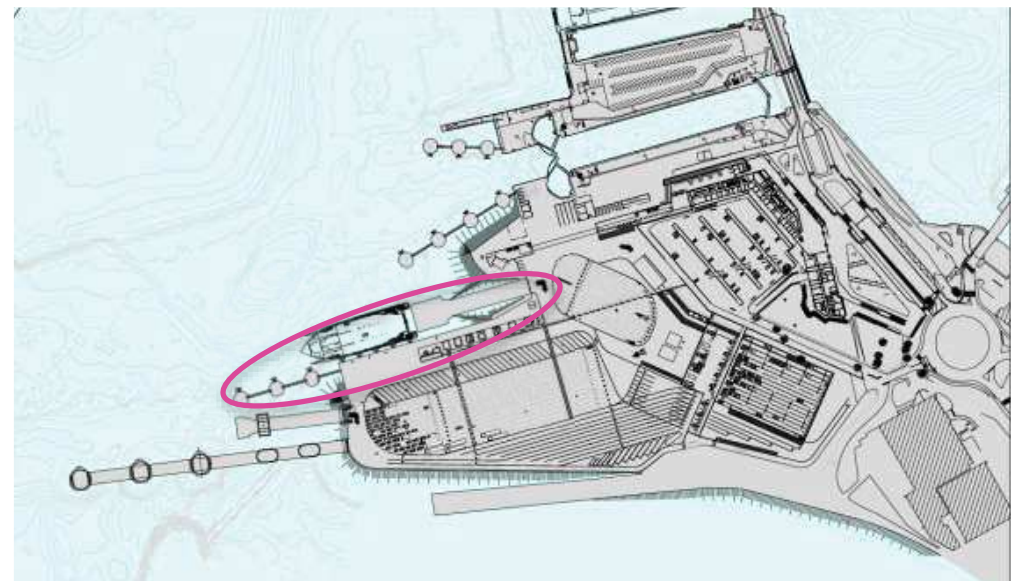
1^{ère} phase : 2025-2027

- Gare maritime et terre-plein
- Accès maritimes
- Embectages et jetée



2^{ème} phase : 2030-2031

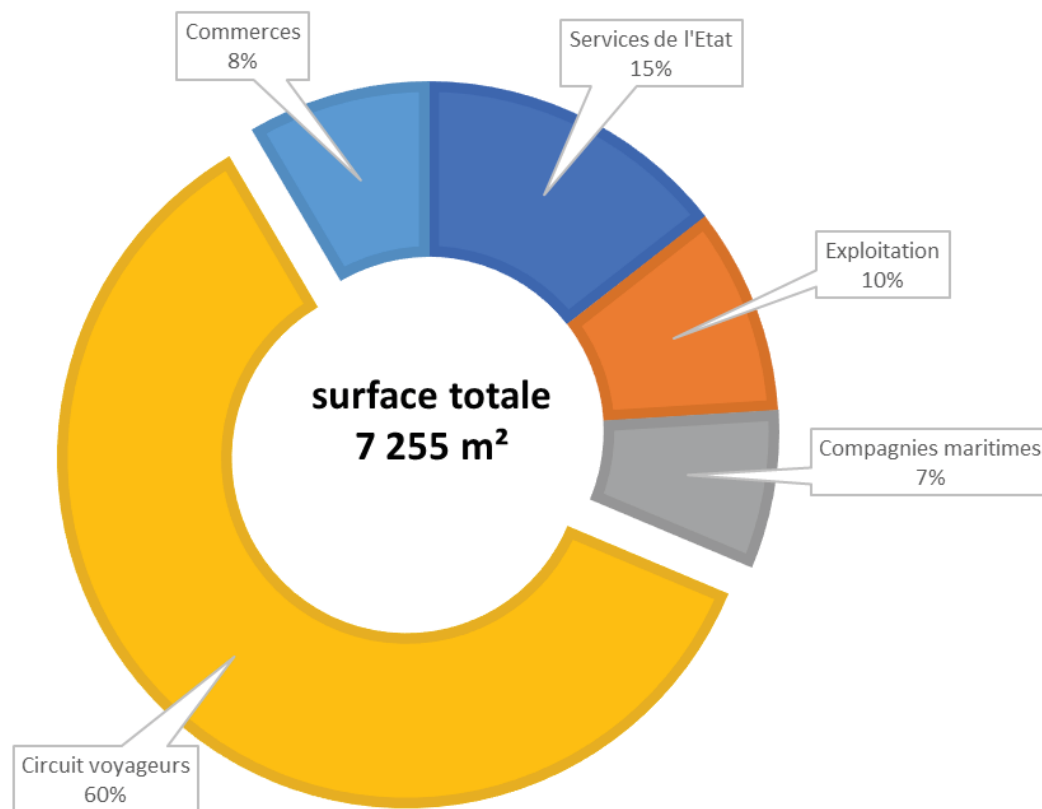
- Poste 1
- Outillages
- Passerelle



Echanges et débats

Surface totale existante	
<i>Services de l'Etat</i>	1288
Gare et autres	2940
surface totale bâtiment	4 228 m²
Surface locaux futur	
<i>Services de l'Etat</i>	1050
<i>Exploitation</i>	693
Compagnies maritimes	530
<i>Circuit voyageurs</i>	4368
<i>Commerces</i>	614
surface totale bâtiment	7 255 m²

ORGANISATION DES SURFACES DU PROJET





Concertation continue



En attendant l'enquête publique

Comité de suivi pour présenter l'étude d'impact, les mesures ERC, le dossier de dérogation espèces protégées? Débattre des impacts

Réunion publique pour présenter le dossier d'enquête publique, et les études environnementales?

Dossier d'enquête publique sur le site Internet avant le début de l'enquête publique?

Port de
Saint-Malo

Merci de votre attention



Un port
de la Région Bretagne



UNION EUROPÉENNE



COMPTE-RENDU				
Objet : Présentation de l'étude paysagère Présentation du projet d'aménagement Point sur les procédures		Lieu : Le Carré, ancien bâtiment de la CCI	Date : 17 mai 2023 18H00-20H20	
INTERVENANTS	INTERLOCUTEUR	Coordonnées	Participant	Diffusion
Région Bretagne	Stéphane Perrin	stephane.perrin@bretagne.bzh		
	Huy-San Tang			
CNDP	Danielle Faysse, garante	danielle.faysse@garant-cndp.fr		
Collège des Institutions	Etat (Sous-Préfecture) M Gueguin		X	
	Etat (DML) Mme Harismendy		X	
	Etat (PAF), M Le Gourrieric		X	
	Mairie de St Malo, M Crance, M Besseiche, Adjoints au Maire		X	
	Agglomération de St Malo, 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
	Brittany Ferries, M Gabriel		X	
	Pilotes, M Geille		X	
	EDEIS, JB Rible, Directeur		X	
	Représentants personnels EDEIS, M Sochard			X
	Représentants Dockers, M Rio			X
	Union maritime, M Bourbon, M Haurez		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,		X	
	OSONS, M Bouffort		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 associations d'habitants	M Pavie			X
	M Bessec			X
	M Carsin			X
	Mme Dupont			X
	Droits de cité-Intra muros, M Emmanuel, M Beraud Sudreau		X	
	Collectif Sablons, M Collin, M Guillerrou		X	
	ADCIM, Mme Lescaut		X	
	Intra Malo, M Bastien Thiry		X	
	Collectif Perspectives malouines, M Loitier, Mme Perrard		X	
	Veille Environnement Patrimoine Mme Hilaire		X	

Introduction

Monsieur Perrin accueille les participants et précise que le comité de suivi constitue le cadre actuel de la concertation. Il a été créé en 2021, et fait suite à la concertation de 2020 qui avait permis aux habitants de Saint Malo de s'exprimer sur le projet. Il comporte 4 collèges : acteurs institutionnels, acteurs économiques et salariés du port, associations environnementales, riverains.

Le comité de suivi est un lieu de travail. Des réunions publiques ont été et seront organisées en plus. Tous les éléments du projet sont mis en ligne sur le site internet du projet. Tout est partagé. La réunion de ce jour va permettre de présenter l'état de l'art à aujourd'hui. Monsieur Perrin ajoute également qu'aucun permis de construire n'a été déposé à ce jour.

Le processus est donc le suivant : travail en comité de suivi, puis éventuellement réunions publiques, puis lancement des procédures réglementaires. Le comité de suivi vivra jusqu'à ce que le projet soit terminé. Il y a donc plusieurs années de travail. La concertation va se faire tout au long du chantier.

Concernant la composition du comité de suivi, elle est évolutive. Quatre nouveaux membres intègrent le comité de suivi ce jour :

- L'union maritime de Saint Malo,
- Le collectif Sablons,
- Le collectif Perspectives malouines
- Veille environnement patrimoine.

Chaque entité envoie deux représentants au maximum afin de respecter l'équilibre des échanges. Il est important de respecter cette méthodologie de travail.

Monsieur Perrin ajoute que, conformément à ses engagements, des visuels seront produits aujourd'hui. Le travail sera poursuivi à l'issue de cette réunion.

Madame Faysse rappelle les étapes de la concertation depuis octobre 2020, et sa poursuite sous la forme d'une concertation continue depuis mars 2021. Elle précise que le site internet du projet est alimenté régulièrement de toutes les informations nécessaires, conformément aux préconisations de la CNDP. La concertation continue vise à poursuivre l'information du public et sa possibilité d'expression jusqu'à l'enquête publique.

Elle rappelle le calendrier passé des réunions du comité de suivi, et son articulation avec la dernière réunion publique (présentation du scénario retenu le 31 mai 2022). Le site internet du projet a été remanié afin de faciliter la prise d'informations.

Plusieurs demandes de compléments de prises de vue ont été faites depuis le dernier comité de suivi. C'est donc l'un des objets de la réunion de ce jour. Madame Faysse souhaite que le comité de suivi débattenne sereinement de ce sujet, afin que d'autres aspects importants du projet (milieu maritime, circulation, ...) soient abordés lors de prochaines réunions.

Madame Tang présente l'ordre du jour de la réunion. Elle explique qu'il a semblé important de revenir sur la genèse du projet. Monsieur Mammarella, de l'agence MAP, reviendra sur ce point dans le cadre de son intervention sur l'étude paysagère. Puis, Monsieur Kazakov, de l'agence AREP, présentera le projet architectural qui répond aux enjeux du site. Enfin, un rappel des procédures et de leur calendrier prévisionnel sera effectué.

Etude paysagère :

Monsieur Mammarella précise en introduction, que l'agence MAP intervient sur le projet depuis 2016 afin d'élaborer le programme de l'aménagement du site. Après le concours qui a permis de retenir l'architecte du projet, l'agence a poursuivi son travail sur l'impact paysager.

Historique du projet :

Lors de sa première visite, de nuit, l'impression laissée par l'entrée du site actuel interroge. Où est le port ? (nous y sommes ?). L'espace est vide, sans identité. La gare maritime n'est pas perceptible. L'espace est invisible.

La gare maritime est en retrait, masquée par les bus et le parking de voitures. Elle donne l'impression qu'on a cherché à la dissimuler, dans un cadre très minéral. Or, il s'agit d'un lieu d'entrée sur le territoire français. Il faut lui donner un cadre qualitatif.

Espace logistique dans la ville, le port est perçu par son environnement (intramuros, bassins, cité d'Aleth), mais il le perçoit également. Cet espace doit également être sécurisé car c'est une zone d'accès restreint. Les passagers qui fréquentent le site doivent pouvoir utiliser le site de manière qualitative et en sécurité. Le bâtiment n'est plus dimensionné pour le trafic actuel et encore moins futur (navires de plus grande capacité). Il faut donc adapter l'espace, avoir des capacités supplémentaires pour les véhicules, les passagers. Le terminal doit également s'ouvrir sur le territoire.

L'étude paysagère montre que le terminal est au centre de la ville. Des vues jalons ont été déterminées. Elles donnent la perception à taille et à échelle humaines. Par exemple, sur la plage des Bas Sablons côté est, le terminal ferry est présent, mais derrière les éléments de piscine. Sur la cale de mise à l'eau, on est en frontalité. Au niveau du fort du Naye, des aménagements nouveaux seront perceptibles. Du côté intramuros, on a une vue directe sur le terminal ferry, et les Bas Sablons en paysage arrière. Ces analyses ont été faites à marée haute, basse, de jour et de nuit. Elles sont disponibles sur le site internet.

On doit faire plus dans un espace contraint. Pour cela, on a recherché comment le territoire s'est construit dans le temps. En 1967, on remblaie, crée les bâtiments historiques et le premier terminal ferry. En 1977, on retrouve le terminal existant, le poste 1, la piscine. En miroir s'est aménagé les Bas-Sablons. En 1992, création du poste 2 en gagnant sur la mer.

On s'est interrogé sur la possibilité de moderniser en gagnant encore sur la mer. La réponse de la région Bretagne a été négative. Peut-on construire sous la terre pour faire des parkings par exemple ? C'est réglementairement impossible en raison du PPRI. Peut-on faire un dénivelé (parking aérien) ? On aurait alors donné directement sur l'intramuros. C'était donc impossible.

L'hypothèse retenue a été de déplacer des entités présentes actuellement sur le site : pilotes, service urbanisme de la ville. Nous avons également envisagé d'utiliser l'espace de la piscine, mais la ville a

d'autres projets pour ce site. Le territoire reste contraint, malgré la petite extension. La solution était de créer un niveau supplémentaire de bâtiment pour que les besoins de 7 000 m² n'occupent que 3 500 m² au sol. Cela permet également de répondre au besoin de terre-plein supplémentaire. Sur cette base, nous avons étudié plusieurs hypothèses pour réfléchir à l'organisation de l'espace permettant de gérer les jours les plus chargés. Le scénario préférentiel a été la base du concours. Il permet de gérer le fonctionnement global du site.

Ce scénario nécessite de pouvoir se rapprocher du poste 1. Dans le programme, le bâtiment en R+1 arrivait jusqu'à l'œil d'entrée de la porte de l'écluse. La proposition d'Arep, lauréat du concours de maîtrise d'œuvre, rapproche le bâtiment de la chaussée Eric Tabarly, en mettant le parking ville/port à l'intérieur, ce qui permet d'arrêter le bâtiment plus en amont. En tant que technicien, le projet nous paraît pertinent pour le futur de Saint Malo. Il reste la question de la passerelle. Celle-ci est indispensable car on ne peut pas se permettre d'avoir un flux piéton au niveau du sol pour atteindre le poste 1. Il faut trouver la meilleure solution.

Madame Tang remercie Monsieur Mammarella et ajoute qu'il semblait important de bénéficier du témoignage d'acteurs présents depuis l'origine du projet.

Présentation du projet d'aménagement :

Monsieur Kazakov, de l'agence AREP, rappelle la genèse du concours. La presqu'île du Naye s'est construite sur la mer dans un environnement magnifique (intramuros, Bas-Sablons), autour du fort du Naye. Le principe était de créer une porte d'entrée vers la ville de Saint Malo, en écho au fort.

Nous avons souhaité recréer un lien urbain, un parcours entre les quartiers tout en laissant un grand espace qui pourra évoluer avec le temps. Avec le parvis, qui deviendrait une nouvelle place, nous mettons de la vie. Le bâtiment fait écho à la ville intramuros, par ses matériaux (socle en granit beige surmonté d'un niveau en bois). Le parvis crée une promenade le long de la façade. Différentes animations (café, restaurant) permettront au bâtiment de participer à la vie de la ville. Pour mieux se repérer, Monsieur Perrin précise que les arbres figurant sur les images existent déjà à côté du fort du Naye.

L'ensemble des arbres est préservé, tout comme les murs historiques.

Une personne demande si l'acrotère n'est pas plus élevé que dans l'ancien projet. Il est répondu que le nouveau bâtiment ne possède pas d'acrotère. Il n'y a pas de toiture technique dans ce bâtiment, ce sont simplement des sheds, des puits de lumière.

La préservation du fort du Naye et des espaces verts a été un choix. Une roselière sera créée dans les douves. La gare maritime d'aujourd'hui est complètement coupée de la ville. Demain, on crée un grand parvis, incluant toutes les fonctionnalités permettant d'accéder à la gare et aux services. Derrière la façade urbaine, on retrouve le parking, puis le terre-plein.

Les vues visant à faire comprendre la hauteur du bâtiment par rapport à la ville sont des coupes et non pas des perspectives. Le projet du bâtiment est à environ 9 mètres de hauteur, sensiblement comme le poste de commandement, et moins haut que la capitainerie. La passerelle est complètement transparente (toiture à 7 mètres de hauteur, garde-corps en maille inox).

Une personne demande pourquoi les passagers doivent être en hauteur. Il est répondu que de nombreux flux se croisent sur le terre-plein : derrière la passerelle se trouvent les convoyeurs bagage, les véhicules qui tractent le fret non accompagné. Faire croiser ces flux avec les voyageurs piétons serait très dangereux. Une personne demande pourquoi on n'utiliserait pas des navettes électriques. Madame Tang précise que des navettes sont prévues pour l'accès au poste numéro 2, qui est plus éloigné. Pour le poste 1, l'acheminement par navettes n'est pas adapté, il faudrait gérer 550 personnes sur une escale courte, pour parcourir 70 mètres (distance entre la station pour prendre les navettes et la rampe du poste 1), ce qui est compliqué du point de vue opérationnel.

Une personne demande où sont les remparts par rapport à la passerelle sur une des illustrations. Elle en conclut que la passerelle cache les remparts. Monsieur Kazakov répète que la passerelle est transparente, ouverte, seuls la toiture et le plancher constituent « quelques lignes dans le paysage ». Il est impossible de la réduire plus.

Monsieur Perrin ajoute qu'actuellement il y a déjà des bâtiments : la capitainerie par exemple. L'idée a été de se caler sur les hauteurs des bâtiments existants. C'est le travail effectué avec l'Architecte des bâtiments de France. Un autre axe est de travailler sur la transparence. C'est pourquoi la passerelle ne sera pas vitrée contrairement à ce qui a pu être dit. Concernant les garde-corps, la référence est le pont de Saint Malo (maille inox). Il ajoute qu'une clôture de 4,30 mètres de haut est déjà existante.

Monsieur Kazakov dévoile la coupe dans l'autre sens (coupe urbaine transversale sur le diaporama) qui montre l'importance que la piscine prend dans le paysage. Celle-ci cache d'ailleurs une grande partie du projet portuaire quand on regarde à partir des Bas Sablons.

La vue actuelle depuis la place Monseigneur Duchesne met en évidence la présence de la piscine, ainsi que celle de tous les bâtiments existants sur le site, dont le fort du Naye. La même vue avec le projet fait apparaître le futur parking qui sera arboré, une partie de la gare maritime, et la passerelle. A cette distance, les installations seront peu perceptibles à l'œil nu. Le changement sur le panorama existant est faible. Une participante ajoute qu'il faut également prendre en compte tous les bâtiments le long du port (chargement, Timac) et cela a un impact visuel existant.

Le travail sur le bâtiment s'est appuyé sur la démarche EMC2B (énergie, matière, carbone, climat, biodiversité). Cela implique par exemple la présence de 2 000 m² de panneaux photovoltaïques en toiture dans le respect des matériaux et du site environnants. L'apparence sera donc celle de l'ardoise. La surface permet au bâtiment d'être autonome en énergie. Ce travail a été effectué avec l'Architecte des Bâtiments de France. Un maximum de lumière est apporté par des ouvertures (sheds) côté nord : les espaces publics sont ventilés naturellement. Le bois est également utilisé, tout comme le granit identique à celui de Saint Malo. Le bâtiment sera isolé à partir de paille.

La façade s'inspire de l'intramuros de Saint Malo : un rez-de-chaussée en granit, un étage en bois, et une toiture en zinc sont les marqueurs du bâtiment. Il n'y a pas d'espace inutile : les espaces publics ont tous une fonction, par exemple celle de salle d'attente. Monsieur Kazakov décrit les flux dans le bâtiment, qui est toujours divisé en deux entre l'espace public et l'espace à accès restreint après le passage en douane. L'objectif est de clarifier les flux.

Une personne demande ce qu'il en est sur le stationnement des poids lourds à l'extérieur de la ville. Monsieur Perrin confirme que ce sujet est pris en compte par Saint-Malo Agglomération. Monsieur Bertiaux annonce qu'un appel d'offres a été lancé pour des études sur ce sujet. La région est d'ailleurs prête à cofinancer ces études. Concernant le terminal, il faudrait que les camions attendent sur la plateforme et soient libérés au fur et à mesure des besoins, pour procéder aux formalités.

Point sur les procédures :

Madame Tang précise que la demande d'autorisation environnementale a été déposée le 24 avril 2023. Elle comprend un grand nombre d'études réalisées depuis 2016, précise les mesures d'évitement de réduction, de compensation et d'accompagnement. Ces éléments seront mis à disposition lors de l'enquête publique, avec l'ensemble des documents décrivant le projet.

Concernant les autorisations d'urbanisme, le permis d'aménager est obligatoire pour les voiries, stationnement, espaces publics car situé dans un périmètre de protection et site classé. Le permis de construire est lié à la gare maritime. Un permis de démolir les bâtiments existants sera également déposé. Les dossiers d'urbanisme comprennent un très grand nombre de documents portant sur tous les aspects du projet.

Les pièces qui vont constituer le dossier de demande d'autorisation d'urbanisme sont en cours de rassemblement. L'objectif est de déposer le dossier pour la mi-année 2023.

L'enquête publique devrait débuter en septembre 2023 si le dossier est bien complet. L'objectif est d'obtenir l'autorisation en avril 2024.

Une personne demande si une réunion est prévue pour parler du déroctage, des sédiments. Madame Tang répond que cela correspond à un souhait de la région Bretagne.

Eléments complémentaires :

Madame Tang ajoute qu'un travail sur la perception de la passerelle a été demandé à l'agence MAP, car les choses ne sont pas figées, et il est intéressant d'étudier différentes hypothèses.

Monsieur Mammarella intervient pour informer le public qu'un textile orange a été installé sur le terminal, à une hauteur de 7 mètres qui correspond à l'altimétrie envisagée dorénavant pour le haut de la passerelle (toiture). Il ajoute que le phasage des travaux prévoit une installation de la passerelle à compter de 2030. Pour autant, il est important de se mettre d'accord dès aujourd'hui sur ce que l'on souhaite.

Il présente des vues à partir de plusieurs angles, mettant en avant l'impact visuel du projet.

Depuis la cité d'Aleth, l'impact visuel est relativement faible par rapport à la Timac par exemple. Des simulations à +8mètres, +7 mètres, couleur jaune et couleur grise permettent d'appréhender les conséquences des choix qui peuvent être faits.

Depuis la cale des Bas Sablons, le projet est plus présent, en particulier sur les vues zoomées qui ne correspondent pas à la vue humaine. Sur la vue à 8 mètres, la passerelle est perceptible. En changeant la couleur, la transparence est améliorée. En baissant la hauteur à 7 mètres, la passerelle sera donc encore moins visible.

Depuis intramuros, la gare est très discrète. L'abaissement à 7 mètres et la mise en couleur grise de la passerelle améliorent la visibilité vers les Bas Sablons.

Depuis la digue, on retrouve en filaire, la passerelle.

Ces points de vue sont soumis à réflexion. Il y aura nécessairement une passerelle. L'objet des échanges est la matérialisation de la passerelle.

Une personne demande pourquoi il n'y a pas de vue à partir de la digue des Bas Sablons, ou du Cunningham, considérant que personne ne passe sur la cale. Une autre ajoute que cette demande a été faite le 13 octobre et regrette de ne pas avoir de réponse. Madame Tang répond qu'une vue à partir de la place Monseigneur Duchène a été présentée par AREP précédemment. Elle ajoute qu'il y a des milliers de points de vue à Saint Malo et qu'il ne faut pas focaliser l'intérêt d'un bâtiment uniquement d'un seul point de vue. L'approche a été matérialisée depuis de nombreux points de vue.

Une personne ajoute que la digue des Bas-Sablons est inscrite au patrimoine architectural de la base de données Mérimée. (NB Post réunion pour éviter toute confusion : elle est inventoriée dans la base Mérimée à l'inventaire général. Elle n'est pas inscrite au titre des monuments historiques).

Monsieur Perrin dit qu'il est prêt à demander une vue supplémentaire à partir du Cunningham et qu'il n'y a rien à cacher. Une participante estime que si chacun demande une vue depuis sa cuisine, on n'en sortira jamais. Un autre intervenant dit qu'il faut « arrêter d'enfumer les gens ».

Monsieur Perrin reprend la parole. Il considère que des gens sont opposés au projet et qu'ils en ont tout à fait le droit. Certains ont écrit qu'ils préparent déjà leur recours. Il répète que le visuel demandé sera produit et souhaite que l'on acte ce soir que des visuels ont été produits, que des nacelles ont été installées tout le week-end pour que le public puisse prendre en compte la hauteur de la passerelle. Il ajoute que toutes les données sont disponibles sur le site internet du projet. Il ne peut donc accepter que l'on reproche d'enfumer.

Il n'est pas possible de transmettre des plans finalisés sur des sujets en cours de concertation. Certains tirent des conclusions alors que la région Bretagne n'a pas fini de discuter avec l'Architecte des Bâtiments de France. Monsieur Perrin a deux objectifs : obtenir l'accord des ABF, et la signature du maire de Saint Malo qui va vérifier que c'est conforme au plan. Concernant l'acceptation sociale, il confirme que c'est la clé de développement du port et des activités portuaires en général. On peut ne pas être d'accord, mais il faut conserver une certaine mesure. Un retour de la réunion de ce soir sera fait à l'ABF.

La vue demandée sera produite, mais il faut bien que tout le monde intègre dans ses paramètres que des bâtiments sont existants (piscine par exemple). Les vues zoomées ne sont pas les vues réelles. Le dispositif de nacelles permet de bien prendre en compte les échelles. Monsieur Perrin rappelle par ailleurs que les points de vue sont très nombreux, et que le paysage est extrêmement changeant en raison des marées. A marée haute, les mâts des bateaux sont une entrave à la vue.

Madame Faysse apprécie que la région Bretagne accepte de produire la vue demandée pour apaiser les choses. Elle ajoute cependant que la manière de demander n'est pas sereine pour le débat public. Elle insiste pour que la vue soit faite d'un lieu public et non pas à partir du Cunningham. Elle ajoute qu'il s'agit de deniers publics.

Monsieur Perrin souhaite que l'on s'accorde sur la hauteur et les coloris. Il propose que la hauteur soit de 7 mètres et couleur gris pierre.

Par ailleurs, le parcours de Rochebonne jusqu'à la cité d'Aleth est également très fréquenté par les piétons et cyclistes. C'est la raison pour laquelle les sujets de l'interface ville/port du parvis sont travaillés.

Monsieur Perrin considère qu'envisager des recours, alors que les éléments de dépôt du permis de construire ne sont pas encore stabilisés, n'est pas une posture de dialogue.

Madame Tang confirme que la réunion avait pour but de recueillir les avis sur le travail qui a été mené. Le traitement de la passerelle a évolué depuis le début des études (transparence, couleurs, hauteur), des visuels ont été produits pour mesurer l'impact que ces paramètres ont sur la perception de la passerelle.

Un intervenant du collectif Sablons prend acte du travail qui a été fait sur les matériaux, la couleur et la hauteur. Il rappelle que la demande porte sur deux visuels : un sur la digue devant le phare, un sur la digue dans le prolongement de l'avenue Amiral Magon. Il ajoute que la digue est très fréquentée. Il ne croit pas un instant que la passerelle restera non vitrée et pense qu'au bout de quelques mois, on verra les vitriers arriver.

La présidente de l'Adicée a pris connaissance d'articles dans la presse. Elle interroge le collectif Sablons pour savoir sur quelles bases ils ont pu organiser leur dernière réunion publique (hauteur, impact), alors que le projet n'est pas finalisé. Elle ajoute que n'ayant pas à ce jour les cotes réelles, il est difficile de déterminer l'impact. La contestation du permis dès qu'il sera déposé ne sera pas prise en compte par le tribunal. Tout projet ne peut recevoir l'avis favorable de tout le monde. Il faut se respecter entre nous. L'Adicée ne souhaite pas s'exprimer tant que le permis ne sera pas déposé.

Un représentant de l'Union maritime qui a participé aux précédentes réunions au titre des pilotes trouve que la forme des débats est choquante. Les précédentes réunions du comité de suivi étaient faites dans un climat plus apaisé. « Il pense que cela doit être souligné au niveau de la CNDP et se dit interloqué ». Si la présence de nouveaux arrivants fait dégénérer le débat, cela pose un problème de fond.

Monsieur Perrin estime que l'on fait un procès d'intention à la région Bretagne en pensant que des vitrages seront installés dans un second temps sur la passerelle. L'ABF a un point de vigilance sur la transparence de l'équipement. Si le projet d'installer des vitrages réapparaissait, l'accord de l'ABF serait nécessaire et il ne serait pas acquis. Le travail avec les ABF en général se fait toujours en amont, bien avant de déposer le permis de construire. Il prend pour exemple un projet sur l'Hôtel de Bon Pasteur, pour lequel le dialogue préalable avec l'ABF qui s'est conclu par un refus, a enterré l'idée.

Sur le terminal, à ce stade du projet, des échanges ont déjà eu lieu. La région Bretagne s'assure de répondre aux exigences, sans préjuger de l'avis final de l'ABF. Cela est valable pour tous les sujets portuaires. D'ailleurs, en complète coordination avec la ville, il a été convenu que la méthodologie serait d'avoir un plan d'ensemble, sans faire de « saucissonnage ». On travaille donc sur une autorisation de programme avec les services d'urbanisme de la ville sur l'ensemble des projets portuaires. Il n'est pas possible de développer un projet contre la ville. La méthodologie envisagée et partagée est un travail en continu pour que les sujets soient purgés avant l'instruction formelle par l'ABF.

Phasage des travaux :

La première phase de travaux 2025/2027 concernera la gare maritime, le terre-plein, les accès maritimes et les embectages d'écluses.

Une deuxième phase de travaux, à partir de 2030, concernera le poste 1, les outillages, et la passerelle. Nous aurions pu présenter seulement la première phase. Mais nous avons fait le choix de présenter la globalité du projet car c'est ce qui est le plus cohérent.

Madame Tang ajoute que la question de la passerelle n'a pas été occultée, bien qu'elle ne concerne que la deuxième phase.

Une personne demande si des études ont été faites pour l'impact visuel sur l'autre côté de la Rance. Il est répondu que cela n'a pas été regardé.

Monsieur Crance, accompagné de Messieurs Besseiche et Bertiaux, remercie pour l'organisation des réunions et rappelle leur attachement à une vraie concertation. Plusieurs sujets communs avec la région Bretagne sont abordés en amont pour que les points difficiles soient traités lors des dépôts de dossier. Par ailleurs, il ne faut pas oublier l'objectif. Le port dans la ville constitue un écosystème essentiel pour notre ville. Nous sommes très attentifs au devenir de l'activité portuaire et du trafic transmanche en particulier car des arbitrages importants peuvent être faits par les compagnies si on ne se modernise pas. Nous n'irons pas à l'encontre de notre richesse, de notre patrimoine. Le maire de Saint Malo n'outrera pas la position de l'ABF. Cette phase de concertation continue, et sa poursuite pendant les travaux est très importante. La physionomie de notre port dans les 10 ans qui viennent aura complètement changé, car il y a un sujet sur les parties pêche, commerce et sur la plaisance. Il faudra coordonner tout cela. J'ai découvert les trois photos de l'évolution du port au fil du temps. Il faut accepter un taux d'acceptabilité. On sait que la lecture des personnes est différente. Il faut mesurer les nuisances, les améliorations, ce que cela apporte. C'est tout l'enjeu sur de multiples sujets.

Conclusion

Monsieur Perrin informe que le périmètre portuaire est considéré comme peu qualitatif (bâtiments dégradés, implantations pas toujours cohérentes, ...). Le travail de la région Bretagne se fait toujours dans un sens qualitatif et d'insertion dans le paysage.

Concernant le comité de suivi, il souhaite qu'en soit organisé un avant le lancement de l'enquête publique concernant en particulier les sédiments. Il faut donc trouver une date avant le mois de septembre. Madame Faysse estime qu'il est important de débattre des impacts en particulier en phase travaux, par exemple avec le monde de la pêche. Elle pense également qu'une réunion publique serait utile avant le lancement de l'enquête publique pour présenter le dossier et la démarche. Cela permettrait une meilleure qualité de l'enquête publique. Monsieur Perrin répond que des dates possibles seront diffusées dès que possible.

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