

2^{ème} Rapport intermédiaire de la concertation continue

Concertation continue
relative au projet de
modernisation du terminal
ferry du Naye (Saint-Malo)

Du 25 mai 2022 au 17 juillet 2023

Danielle FAYSSE Désignée par la
CNDP

Date de remise du rapport : le 27 juillet 2023



Sommaire

Sommaire	
Préambule	
Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP	3
La mission de la garante	3
Fiche d'identité du projet.....	
Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite de la concertation préalable	
Rappel des recommandations inscrites dans le bilan de la concertation préalable.....	7
Précisions à apporter de la part du responsable du projet.....	7
Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.....	7
Engagements du responsable de projet.....	8
Actualités liées au projet et évolutions.....	
Entre mars 2021 et mai 2022 date du 1 ^{er} rapport intermédiaire de la concertation continue :	9
Décisions du maître d'ouvrage	10
Entre mai 2022 date du 1 ^{er} rapport intermédiaire et juillet 2023:	10
Que s'est-il passé cette année en matière de participation ?	
Le suivi des engagements du porteur de projet	11
Réunion publique du 31 mai 2022.....	11
4 ^{ème} Réunion du comité de suivi du 14 décembre 2022	12
Refonte du site internet	14
Conférence de presse du 17 mai 2023	15
5 ^{ème} Réunion du comité de suivi du : 17 mai 2023.....	15
Avis du garant sur le déroulement de la concertation	16
Les arguments exprimés	
La synthèse des arguments	17
Les interrogations du public n'ayant pas obtenu de réponses à ce stade	18
La suite de la concertation continue	
Les prochaines étapes du projet et de la concertation.....	19
Préconisation du garant sur la suite de la concertation continue.....	19
Liste des annexes.....	

Préambule

A la suite de la concertation préalable sur le projet de modernisation du terminal ferry du Naye (Saint-Malo), menée du 1^{er} octobre au 13 novembre 2021, le Conseil régional de Bretagne a décidé de poursuivre son projet. Dans ce cadre, la participation et l'information du public continue. La Commission nationale du débat public a chargé Danielle FAYSSE de suivre cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Le présent document est le rapport intermédiaire n° 2 de la garante, couvrant la période du 25 mai 2022 au 27 juillet 2023. Il rend compte en toute neutralité et transparence de la concertation et des arguments échangés durant l'année passée et il indique les préconisations de la garante pour la suite de la concertation continue.

Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP

- 25 juin 2019 : La CNDP est saisie par le Conseil régional de Bretagne
- 1^{er} octobre 2020 – 13 novembre 2020 : Concertation préalable menée par Danielle FAYSSE et Pierre GUINOT-DELERY
- 14 décembre 2020 : Publication du bilan des garants
- 12 février 2021 : Publication du rapport des enseignements de la concertation du porteur de projet
- 03 mars 2021: début de la concertation continue, sous l'égide de Danielle FAYSSE
- **24 mai 2022 : Publication du 1^{er} rapport intermédiaire**
- **27 juillet 2022 : Publication du 2^{ème} rapport intermédiaire**

La mission de la garante

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une institution indépendante du gouvernement, chargée de défendre le droit individuel de participer et d'être informé sur des projets ayant des impacts sur l'environnement. Afin de veiller au bon respect de ce droit, elle désigne une personne neutre au projet et indépendante à l'égard de toute personne (maître d'ouvrage, parties prenantes, etc.) dont le rôle est de garantir la qualité des démarches de concertation mises en place par le porteur de projet.

Tout au long de sa mission, la garante fait attention à la transparence, la sincérité et l'intelligibilité des informations transmises, à traiter de manière équivalente chaque argument quel que soit son origine (expert, responsable du projet, citoyen, élu, etc.) et à inclure tous les publics, en particulier les plus éloignés de la décision.

Dans le cadre de la concertation continue, la garante s'assure que :

- les recommandations des garants et les engagements du maître d'ouvrage issus de la concertation préalable sont bien prises en compte ;
- les conditions d'un dialogue entre tous les publics sont réunies et que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public ;
- les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises sont transmises de manière intelligible et complète au public, puis font l'objet d'échanges.

La garante reçoit une lettre de mission qui spécifie les attentes de la Commission nationale du débat public concernant la démarche participative et informative dans le cadre du projet.

Fiche d'identité du projet

Maitre d'ouvrage :

La Région Bretagne et, plus particulièrement, la mission dédiée au projet au sein de la Direction des Ports (DP).

Contexte du projet :

Le Terminal du Naye accueille, à Saint-Malo, le trafic (fret et passagers) des ferries assurant des liaisons avec la Grande-Bretagne et les îles Anglo-Normandes. L'écluse créée en 1925, a été détruite durant la seconde guerre mondiale puis reconstruite en 1945. Le terminal du Naye a été mis en service en 1975, avec sa gare maritime et le poste à quai n°1. Entre 1992 et 1996, des travaux d'extension de terre-plein et de construction du poste à quai n°2, ont transformé le paysage de l'avant-port pour aboutir à la configuration actuelle. Le terminal se caractérise aujourd'hui par une réelle vétusté de ses différentes composantes (quais d'amarrage, bâtiment d'accueil du public, parking, dispositifs de contrôle et d'embarquement, circulation aux abords).

La Région Bretagne, autorité portuaire pour les 22 ports bretons, entend donc procéder à une rénovation globale en cohérence avec son souhait de conforter le développement du port de Saint-Malo dans son ensemble. Par ailleurs, une dimension importante du projet concerne la relation « ville - port » dans la mesure où le Terminal, comme le port lui-même, est étroitement imbriqué dans le tissu urbain.

Localisation du projet :



Objectifs du projet selon le MO :

Rénover les installations du Terminal du Naye et permettre une meilleure insertion de l'équipement dans son environnement urbain.

Caractéristiques principales :

Le projet comporte une option de référence et trois scénarios détaillés dans le dossier de concertation :

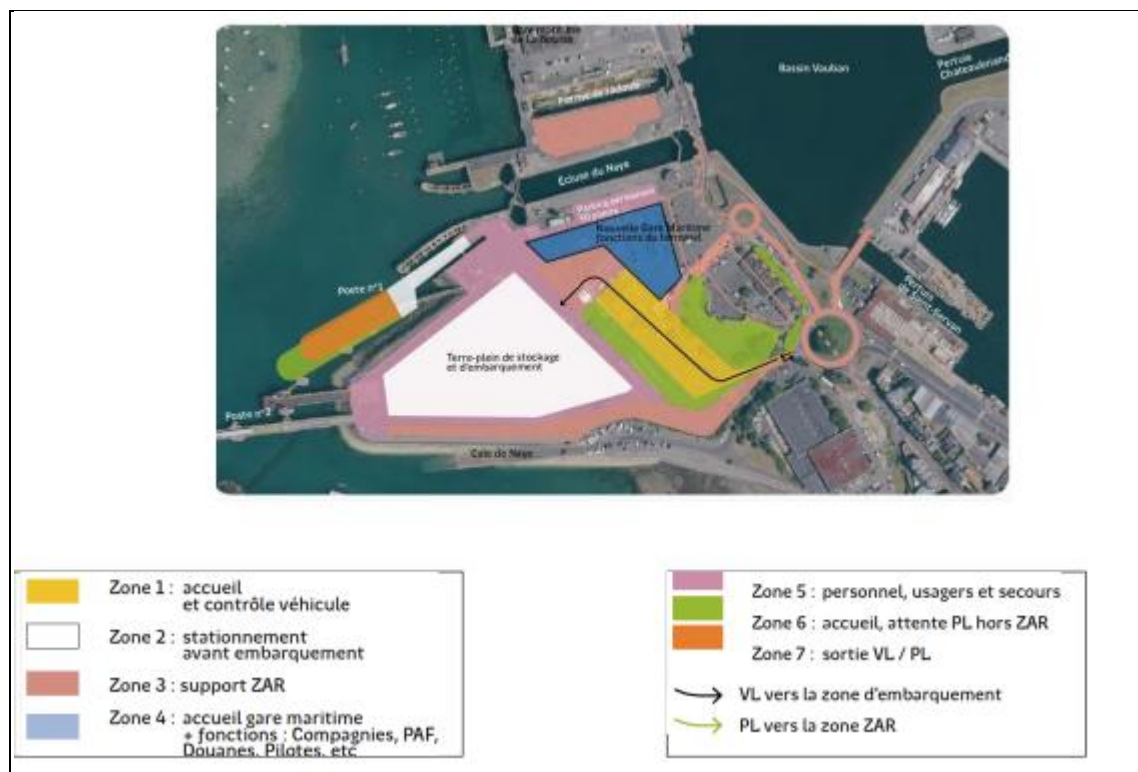
- L'option dite « de référence » est la plus proche de ce que l'on pourrait aussi nommer « option 0 ». Elle ne prend en effet en compte que des travaux obligatoires du fait de l'obsolescence des installations et donc liés à des considérations de sécurité et de sûreté. Toutefois, ce scénario inclut également l'amélioration des liaisons entre la ville et le port.

- En plus des travaux évoqués dans l'option de référence, le scénario 1 repose sur la déconstruction et la reconstruction du poste à quai n°1. Il s'agirait d'optimiser les conditions d'accès et les usages de cet équipement en le rendant opérationnel de manière permanente. Cela permettrait de désengorger le poste n°2 et ouvrirait la possibilité d'une escale supplémentaire l'après-midi.

- Le scénario 2 prévoit, lui, l'approfondissement et l'élargissement du chenal d'accès. Il en découlerait une capacité d'accueil de plus grands navires et la mise en place d'horaires d'escales plus attractifs qu'à l'heure actuelle. L'activité serait concentrée sur le poste n°2 dont l'accessibilité serait améliorée. En revanche, le poste n°1 serait abandonné, ce qui rendrait impossible la gestion de deux escales simultanées.

- Le scénario 3, privilégié par le maître d'ouvrage au moment où s'est organisée la concertation, réunit la plupart des travaux énumérés dans les trois options précédentes. Il y ajoute la construction d'une nouvelle gare maritime et la refonte complète du terre-plein.

Le schéma ci-dessous permet de visualiser le projet (scénario 3) :



Synthèse des scénarii

	Scénario de référence	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Travaux envisagés				
Reconstruction des emplacements nord et sud	*	*	*	*
Adaptation des installations au Brexit	*	*	*	*
Refonte de l'outillage poste 2	*	*	*	*
Travaux et équipements de sûreté	*	*	*	*
Remaniement interface ville-port	*	*	*	*
Amélioration de l'accueil des passagers dans la gare existante	*	*	*	
Reconstruction poste 1		*		*
Approfondissement et élargissement du chenal d'accès			*	*
Requalification du terre-plein				*
Construction d'une nouvelle gare maritime				*
Coût estimé (en M€ TTC)	35	60	50	110
Environnement	Point fort ; peu d'impact sur l'environnement naturel	Point fort ; peu d'impact sur l'environnement naturel Point de vigilance : Possibilité de nuisances acoustiques pendant les travaux	Point de vigilance ; impact potentiel du déroctage. Celui-ci nécessite une surveillance attentive, et des mesures de protection pendant la phase travaux	Point fort ; la nouvelle gare maritime s'intégrerait au paysage, et serait aux dernières normes environnementales. Point de vigilance : impact potentiel du déroctage. Celui-ci nécessite une surveillance attentive, et des mesures de protection pendant la phase travaux. Possibilité de nuisances acoustiques pendant la reconstruction du poste numéro 1
Interface Ville-port	Point fort ; circulation améliorée dans la ville.	Point fort ; circulation améliorée dans la ville.	Point fort ; circulation améliorée dans la ville. Point de vigilance ; la circulation sur le terre-plein peut être difficile à certains horaires.	Point fort ; circulation améliorée dans la ville, facilitée par la fluidité sur le terre-plein. Meilleure intégration du port dans la ville Point de vigilance ; maîtriser l'impact de l'augmentation du trafic sur la circulation
Économie		Point fort ; faible investissement relatif Point de vigilance ; diminution de l'attractivité du terminal et conséquences sur l'économie	Point fort ; maintien du niveau de fréquentation Point de vigilance ; investissement très important pour le poste 1	Point fort ; effet de levier d'un investissement important. Point de vigilance ; maîtriser les impacts sur les activités économiques pendant la phase travaux

Coût :

Montants scénarii en M€ TTC				
Scénario	référence	1	2	3
Volet maritime	20	40	30	48
Volet terrestre	10	10	10	42
Étude et frais divers	5	10	10	20
Montant total estimé	35	60	50	110

Calendrier :

Une fois prise la décision politique de la Région Bretagne de poursuivre le projet, le phasage prévoit, pour ses principales étapes, la réalisation d'un dossier d'avant-projet, le dépôt d'une demande d'autorisation de réaliser les travaux et une enquête publique.

Le début des travaux était initialement prévu en 2023 et la mise en service de l'installation rénovée pour fin 2025/début 2026.

Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite de la concertation préalable

Rappel des recommandations inscrites dans le bilan de la concertation préalable

Précisions à apporter de la part du responsable du projet

Le maître d'ouvrage s'est attaché à fournir des éléments de réponses aux questions posées tout au long du processus de concertation. Cette volonté s'est manifestée particulièrement lors de la réunion publique d'ouverture du 1er octobre 2020 et pendant le déroulement des différents ateliers thématiques. Des informations plus techniques ont été apportées à différents intervenants en contrepoint à leurs interrogations.

Tout au long de la concertation, la Région Bretagne a eu le souci de communiquer les informations en sa possession.

Cependant un certain nombre d'études sont encore à compléter ou affiner sans que cette situation soit imputable au porteur de projet. Compte tenu de l'état d'esprit positif de ce dernier, ces indications, bien identifiées, seront fournies quand aura été arrêté le scénario retenu.

Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

Les garants ont souhaité avant tout conforter la Région Bretagne dans son engagement à mettre en place un comité de suivi. Ce comité deviendrait de fait une des composantes du processus de concertation continue, c'est-à-dire de la poursuite de la concertation, entre la concertation préalable et l'enquête publique.

Dans l'attente du choix définitif du scénario par le maître d'ouvrage, cet outil de dialogue aurait vocation à prendre connaissance et à discuter des nouvelles études produites. La composition envisagée correspond aux exigences d'une interaction authentique entre les parties concernées. L'ouverture prévue à des citoyens « non organisés » est particulièrement intéressante et devra être traduite dans les faits.

Dans son bilan, le maître d'ouvrage précisera la composition du comité de suivi et les sujets sur lesquels il travaillera. La thématique du lien « Ville – Port » constitue un aspect majeur des échanges à mener dans la suite du calendrier. Ceci suppose donc une articulation serrée entre les deux collectivités concernées ; à savoir la Ville de Saint Malo et la Région Bretagne.

Engagements du responsable de projet

Pour le maître d'ouvrage, le processus de concertation, qui a pu se dérouler dans de bonnes conditions malgré le contexte de crise sanitaire, a permis de montrer que :

- la nécessité d'une modernisation du terminal, dans le cadre des différents scénarios proposés, ne suscite pas d'opposition de la part de la majorité de la population et des acteurs locaux ;
- celui-ci constitue l'opportunité d'une nouvelle dynamique pour l'activité portuaire et le développement économique du territoire.

Il a aussi noté des inquiétudes ou des interrogations qui ont porté sur :

- les nuisances sonores engendrées par les navires à quai et la qualité de l'air ;
- l'intégration du projet dans le paysage urbain ;
- le lien "ville-port" ;
- les impacts de l'augmentation du trafic routier sur la ville (congestion éventuelle de la circulation, qualité de l'air, bruit) ;
- la cohérence de la modernisation du terminal avec d'autres projets locaux (port de plaisance des Bas-Sablons...).

La Région Bretagne s'est engagée à mettre en œuvre les actions suivantes :

Le comité de suivi

La Région Bretagne installera un comité de suivi de la concertation, afin de maintenir la dynamique engagée. Cette instance permettra de continuer à informer la population tout au long du projet, y compris pendant la phase de travaux. Il sera constitué de collègues représentatifs des parties intéressées au projet : les institutions, les acteurs portuaires et économiques, les associations et les citoyens, dont des personnes issues de la population et ayant participé aux débats.

Les compléments d'études

Au cours de la concertation, plusieurs personnes ont demandé que l'étude socio-économique puisse approfondir les scénarios 1 et 2 pour que tous les scénarios disposent du même niveau d'expertise. Le porteur de projet s'est engagé à produire ces études complémentaires, avec comme objectif qu'elles soient idéalement disponibles lors de la publication du bilan du porteur de projet. L'étude est en cours et n'a pu être finalisée à temps pour être intégrée à ce bilan. Elle a été publiée avant la première réunion du comité de suivi.

Par ailleurs, les sujets n'ayant pu être étudiés pour la concertation, comme la qualité de l'air, feront l'objet de publications sur le site de la Région Bretagne lorsqu'elles seront disponibles.

Les nuisances sonores occasionnées par les navires amarrés la nuit

La Région Bretagne a chargé l'exploitant d'identifier les solutions envisageables pour les mettre en œuvre quelle que soit l'issue du projet.

Solution provisoire

Plusieurs options existent : installation d'un générateur d'électricité, installation d'un courant de quai, insonorisation des navires. Ces solutions doivent être appréciées au regard des impacts potentiels qu'elles induisent : le bruit, la qualité de l'air, le coût...

EDEIS, titulaire de la Délégation de Service Public intégrant le terminal du Naye, est en charge de leur réalisation. Il prévoit de mener les études de faisabilité et de proposer une solution technique d'ici la fin 2021 sous réserve que celle-ci réduise significativement les nuisances sonores et assure aux navires une source de courant stable. Le porteur de projet assurera la continuité d'information et de dialogue grâce au comité de suivi qui sera mis en place.

Solution définitive

La Région a entendu la demande des riverains relative à la mise en œuvre systématique d'une solution de courant à quai pour les navires restant amarrés la nuit sur le poste n°1, quel que soit le scénario retenu. L'opportunité d'intégrer au projet l'équipement en courant de quai du poste 2, non prévu initialement, a fait l'objet d'interrogation. Ces dispositions seront étudiées dans le cadre des études techniques en cours. Le porteur de projet assurera la continuité d'information et de dialogue grâce au comité de suivi qui sera mis en place.

La réappropriation des espaces par les habitants pour valoriser les activités et le patrimoine du port

Ce besoin a été exprimé à de nombreuses reprises et a nourri une part importante des débats. Concrètement, la restauration ou l'aménagement de points de vue sur les activités maritimes et nautiques du port sont souhaités. L'écluse, avec ses sassées et les activités afférentes, est particulièrement prisée des malouins. Toutefois, depuis la restriction progressive des accès à cet ouvrage pour des raisons de sûreté et de sécurité, l'observation de cette activité ne se fait pas dans de bonnes conditions.

Aussi, il est apparu intéressant à la population de bénéficier de la proximité de la future gare maritime avec l'écluse du Naye pour aménager un espace propice à ce loisir, depuis le toit de la gare.

La Région Bretagne a engagé des études complémentaires avec le maître d'œuvre du projet pour contribuer à atteindre cet objectif. Sollicités sur la base de ces études complémentaires, les services de l'Etat, compétents en matière de sûreté, ont indiqué, par avis officiel en date du 17 janvier 2021, que ces aménagements en toiture étaient contraires aux principes de sûreté portuaire. Le toit de la gare maritime du Naye ne sera donc pas accessible au public.

Toutefois, la gare maritime proposera au 1^{er} étage du bâtiment un bar/restaurant avec une vue panoramique sur le port des bas Sablons et Saint Servan.

La Région Bretagne poursuivra cette réflexion avec EDEIS, afin d'aménager à terme des points de vue valorisant à la fois le patrimoine et les activités du port.

La collaboration avec la Ville et l'agglomération de Saint-Malo

Le travail avec la Ville et l'agglomération de Saint-Malo, engagé de longue date au niveau technique et politique, sera encore renforcé, en particulier pour aborder les questions de circulation routière, de solutions logistiques, et plus généralement d'interface ville-port. Les effets de l'augmentation éventuelle de l'activité du terminal sur la circulation routière, et plus généralement sur les conditions de vie des malouins, devront être pris en compte dans les schémas de déplacement de l'agglomération. La Région Bretagne y apportera son concours.

Tout au long des étapes à venir, la page dédiée au projet sur le site de la Région Bretagne servira de point d'information pour le public : www.bretagne.bzh/actualites/modernisation-du-terminal-ferry-du-naye

Actualités liées au projet et évolutions

Entre mars 2021 et mai 2022 date du 1^{er} rapport intermédiaire de la concertation continue :

- Les dossiers techniques d'avant-projet ont été réceptionnés et ont été analysés ;
- Les études environnementales se sont poursuivies ;

- Une étude de faisabilité a été engagée par EDEIS sur la question du courant de quai provisoire.

Conformément à ses engagements, la Région Bretagne a :

- Installé le 18 mai 2021 un comité de suivi de la concertation. Cette instance permet de continuer à informer la population tout au long du projet, y compris pendant la phase de travaux ;
- Mis à disposition les études au fur et à mesure de leur publication (états initiaux).

Décisions du maître d'ouvrage

Réuni en session plénière le 7 avril 2022, le Conseil régional de Bretagne a décidé de retenir le scénario n°3. Le coût total du chantier a été actualisé, il s'élèvera à 150 millions d'euros.

Le calendrier a également été revu :

Les études de maîtrise d'œuvre se poursuivront jusqu'à la fin de l'année 2022. En 2023, les appels d'offres seront lancés auprès des entreprises afin que le chantier puisse se dérouler entre 2024 et 2026. Les activités seront maintenues pendant les travaux.



AREP

Entre mai 2022 date du 1^{er} rapport intermédiaire et juillet 2023:

Les études environnementales se sont poursuivies et seront publiées sur le site de la Région Bretagne en septembre 2023.

L'étude des effets sur le paysage, datée d'août 2022, a été publiée sur le site internet du Conseil régional.

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.

Le 21 juillet 2023, la Police de l'eau, service coordinateur de la demande d'autorisation environnementale, a formulé des demandes de compléments et annoncé que la demande de dérogation « espèces protégées » (cétacés, goéland argenté) devra être présentée au Conseil National de Protection de la Nature (CNP).

L'enquête publique qui devrait se dérouler en octobre 2023 est repoussée à début 2024.

Autorisations d'urbanisme

Une demande de permis d'aménager sera déposée. Elle est obligatoire pour les voiries, stationnement, espaces publics car le projet est situé dans un périmètre de protection et site classé.

Le permis de construire lié à la gare maritime sera également déposé ainsi qu'un permis de démolir.

L'objectif est de déposer le dossier pour la fin juillet 2023.

Décision du maître d'ouvrage

La Région Bretagne a décidé de procéder à **un 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.

Par souci de transparence et de cohérence, la Région Bretagne a fait le choix de présenter la globalité du projet, qu'il s'agisse des dossiers de demande d'autorisation ou de l'information du public.

Que s'est-il passé cette année en matière de participation ?

Le suivi des engagements du porteur de projet

Depuis mai 2022 plusieurs actions ont été menées pour favoriser l'information et la participation du public : une réunion publique s'est tenue le 31 mai 2022, deux comités de suivi ont été organisés en décembre 2022 et mai 2023. Le dernier a été précédé d'une conférence de presse. Parallèlement le site internet du projet a été remanié.

Réunion publique du 31 mai 2022

Cette réunion, présidée par M. Perrin, Vice-président du Conseil régional, s'est déroulée au Théâtre de l'Hermine – Place Bouvet à St-Servan en présence de M. Lurton, maire de Saint Malo et Président de Saint-Malo Agglomération.

Elle a rassemblé 260 personnes pendant une durée de 2h20.

Après accueil du public par M. le Maire de Saint Malo et rappel des différentes étapes de la concertation par M. Perrin et Mme Faysse, garante, la première partie de la réunion a été consacré à la présentation :

- De la démarche de concertation continue et au rappel des travaux du comité de suivi ;
- Du 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 ce choix du scénario n°3, 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 ;

- De la description de la consistance des travaux d'accès nautiques et des ouvrages génie civil ;
- De la dimension environnementale du projet ;
- Du volet terrestre du projet, gare maritime, terre-plein;
- Des étapes du projet et de son calendrier.

Lors de la séance d'échange avec le public qui a succédé à ces présentations, les interventions et les interrogations ont porté sur les thématiques suivantes :

- Le devenir de la Gare de maritime de la Bourse, située hors du périmètre du projet ;
- Les accès piétons au poste n°2, le plus éloigné depuis la nouvelle gare maritime ;
- Les pentes des rampes d'accès ;
- La surface dédiée aux commerces dans la nouvelle gare ;
- La méthode d'intégration du risque de submersion marine dans le projet et son actualisation ;
- L'électrification des deux postes et du port en général ;
- L'approfondissement du chenal (déroctage, battage de pieux, extraction de vase) et ses impacts sur la biodiversité, et conséquemment sur la pêche ;
- Les conséquences en matière de fréquentation touristique ;
- L'impact sur les circulations (piétonne entre l'intra muros et les Bas Sablons, automobile et augmentation du trafic fret) ;
- La mise en place d'une plateforme retro-portuaire ;
- La sécurisation des flux piétons et cyclistes ;
- La possibilité de ferroutage ;
- L'impact financier du projet pour les habitants ;
- Des sujets qui ne concernent pas le projet mais l'aménagement du port de Saint-Malo (accueil du paquebot du Ponant, matériel de pêche stocké du côté de la porte de Dinan, aménagement du port des Bas Sablons).

4^{ème} Réunion du comité de suivi du 14 décembre 2022

Présidée par M. Pérrin, Vice-président du Conseil régional, la réunion s'est déroulée au Carré, à Saint-Malo de 18h30 à 20h15 en présence de 15 membres du comité de suivi

Après accueil du public par M. Perrin ce dernier a rappelé que le dernier comité de suivi avait pour objet de se positionner sur les scénarios, que le scénario 3 avait reçu un soutien prononcé. Il est annoncé que des contributions ont été reçues auxquelles il sera répondu en fin de séance.

Déroulement de la réunion du comité de suivi :

Point d'avancement des études :

- Les études socio-économique, paysage, faune-flore sont terminées et les conclusions présentées ;
- Les études acoustique sous-marine, qualité des eaux, hydrodynamique, trafic sont en cours ;
- Les études qualité de l'air, acoustique terrestre, avifaune et mammifères marins, étude benthique ont été lancées plus récemment.

L'étude paysage : le périmètre retenu est celui des co-visibilités. 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.

L'étude hydro-sédimentaire : les simulations prennent en compte les travaux du terminal et du port des Bas Sablons. Les aménagements envisagés auront très peu d'influence sur la courantologie locale. Les principales variations concernent le bassin des Sablons, mais demeurent relativement faibles. La dispersion des panaches turbides pendant les travaux, se fera dans l'axe nord-sud, avec des niveaux de concentration d'un maximum ponctuel de 10 mg/litre, alors que le bruit de fond actuel est compris entre 5 et 10 mg/litre.

90 000 m³ de matériaux seront déroctés ou dragués, 20 000 m³ seront réutilisés dans le cadre du chantier maritime, dont 8 000 m³, emprisonnés dans les caissons des embectages, 40 000 m³ en nivellement du terre-plein du Naye. Il resterait 30 000 m³ à gérer, avec la possibilité de stockage 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 :

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).

Réponses aux contributions apportées sur le site Internet

➤ Passerelle et insertion paysagère

Pour l'association Droits de Cité et le Collectif Sablons, qui ne s'opposent pas au projet, 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. Au vu des quelques éléments mis à disposition, ils pensent que le projet en l'état porte une atteinte significative à la visibilité de la façade Sud emblématique de la cité corsaire. En conséquence, ils demandent la suppression de la passerelle et l'adaptation du projet de la gare. Leur 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.

Plusieurs autres contributions abordent également cette thématique, avec des positionnements similaires.

Les caractéristiques et usages de la passerelle sont présentés : 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 vitrée ; poteaux bois et casquette pour protéger des intempéries. Les échanges avec l'architecte des bâtiments de France ont été entamés. Le dépôt de la demande d'autorisation d'urbanisme 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 au projet mais 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.

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 se déclare favorable à la publication des visuels 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.

Les échanges se sont poursuivis entre les partisans du projet, vu comme une gare paysage, qui reprend l'esprit du lieu de Saint Malo et va requalifier le site et ceux qui s'inquiètent de l'occultation de la vue sur remparts depuis la cité d'Aleth et le port des Bas Sablons. Le terminal étant au milieu de tout un ensemble patrimonial. Le fonctionnement de la gare maritime sur deux étages est remis en cause. Pour certains l'utilité de la passerelle est à démontrer car la majorité des passagers transite en voiture.

Plusieurs intervenants considèrent que l'impact visuel ne peut pas actuellement être évalué par manque d'éléments techniques. La Région s'engage à mettre de nouveaux visuels à disposition.

Le sujet du projet de parking d'attente pour les poids lourds est évoqué ainsi que la gestion de l'interface ville-port qui ne doit pas se limiter à la façade entre le bassin et la gare maritime. Il est

proposé d'utiliser l'espace de la piscine du Naye, ce qui permettrait également de revoir l'accès à la cale du Naye.

➤ Scénario retenu

En réponse aux questions extraites des contributions qui interrogent sur la pertinence du scénario retenu et son dimensionnement, la Région a rappelé que :

- L'objectif du projet n'est pas de faire un surinvestissement mais de s'adapter à des tailles de bateaux supérieures et de réaliser un équipement qui permettent de gérer les différents flux, y compris lorsque les contrôles biométriques seront mis en place et de limiter les temps d'attente ;
- L'hypothèse retenue est de 550 passagers piétons (chiffre déjà atteint) à passer en une heure, ce qui donne une surface cible à atteindre ;
- 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

Il est précisé que le PRRSM, 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.

Le 23 mai 2022, un nouvel arrêté a classé Saint Malo en catégorie A, mais il n'y a pas d'obligation de rehausser le bord à quai.

L'altimétrie du terre plein a été arbitrairement fixée à la cote centennale (14,63 mètres) car les équipements ont une durée de vie longue.

Cependant l'exploitation doit être possible aujourd'hui (pente des rampes routières et piétons).

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

Refonte du site internet

En début d'année 2023, suite aux critiques de certaines associations et aux remarques de la garante le site internet du projet a été modifié pour améliorer sa présentation et faciliter son utilisation.

Il est accessible depuis l'adresse : <https://ports.bretagne.bzh/grands-projets/terminal-ferry-du-naye>

Le public peut plus aisément y trouver des informations sur le projet et sur les différentes étapes de la concertation, préalable et continue.

Les études environnementales et économiques y sont publiées ainsi que les comptes rendus des comités de suivi des réunions publiques et les commentaires, questionnement et prises de position du public.

Les contributions publiées dans le cadre de la concertation continue :

- Commentaires de M. Bernard Goguel – 13/12/21
- Commentaire de M. Guillaume Loiseau – 31/08/2022
- Commentaire de M. Bernard Goguel – 22/09/20022
- Commentaire de M. Gilles Béraud Sudreau – 01/10/22
- Commentaire de l'association Droits de Cité – 13/10/22
- Commentaire du collectif Sablons – 13/10/22
- Commentaire du collectif Sablons – 28/11/22

- Commentaire de Mme Maryse Pierrard – 30/03/23
- Commentaire de M. Jean-Claude Lointier – 30/03/23

Les réponses aux interrogations ont été apportées dans le cadre des réunions du comité de suivi.

Conférence de presse du 17 mai 2023

M. Perrin-Sarzier, Vice-président du Conseil régional a tenu, le 17 mai 2023, une conférence de presse depuis la digue des Bas Sablons pour présenter l'état d'avancement du projet, son phasage et le dispositif mis en place temporairement pour apprécier l'impact visuel de la passerelle. Pour faciliter le repérage, un textile orange a été installé sur le terminal à une hauteur de 7 mètres qui correspond à l'altimétrie envisagée pour le haut de la passerelle (toiture).

Cette conférence de presse a aussi permis au maître d'ouvrage de répondre aux critiques de l'association Droit de Cité et du collectif Sablons qui sont intervenus en a plusieurs reprises fin 2022 début 2023 dans le presse et lors d'une réunion en produisant leurs propres photomontages et techniquement contestables (vues zoomées) de l'impact visuel du projet de terminal et en particulier de la passerelle depuis les Bas Sablons.

5^{ème} Réunion du comité de suivi du : 17 mai 2023

Présidée par M. Pérrin, Vice-président du Conseil régional, la réunion s'est déroulée au Carré, à Saint-Malo de 18h00 à 20h20 en présence de 19 membres du comité de suivi

Dès la mise en place du comité de suivi, sa composition a été conçue pour être évolutive. Ainsi, quatre nouveaux membres ont intégré le comité de suivi et participé à la réunion:

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

Cette réunion, organisée à la suite de la conférence de presse précédemment évoquée, a été essentiellement consacrée à la thématique de l'insertion paysagère du projet de gare maritime et de la passerelle dans le paysage malouin.

M. Mammarella, de l'agence MAP, qui intervient sur le projet depuis 2016 a retracé l'historique du projet et le processus d'élaboration du programme d'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.

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 lui 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.

M.Kazakov, de l'agence AREP, a présenté le projet architectural retenu, le choix des matériaux et ses performances environnementales. Le bâtiment est d'une hauteur d'environ 9 mètres, sensiblement la même que celle du poste de commande, et moins haut que la capitainerie. La passerelle est complètement transparente (toiture à 7 mètres de hauteur, garde-corps en maille inox).

Les échanges et questionnement des membres du comité de suivi ont porté sur:

- La hauteur de l'acrotère ;
- La nécessité d'avoir un bâtiment R+1 avec les passagers en hauteur ;

- Le fait que la passerelle aurait pour effet de masquer les remparts ;
- Le stationnement des poids lourds à l'extérieur de la ville ;
- L'information à venir en matière d'extraction des sédiments et du déroctage.

La Région a également fait un point sur le calendrier des procédures de demande d'autorisation environnementale et d'urbanisme. L'enquête publique devrait se dérouler en octobre 2023. L'objectif est d'obtenir l'autorisation en avril 2024.

Le travail réalisé sur la perception de la passerelle, demandé à l'agence MAP, a été présenté au comité de suivi, même si le phasage des travaux prévoit une installation de la passerelle à compter de 2030.

Pour faciliter le repérage, un textile orange a été installé sur le terminal pour le weekend à une hauteur de 7 mètres qui correspond à l'altimétrie envisagée dorénavant pour le haut de la passerelle (toiture).

L'impact visuel du projet est présenté depuis la cité d'Aleth, la cale des Bas Sablons, l'intra muros la (hauteur de la passerelle variant de 8 à 7 m).

Plusieurs intervenants (Collectif Sablons) réitèrent leur demande, de disposer de vues à partir de la digue des Bas Sablons, ou du Cunningham.

En réponse M. Perrin s'est engagé à faire réaliser les visuel demandés tout en rappelant que les vues zoomées produites par le collectif ne sont pas les vues réelles et que l'ABF devra donner son accord sur le projet.

Madame Faysse, garante, intervient pour constater que les derniers échanges n'ont été ni sereins ni respectueux et note que la région Bretagne accepte de produire les vue demandées pour apaiser les choses. Elle demande que ces visuels soient réalisés depuis la voie publique et non des terrasses des cafés.

La dégradation du climat des interventions au sein du comité de suivi a également été relevée et regretté par plusieurs membres.

Avis du garant sur le déroulement de la concertation

Depuis la publication du premier rapport intermédiaire, le maître d'ouvrage a organisé une réunion publique qui a rassemblé pendant plus de deux heures 250 personnes le 31 mai 2022.

Le nombre et la nature des questions posées lors de cette réunion montrent que la population est bien informée du projet, s'y intéresse et est attentive à son évolution.

Deux réunions du comité de suivi ont été organisées, ce qui confirme la volonté de la Région de maintenir son fonctionnement jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique. A chaque réunion, le Vice Président de la Région a rappelé son intention de maintenir ce comité de suivi au delà de cette échéance, lors des travaux d'aménagement.

Ces réunions ont permis de maintenir le dynamisme établi lors de la concertation préalable, de faire le point sur l'évolution du projet, le phasage des travaux décidé par la Région Bretagne et de présenter l'état d'avancement des études environnementales et paysagères.

Je relève que malgré la décision de phasage des travaux, le maître d'ouvrage a fait le choix de continuer à présenter le projet dans sa globalité, en particulier le sujet de la passerelle, qui fait débat, bien que celle-ci ne sera effectivement réalisée que lorsque le poste 1 sera aménagé, soit à partir de 2030.

Je note également que la Région Bretagne a pris le soin d'apporter, lors du comité de suivi n°4 des réponses aux questions et commentaires recueillis et publiés sur le site du projet (choix du scénario retenu, prise en compte de l'évolution du niveau de la mer).

La composition du comité de suivi a été élargie pour intégrer 4 nouveaux membres, ce qui porte le nombre de ses membres à 32. Cet élargissement montre bien la volonté du maître d'ouvrage d'intégrer dans le comité de suivi, et donc dans le débat, toutes les entités (association, collectif) intéressées.

Depuis fin 2022, j'observe que le débat s'est cristallisé sur l'aspect paysager du projet et en particulier sur l'impact visuel de la passerelle. Cette préoccupation et les demandes réitérées de certains intervenants de disposer de nouveaux photomontages, en particulier depuis la digue des Bas Sablons, ont, à mon avis, occulté le débat sur d'autres impacts du projet tout aussi importants : extraction de roches et de sédiments, circulations piétonnes et automobiles, aménagement d'un parking à l'extérieur du centre ville pour le stationnement des poids lourds...

Ainsi la réunion du comité de suivi du 17 mai 2023 a été essentiellement consacrée à ce sujet. Une intervention agressive mettant en doute la fiabilité des documents et visuels présentés, ajoutée aux menaces de recours contre le permis de construire parues dans la presse ont eu pour effet de dégrader le climat régnant au sein de cette instance, jusqu'ici particulièrement serein et constructif.

Malgré tout je retiens l'attitude positive de la Région Bretagne qui dans un souci de transparence et d'apaisement a accepté de faire réaliser deux nouveaux visuels depuis la digue des Sablons. Ces visuels ont été mis à la disposition du public sur le site du projet dès le mois de mai 2023.

Concernant le site Internet du projet, sa mise à jour en temps réel tout au long de la concertation est un peu laborieuse. Si le site a été effectivement remanié début 2023, pour permettre une meilleure compréhension des différentes étapes de la concertation et faciliter l'accès aux documents, études et commentaires du public, on ne peut que regretter les difficultés matérielles et administratives rencontrées pour le faire évoluer, y déposer les études et les rendre accessibles au public. Ainsi, la publication des études figurant dans le dossier de demande d'autorisation environnementale ne sera effectuée qu'en septembre 2023.

La conférence de presse du 17 mai 2023, organisée depuis la digue des Bas Sablons a également permis de diffuser auprès du public des informations sur l'état d'avancement du projet, son phasage et le dispositif mis en place temporairement pour apprécier l'impact visuel de la passerelle.

Malgré la réunion publique de mai 2022, la refonte du site Internet et l'organisation d'une conférence de presse de mai 2023, il convient de constater, comme précédemment, la difficulté rencontrée d'inclure dans la durée tous les publics dans cette démarche de concertation au long cours.

L'organisation d'une réunion publique prévue en novembre 2023 et son annonce dans les médias devrait contribuer à mieux informer le public sur le projet, ses impacts et l'intérêt de participer à l'enquête publique.

Les arguments exprimés

La synthèse des arguments

Ils ont largement été exposés dans la présentation du déroulement des réunions du comité de suivi.

En synthèse qu'il s'agisse des contributions publiées sur le site internet de la concertation ou de celles recueillies lors de la réunion publique et des réunions du comité de suivi les interventions ont porté :

Sur le choix du scénario

Si l'utilité voire l'urgence des travaux portuaires (chenal, embectages, jetées...) n'est pas contestée, certaines contributions réinterrogent le choix du scénario retenu par la Région et son dimensionnement en particulier celui de la gare maritime, au regard de l'évolution du trafic transmanche, du Brexit et des enseignements apportés par la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid.

A l'inverse, d'autres expriment l'idée que les installations terrestres sont obsolètes et qu'il ne faut pas laisser passer l'opportunité de construire une nouvelle gare maritime adaptée aux besoins de l'évolution du trafic, faute de voir l'équipement perdre son attractivité au bénéfice d'autres ports.

Sur l'adaptation du projet aux prévisions de montée du niveau marin à l'horizon 2100.

Selon les intervenants, il faut réviser la circulaire de juillet 2011 pour préparer Saint-Malo à une montée du niveau marin d'au moins 1 m et non plus 0,60 m en 2100. Et donc réviser le PPRSM.

Sur les travaux maritimes

Les modalités d'extraction des sédiments et des roches et leur devenir sont un sujet de préoccupation exprimé à plusieurs reprises lors des comités de suivi.

Sur la mise en place d'une plateforme retro-portuaire pour le stationnement des poids lourds.

Les interrogations concernent l'état d'avancement du travail engagé par la Ville et l'agglomération de Saint-Malo.

Sur l'impact paysager du projet et plus particulièrement sur l'impact visuel du futur terminal du Naye et de la passerelle pour les promeneurs depuis l'anse des Sablons.

Certains commentaires expriment l'idée que cette construction portera une atteinte inacceptable au patrimoine de la ville de Saint-Malo et que la réalisation de la passerelle occultera la vue sur les remparts depuis l'anse des Sablons. En conséquence, la suppression de la passerelle et l'adaptation du projet de la gare sont demandées.

Des demandes complémentaires de modélisations à partir de différents points de vue ont été formulées. Les photomontages ont été réalisés.

A l'inverse, des intervenants estiment que « considérer seulement sous l'angle de l'impact et de la visibilité zéro un équipement public situé dans une zone portuaire est réducteur et non pertinent par rapport aux enjeux patrimoniaux.

Il serait plus approprié de considérer le port et la gare maritime comme des éléments constitutifs d'un patrimoine maritime vivant et en devenir. Comme le démontre l'histoire, le patrimoine historique n'a de sens qu'au regard de sa transformation ».

Les interrogations du public n'ayant pas obtenu de réponses à ce stade

A chaque réunion du comité de suivi le porteur de projet s'est attaché à apporter des réponses aux interrogations du public et aux commentaires recueillis sur le site de la concertation (voir supra).

Cependant le débat s'est focalisé sur l'aspect paysager du projet et en particulier sur l'impact visuel de la passerelle. De ce fait, l'information sur les autres impacts environnementaux et les mesures ERC (éviter réduire compenser) développées par le maître d'ouvrage dans le dossier de demande d'autorisation environnementale n'a pas été beaucoup discutée.

La suite de la concertation continue

Les prochaines étapes du projet et de la concertation

A la demande du service instructeur, le dossier de demande d'autorisation environnementale doit être complété et les demandes liées aux espèces protégées seront présentées devant le CNPN.

Parallèlement, le maître d'ouvrage s'est engagé à mettre à la disposition du public dès septembre 2023 une version provisoire des études déjà réalisées.

Une réunion du comité de suivi est programmée pour le 13 septembre 2023. Ce sera l'occasion de faire le point sur les procédures de demandes d'autorisation environnementale, de permis d'aménager et de construire.

Les études d'impact environnementales et les mesures ERC (éviter, réduire compenser) seront présentées et feront l'objet de débats.

La présence de Monsieur le Maire de Saint Malo permettra d'élargir la discussion aux projets connexes et à l'interface Ville-Port. L'état d'avancement de la réflexion sur la réalisation d'une plateforme logistique sera présenté.

Une réunion publique sera organisée avant le lancement de l'enquête publique pour présenter le dossier d'enquête, l'étude d'impact et la procédure. Cela permettra de faciliter la compréhension du dossier et d'améliorer la participation à l'enquête publique.

Préconisation du garant sur la suite de la concertation continue

Les études et les compléments d'études demandés par le service instructeur devront être mis à la disposition sur le site de la Région dans les meilleurs délais en précisant bien qu'il s'agit de versions provisoires.

L'élargissement du comité de suivi à de nouvelles entités a eu pour conséquence de cristalliser le débat sur l'impact paysager du projet. Les échanges sur le sujet ont été assez vifs, voire discourtois. En conséquence, le maître d'ouvrage devra veiller à ce que tous les aspects du projet soient présentés et débattus dans un climat serein et apaisé. Lors de la prochaine réunion du comité de suivi, la garante rappellera les valeurs de la CNDP et insistera à nouveau sur les règles du débat public.

Il en sera de même lors de la réunion publique qui devrait se tenir en fin d'année 2023. Elle devra faire l'objet d'une campagne de communication importante.

Cette réunion de présentation du projet et de ses impacts, sera ouverte à tous les publics. Elle permettra de faciliter l'accès à l'information sur l'évolution du dossier, les étapes du chantier, les nouveaux éléments techniques et scientifiques disponibles et de présenter l'articulation de la concertation avec l'enquête publique préalable à l'obtention des autorisations.

Liste des annexes

- Annexe 1 : Compte rendu de la réunion publique du 31 mai 2022
- Annexe 2 : Compte rendu de la réunion du comité de suivi du 14 décembre 2022
- Annexe 3 : Compte rendu de la réunion du comité de suivi du 17 mai 2023

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.

Modernisation du terminal ferry du Naye

Réunion publique du 31 mai 2022



Un port
de la Région Bretagne



UNION EUROPÉENNE





Accueil

M. Gilles Lurton

Maire de Saint-Malo et Président de Saint-Malo Agglomération



Accueil

M. Stéphane Perrin

Vice-président de la Région Bretagne

Référent régional pour le suivi du port de Saint-Malo



Sommaire

Le périmètre du projet

Le rappel des 4 scénarios d'aménagement

La démarche de concertation

Le projet retenu par la région Bretagne

Temps d'échanges

Le périmètre du projet

La région Bretagne et ses 22 ports



Le périmètre du projet

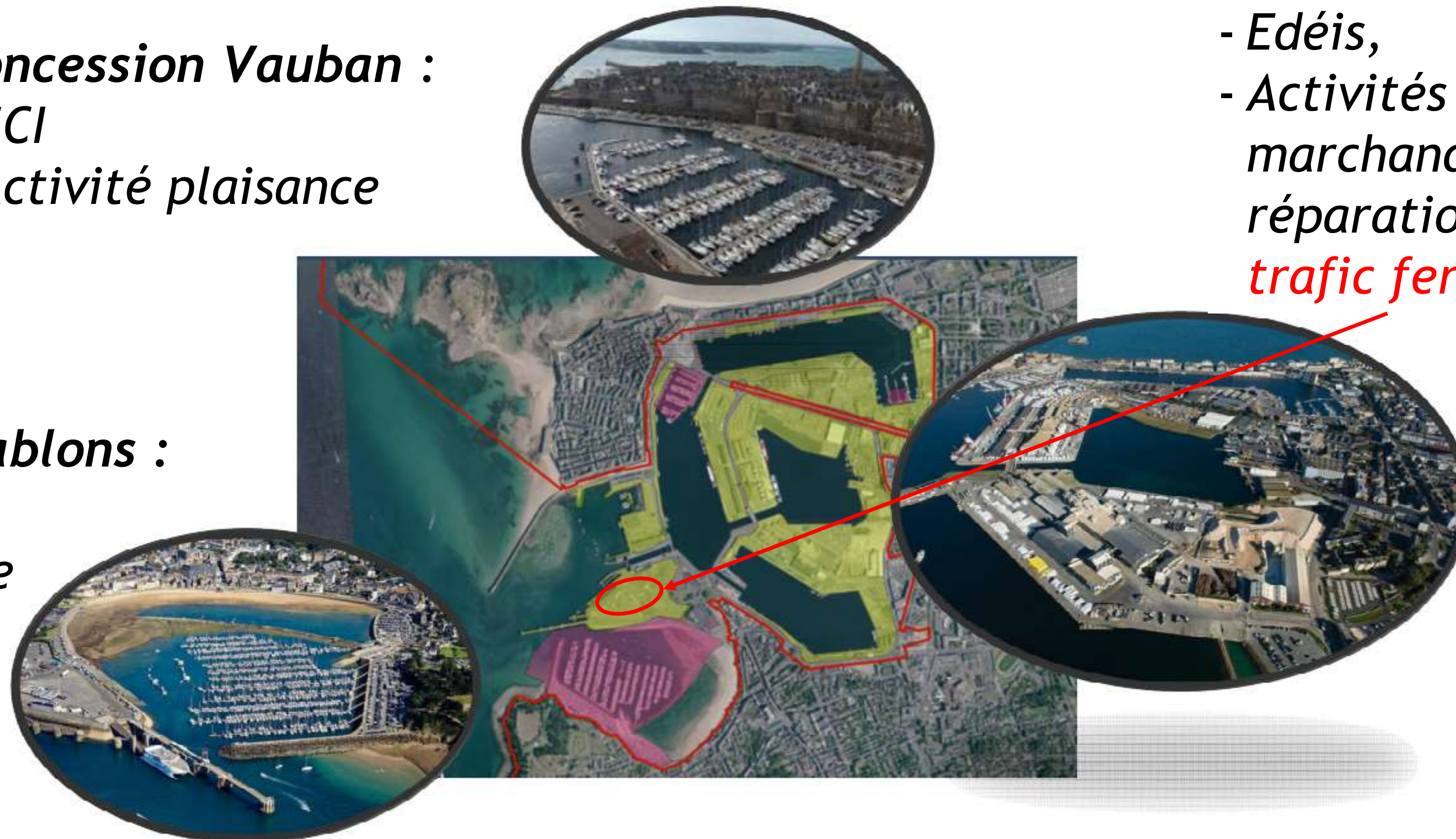
Environnement du projet

Concession Vauban :

- CCI
- *Activité plaisance*

Concession Bas Sablons :

- *Ville de St-Malo,*
- *Activité plaisance*



Concession commerce-pêche:

- *Edéis,*
- *Activités trafic marchandises, construction - réparation navale, pêche, trafic ferries*

Le périmètre du projet

Le terminal du Naye : périmètre actuel



Embeccages : années 40 reconstruits entre 1948 et 1952

Poste n° 1 et gare maritime : construction à partir de 1975

Poste n° 2 et extension terre-plein réalisés en 1992/93

Le périmètre du projet

Le terminal du Naye : périmètre projet



Périmètre terminal actuel

+ interface ville-port

+ embectages nord et sud

+ dragage de l'avant-port

+ dragage du chenal d'accès



Sommaire

Le périmètre du projet

Le rappel des 4 scénarios d'aménagement

La démarche de concertation

Le projet retenu par la région Bretagne

Temps d'échanges



Port de
Saint-Malo

MODERNISATION DU

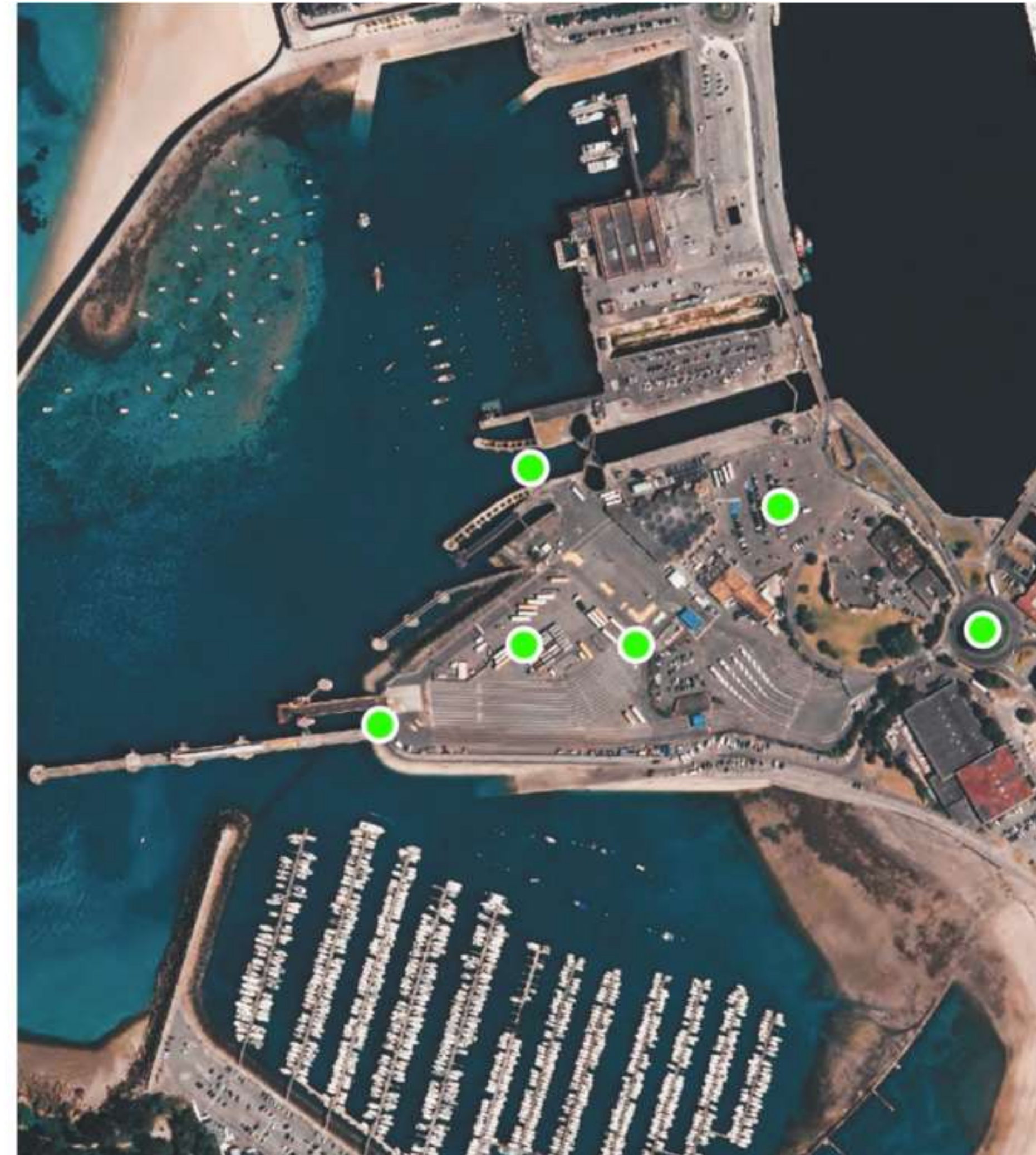
TERMINAL DU NAYE



Le rappel des 4 scénarios d'aménagement








Scénario de référence

- Reconstruction des embectages nord et sud ●
- Adaptation des installations au Brexit ●
- Refonte de l'outillage du poste 2 ●
- Travaux et équipements de sûreté ●
- Remaniement interface ville-port ●
- Amélioration de l'accueil des passagers dans la gare existante ●



Le rappel des 4 scénarios d'aménagement

Scénario 1

- Reconstruction des embectages nord et sud 
- Adaptation des installations au Brexit 
- Refonte de l'outillage du poste 2 
- Travaux et équipements de sûreté 
- Remaniement interface ville-port 
- Amélioration de l'accueil des passagers dans la gare existante 
- Reconstruction du Poste 1 



Le rappel des 4 scénarios d'aménagement

Scénario 2

Reconstruction des embectages nord et sud 


Adaptation des installations au Brexit 


Refonte de l'outillage du poste 2 

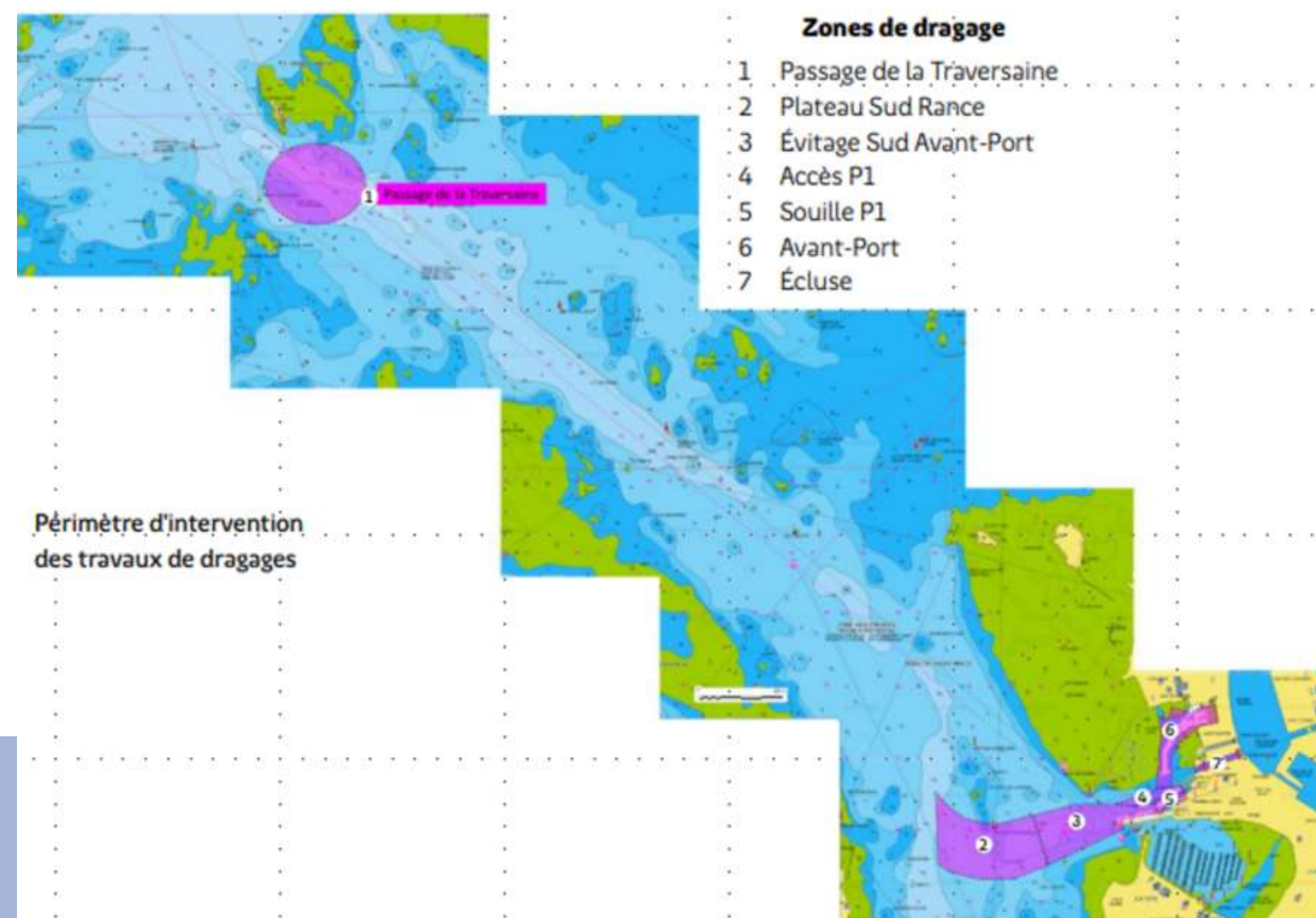
Travaux et équipements de sûreté 

Remaniement interface ville-port 

Amélioration de l'accueil des passagers
dans la gare existante 

Reconstruction du Poste 1 

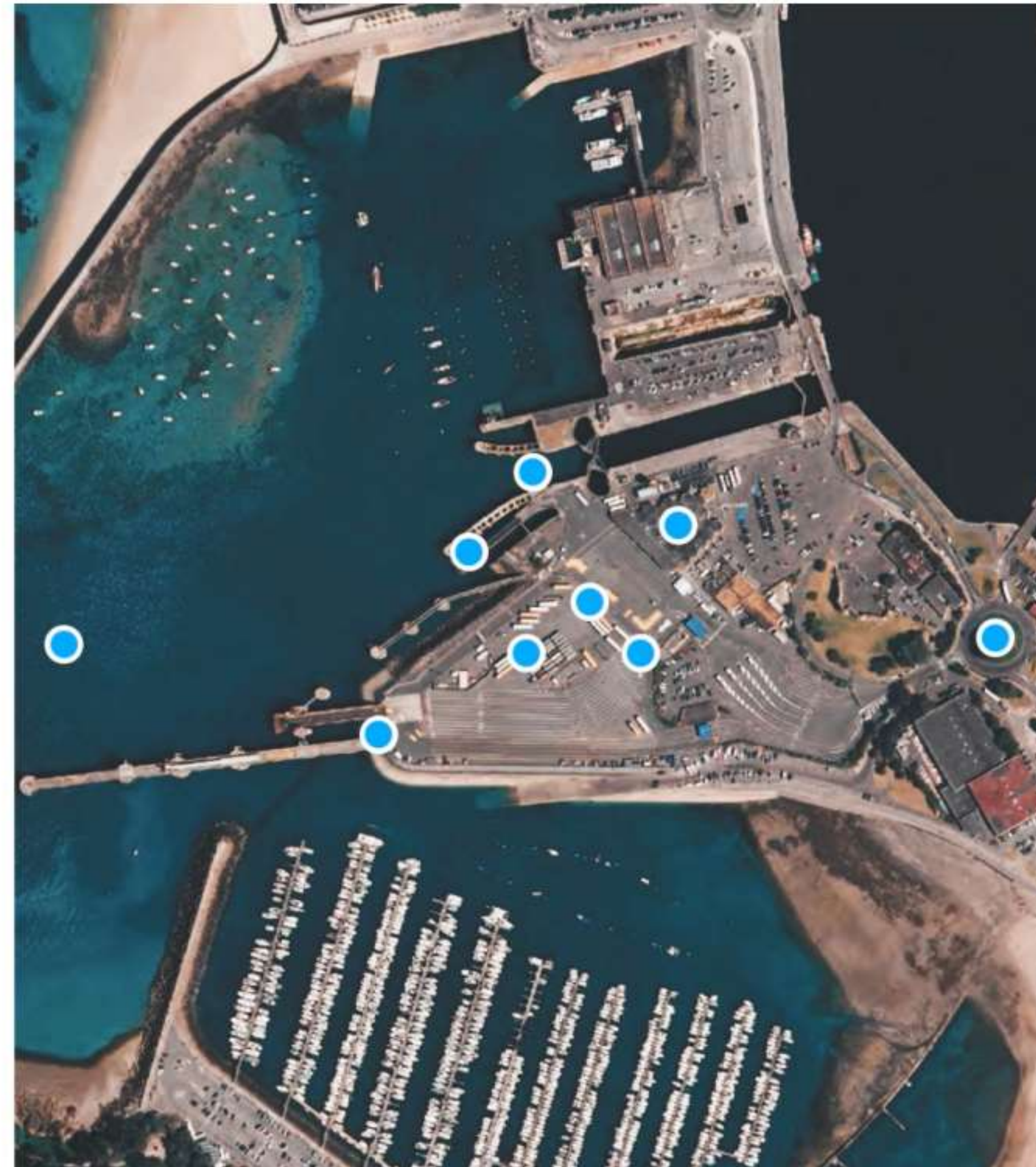
Approfondissement et élargissement du
chenal d'accès 



Le rappel des 4 scénarios d'aménagement

Scénario 3

- Reconstruction des embectages nord et sud ●●●●
- Adaptation des installations au Brexit ●●●●
- Refonte de l'outillage du poste 2 ●●●●
- Travaux et équipements de sûreté ●●●●
- Remaniement interface ville-port ●●●●
- Amélioration de l'accueil des passagers dans la gare existante ●●●●
- Reconstruction du Poste 1 ●●
- Approfondissement et élargissement du chenal d'accès ●●
- Requalification du terre-plein ●
- Construction d'une nouvelle gare maritime ●





Sommaire

Le périmètre du projet

Le rappel des 4 scénarios d'aménagement

La démarche de concertation

Le projet retenu par la région Bretagne

Temps d'échanges



La démarche de concertation préalable

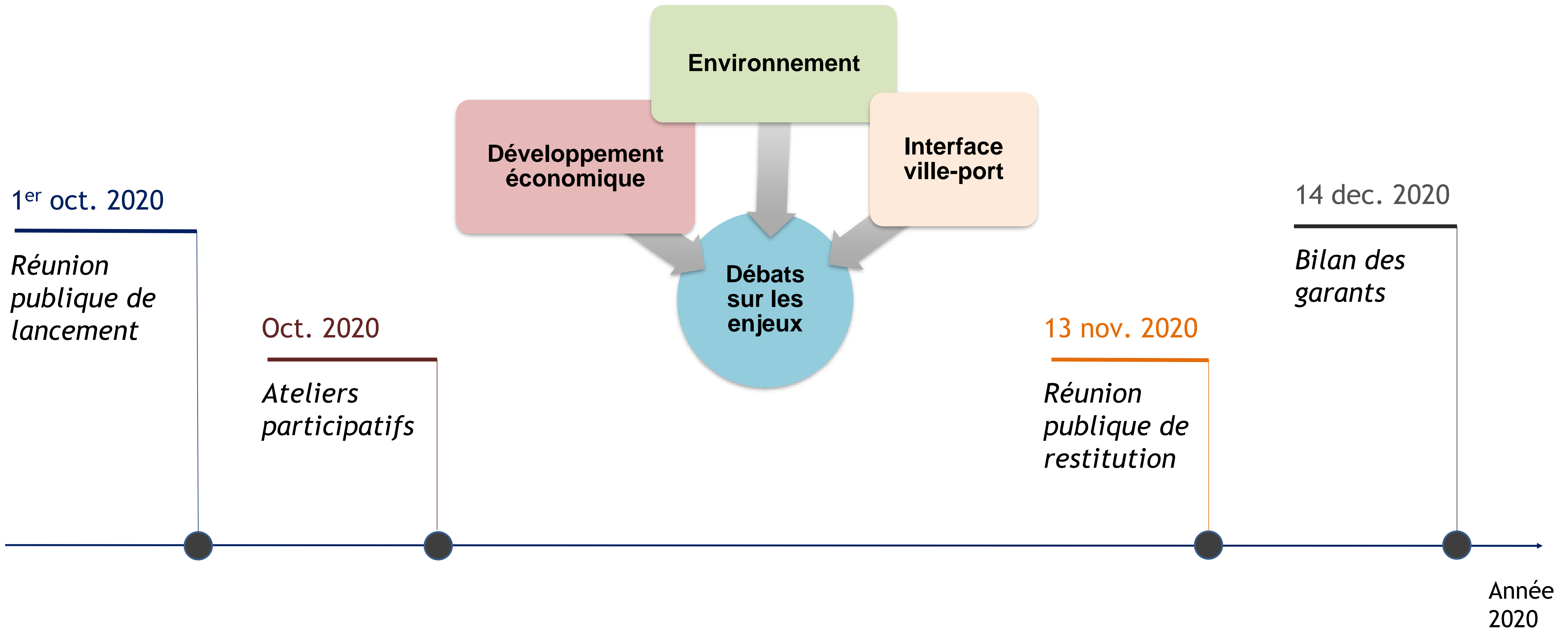
- Madame Danielle Faysse, garante
- Monsieur Pierre Guinot-Deléry, garant

Nommé-e-s par la Commission Nationale de Débat Public

Contacts

- danielle.faysse@garant-cndp.fr
- pierre.guinot-delery@garant-cndp.fr

La démarche de concertation préalable





La démarche de concertation préalable

Bilan des garants Enseignements retenus

Mise en place d'un comité de suivi: Outil de dialogue qui a pour vocation à prendre connaissance et à discuter des nouvelles études produites. Lieu de débat sur le choix du scénario.

Rendre publiques et verser au débat toutes les études en cours de réalisation et à venir .

Collaboration avec la Ville de Saint-Malo et l'agglomération de Saint-Malo pour travailler sur les questions de circulations (routière et douces), de logistique et d'interface ville-port.



La démarche de concertation préalable

Décision CNDP 03/03/2021

- Comité de suivi = lieu de débat sur les scénarios
- Désignation d'une garante de la concertation continue
Contact: danielle.faysse@garant-cndp.fr
- Principe: 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 : jusqu'à l'enquête publique (mi-2023)



La démarche de concertation continue

Poursuite de la dynamique de concertation

Comités de suivi : 3 réunions courant 2021

Collèges représentatifs :

- Institutions
- Associations environnementales et cadre de vie
- Acteurs économiques
- Riverains et associations d'habitants

-> scénario 3 privilégié à la quasi-unanimité



Sommaire

Le périmètre du projet

Le rappel des 4 scénarios d'aménagement

La démarche de concertation

Le projet retenu par la région Bretagne

Temps d'échanges

Le projet retenu

La Région Bretagne a retenu le scénario le plus ambitieux :

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



Le projet retenu

Volet nautique,
M. Alban Neveu pour le groupement



Dimension environnementale,
Mme Anne Rioux pour le groupement



Volet terrestre, Mme Fabienne Couvert
et M. Sergueï Kazakov, pour le groupement



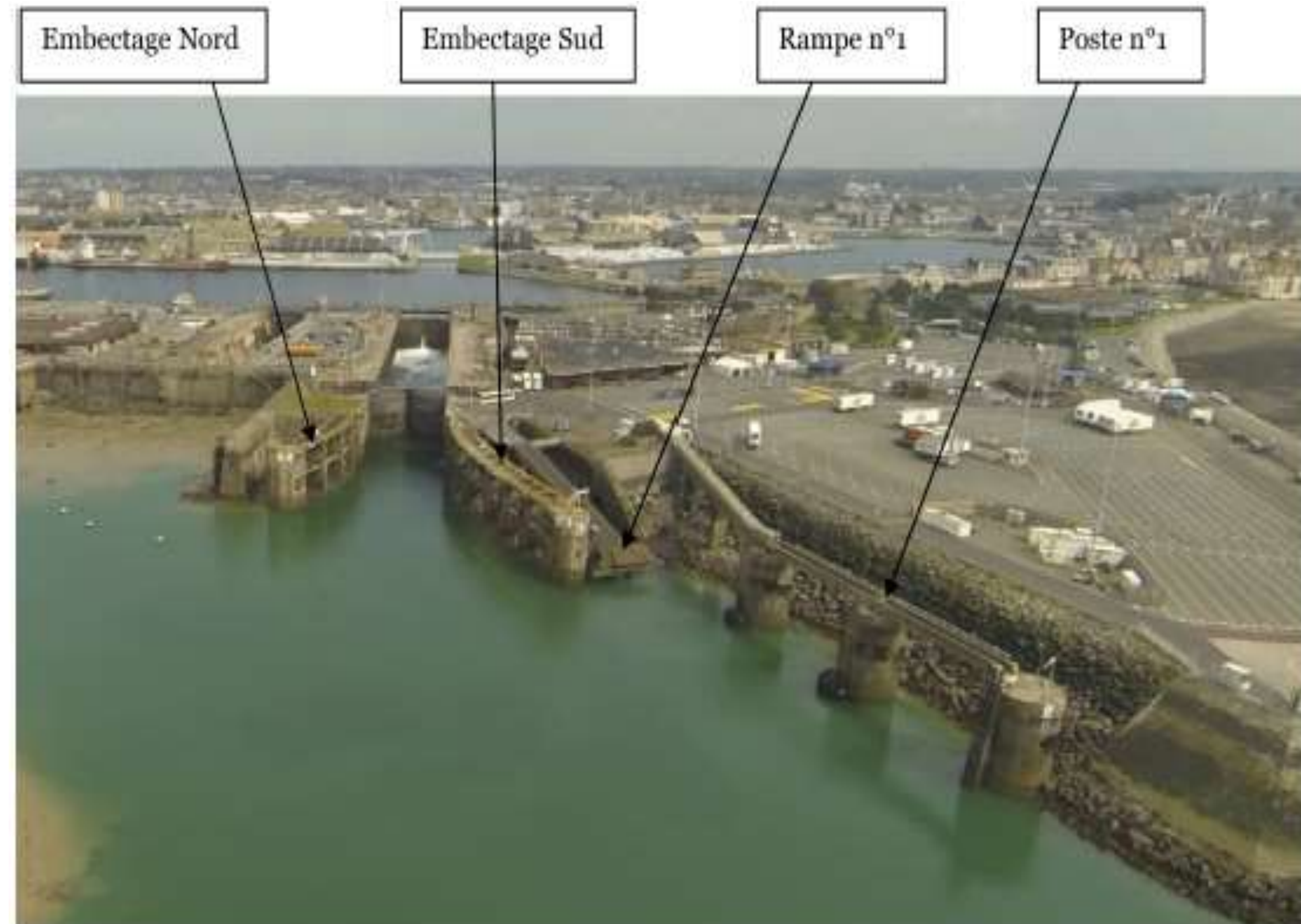
LALU Atelier de paysage
JEAN-FRANÇOIS MADEC ARCHITECTE



Le projet retenu

Volet nautique : Périmètre

- Infrastructures génie civil
- Accès nautiques au TDN (Bathymétrie chenal d'accès, souille poste P1)



Le projet retenu

Volet nautique : Etat des lieux

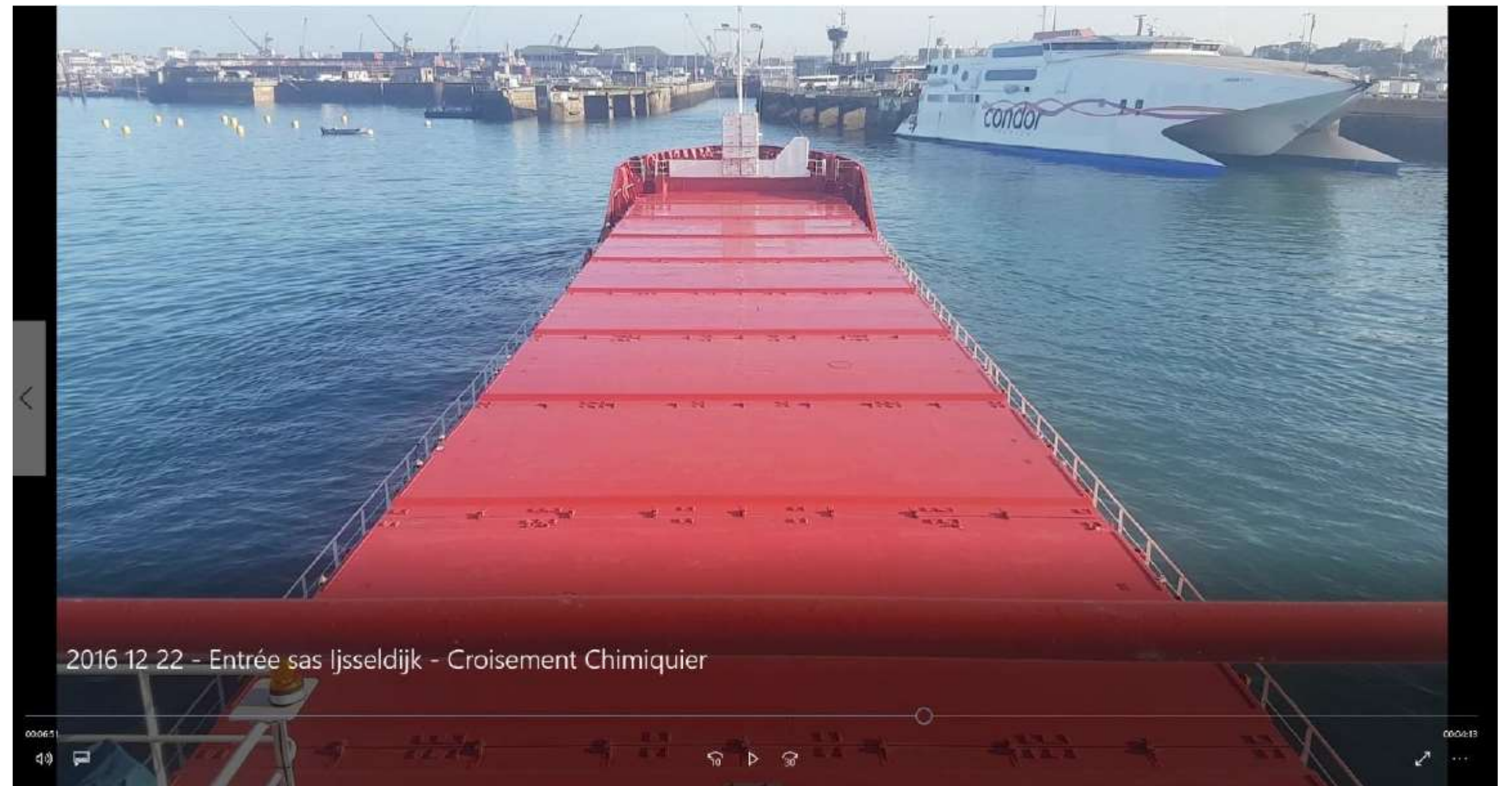
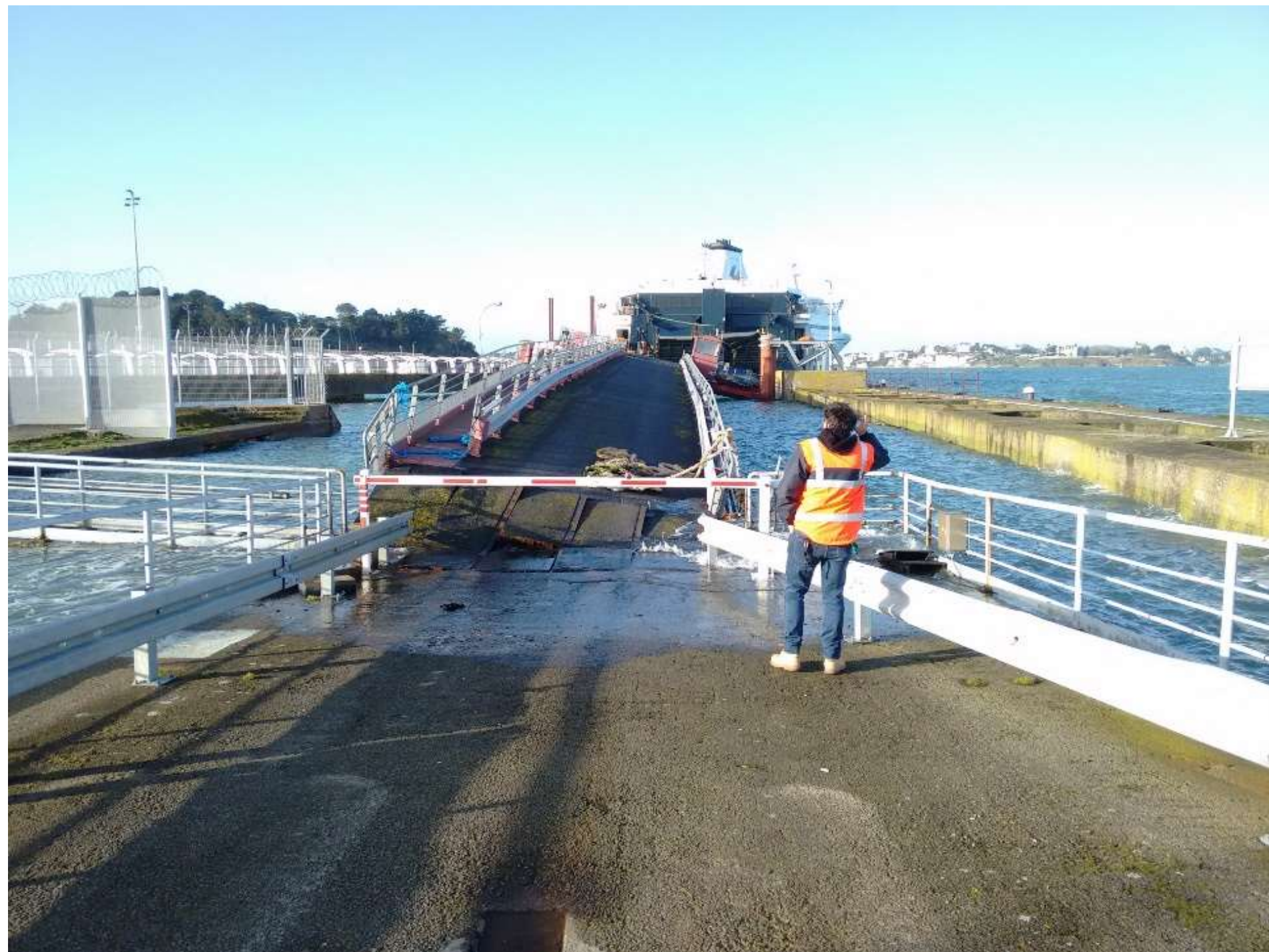
- Vétusté des infrastructures de génie civil,



Le projet retenu

Volet nautique : Etat des lieux

- Infrastructures inadaptées aux besoins fonctionnels du port,
- Fonds marins limitant l'accessibilité au TDN.



Le projet retenu

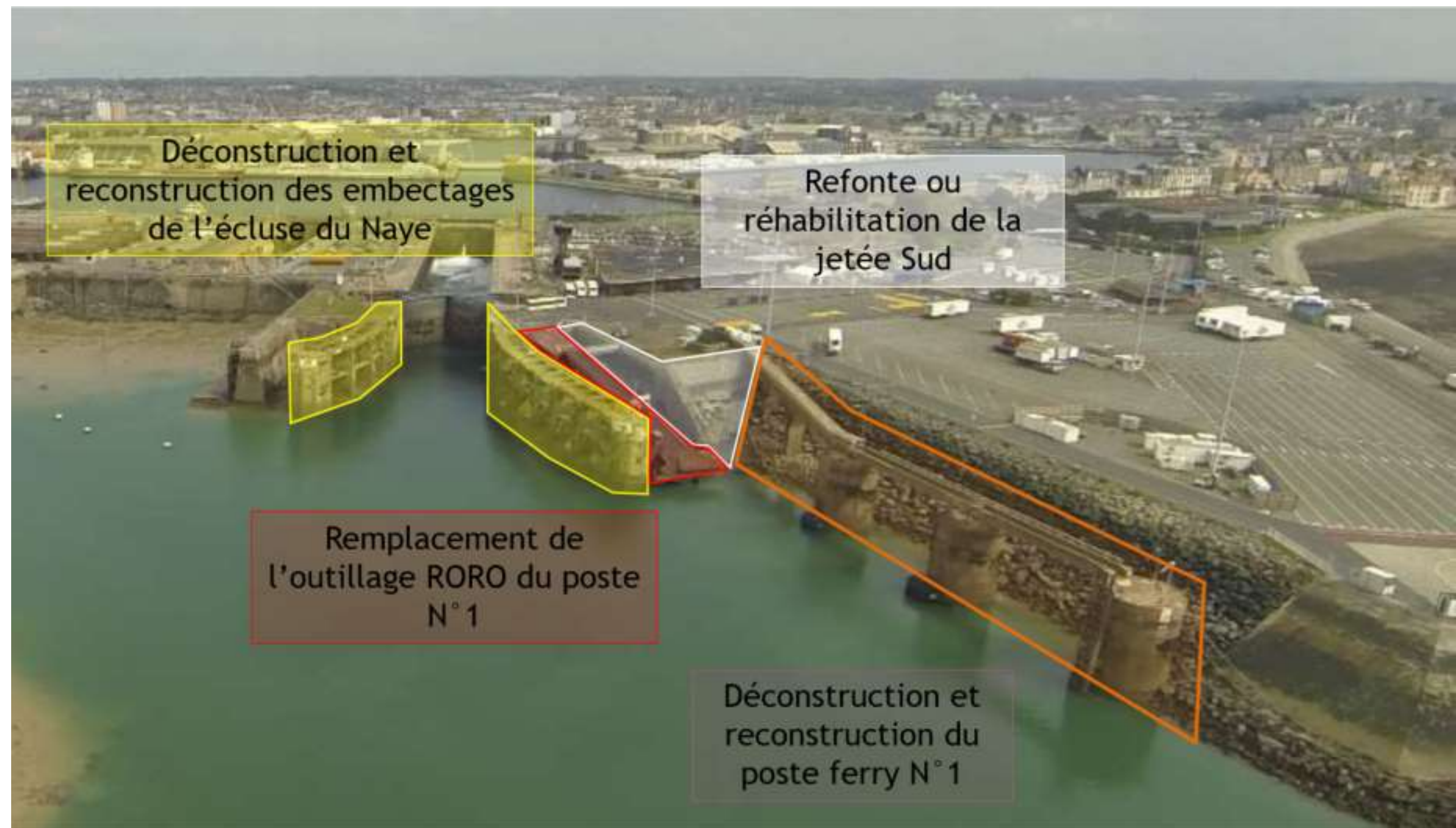
Volet nautique : Objectif de l'opération

- Optimisation des fonctionnalités du site en réorganisant les espaces,
- Amélioration des accès nautiques pour développer et pérenniser le trafic,
- Reconstruction des ouvrages de génie civil vétustes pour accroître et améliorer la capacité d'accueil du TDN.



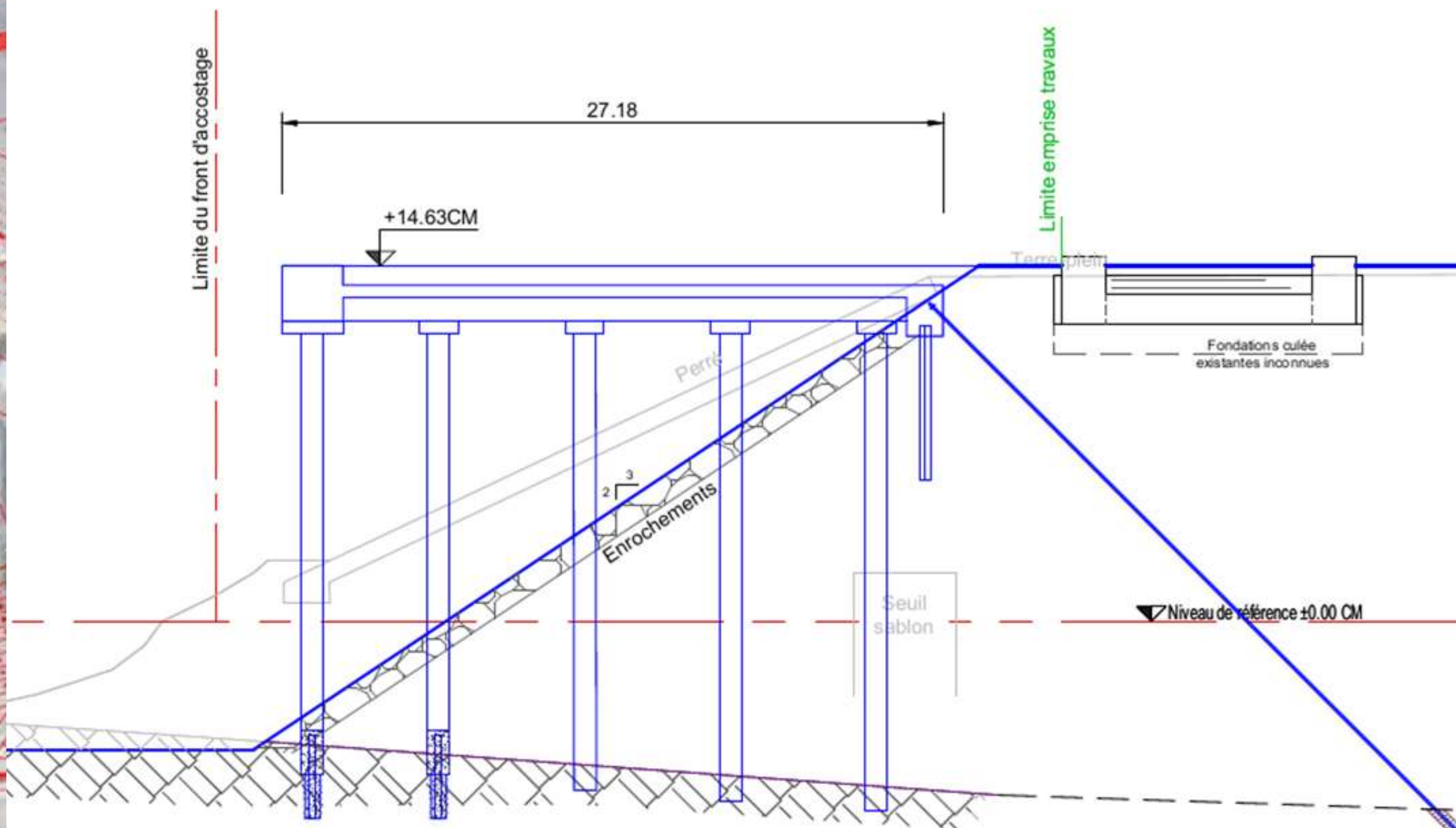
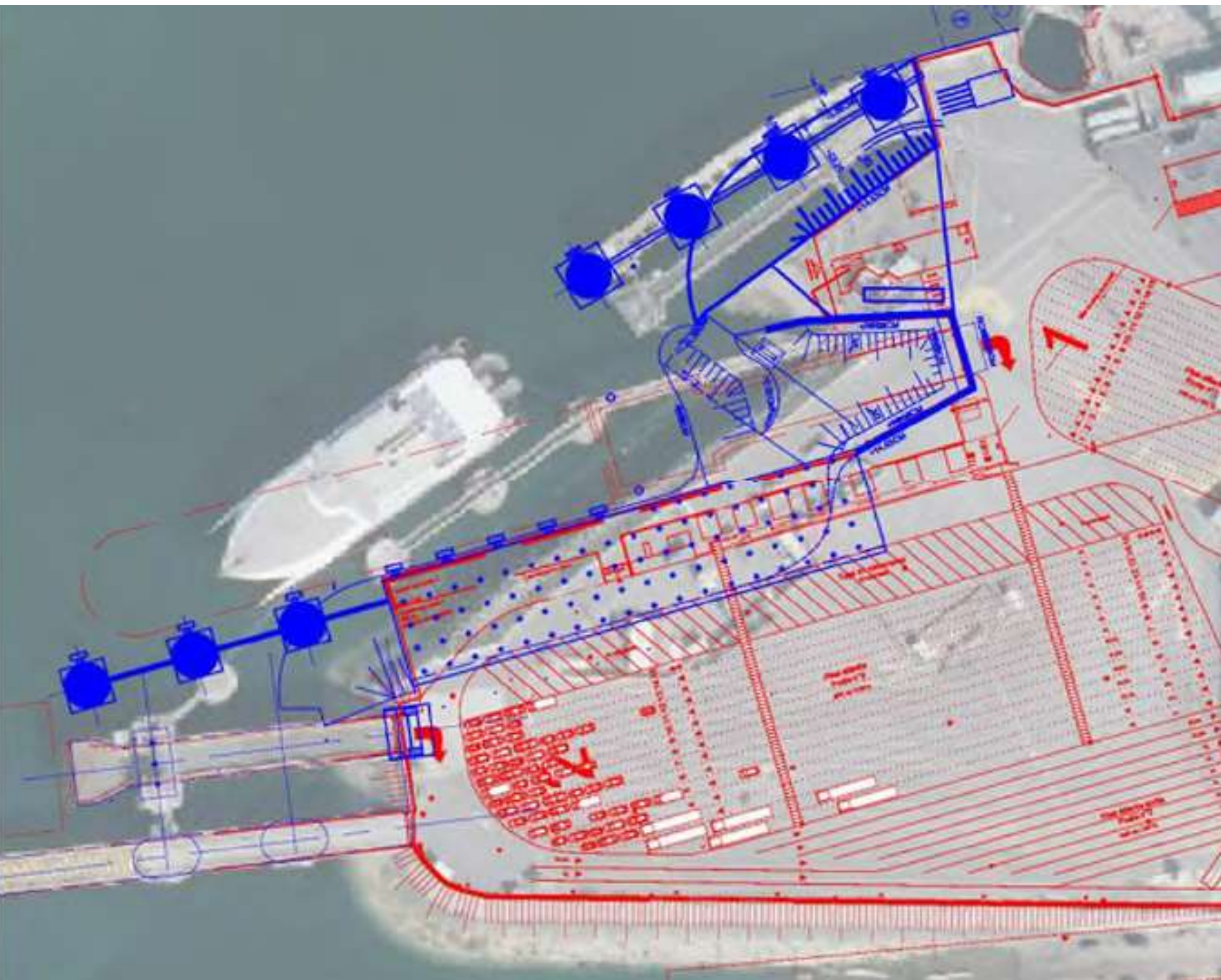
Le projet retenu

Volet nautique : Descriptif des travaux



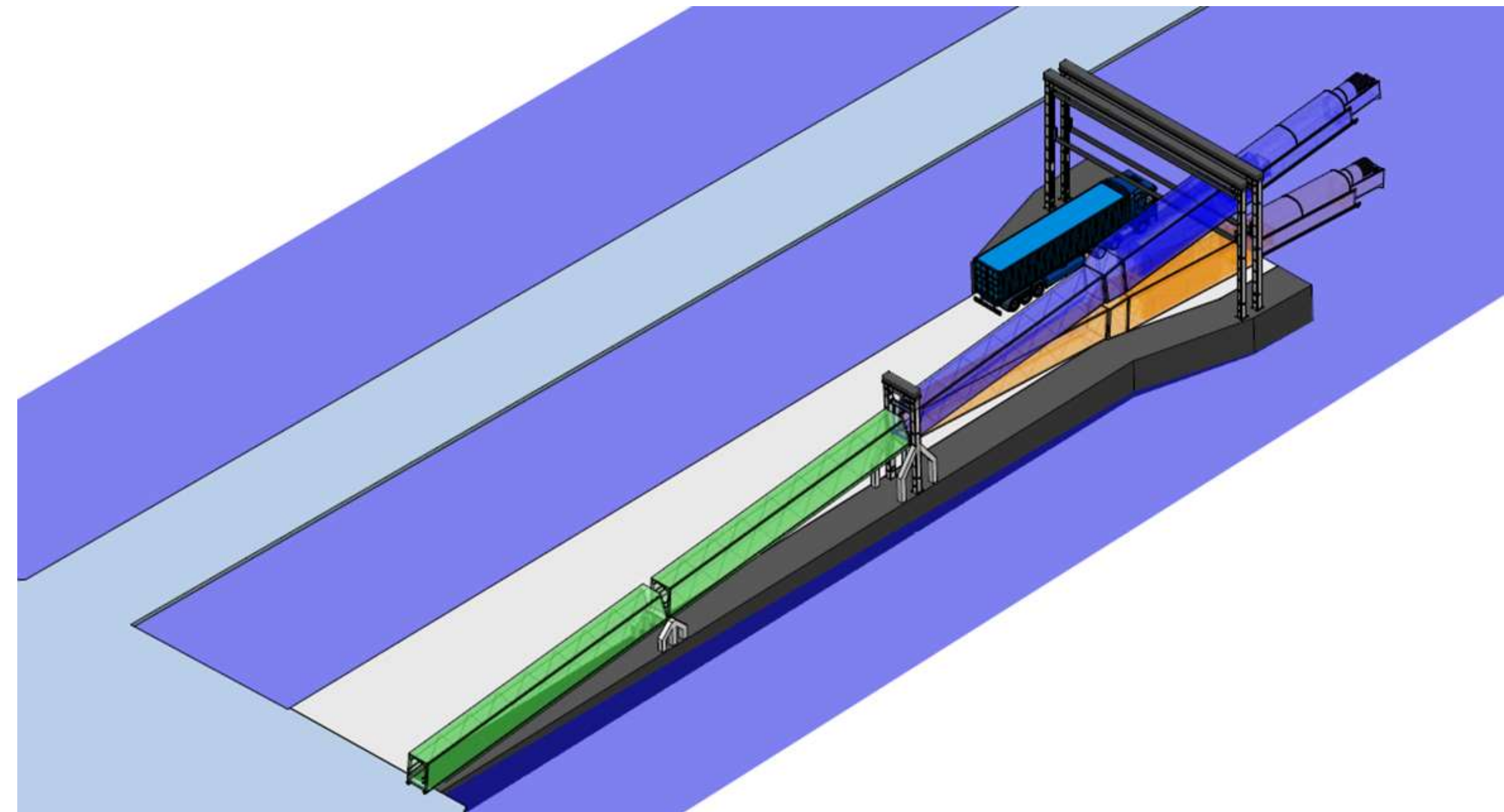
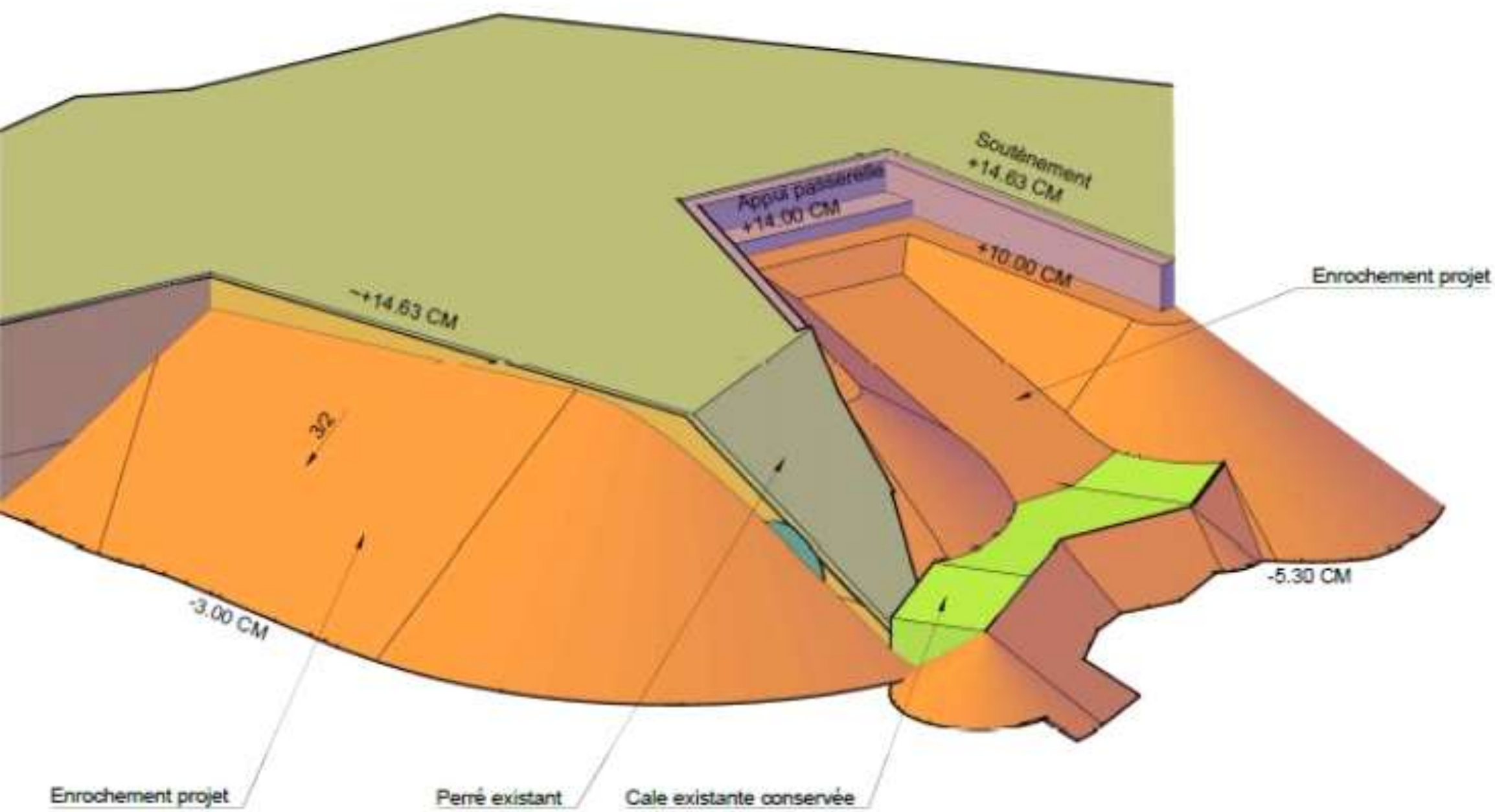
Le projet retenu

Voilet nautique : Descriptif des travaux



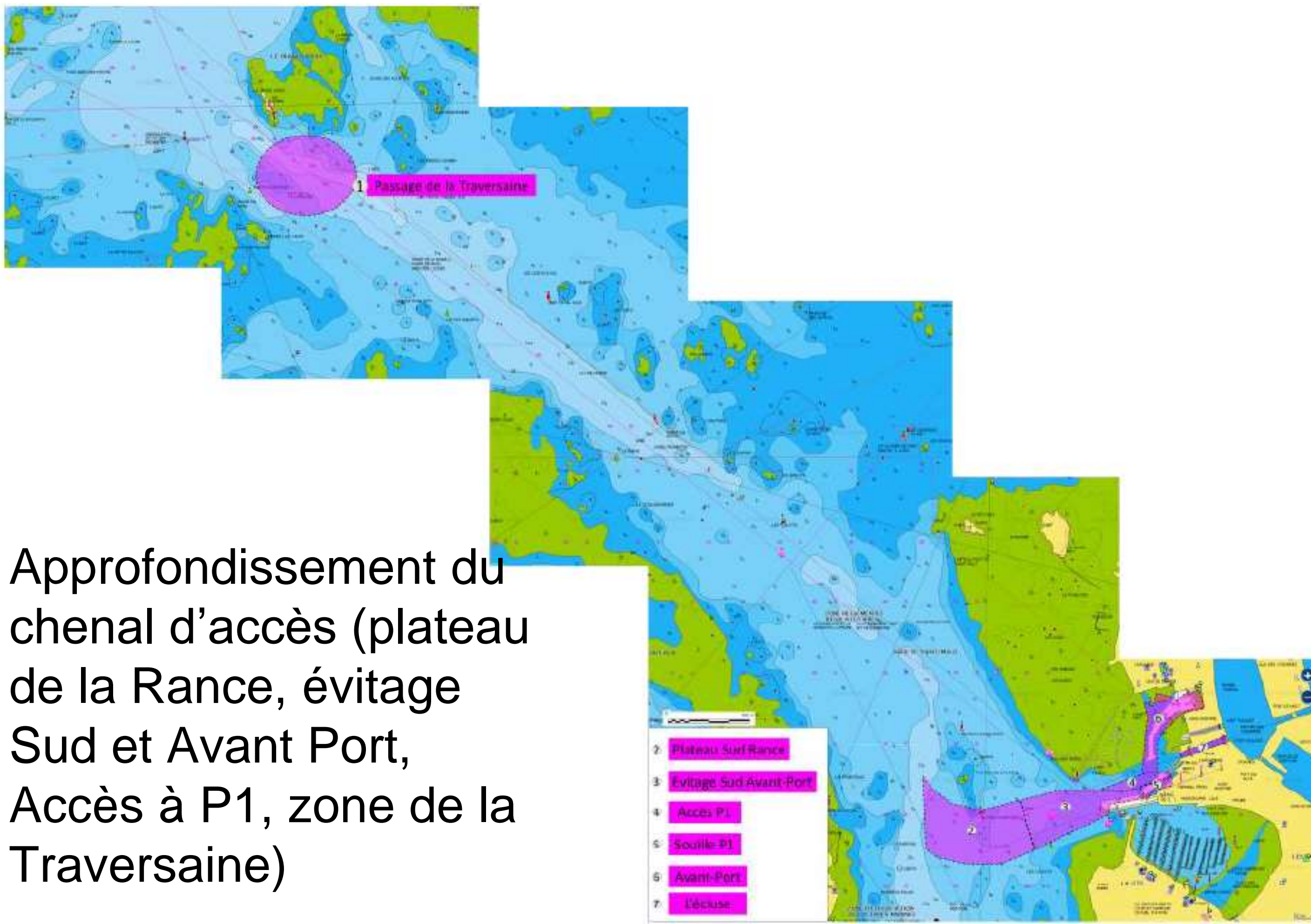
Le projet retenu

Volet nautique : Descriptif des travaux



Le projet retenu

Volet nautique : Périmètre



Approfondissement du chenal d'accès (plateau de la Rance, évitage Sud et Avant Port, Accès à P1, zone de la Traversaine)



Approfondissement de la souille P1
Dragages d'entretien de l'Avant-Port et de l'écluse

Le projet retenu

Volet nautique,
M. Alban Neveu pour le groupement



Dimension environnementale,
Mme Anne Rioux pour le groupement



Volet terrestre, Mme Fabienne Couvert
et M. Sergueï Kazakov, pour le groupement



LALU Atelier de paysage
JEAN-FRANÇOIS MADEC ARCHITECTE



Intégration de la dimension environnementale dans la conception du projet : les mesures ERC - (A)

Objectif PRIORITAIRE:

= **EVITER** les atteintes à l'environnement.

= sinon **REDUIRE** celles qui n'ont pu être
suffisamment évitées

= En dernier recours **COMPENSER** les effets
notables résiduels inacceptables

= **L'accompagnement**

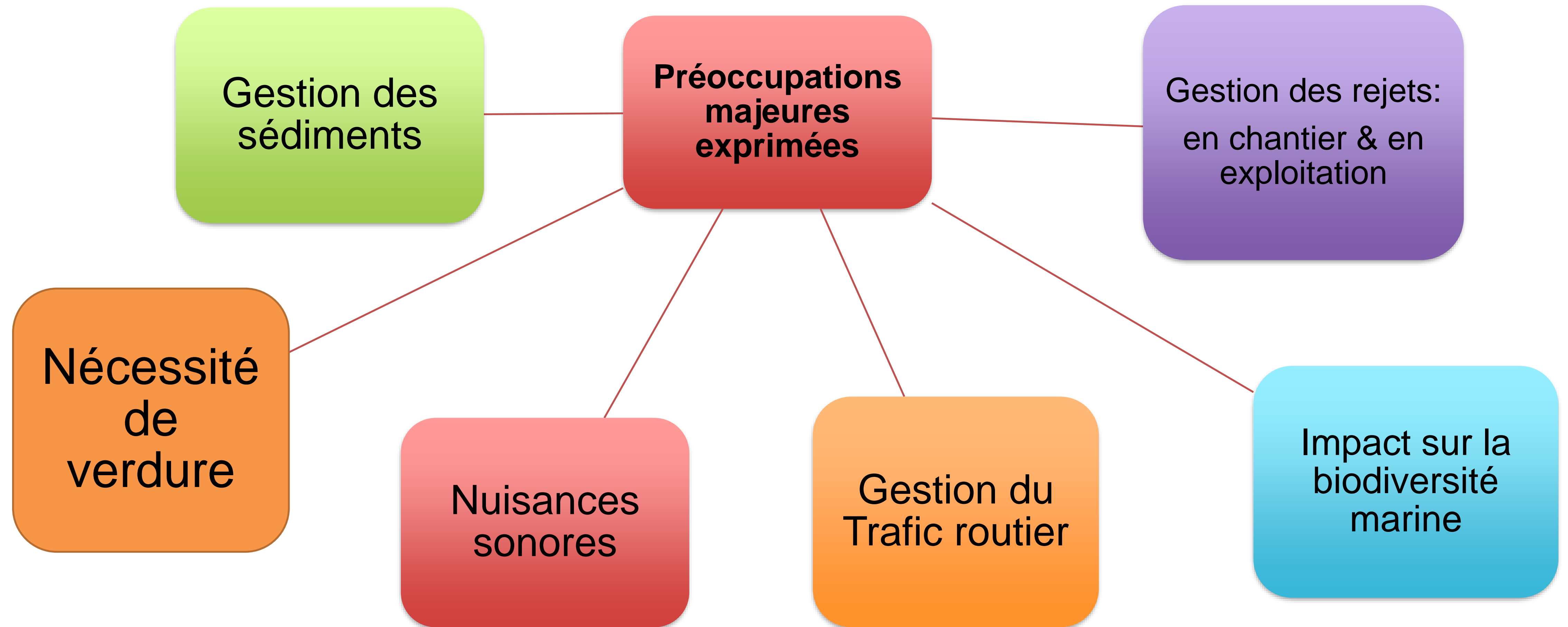
→ Démarche volontaire complémentaire

 Thématiques environnementales variées :

- Environnement humain (bruit / air / paysage)
- Milieu aquatique (usages et biodiversité).



Environnement: Les besoins/préoccupations exprimés par le public



2020: Expertise mammifères marins

Espèces dont la présence est régulière

13 espèces occupent le golfe normand breton

Le Grand dauphin (*Tursiops truncatus*)



Le Dauphin commun (*Delphinus delphis*)



Le Marsouin commun (*Phocoena phocoena*)



Le Phoque gris (*Halichoerus grypus*)



Le Phoque veau-marin (*Phoca vitulina*)



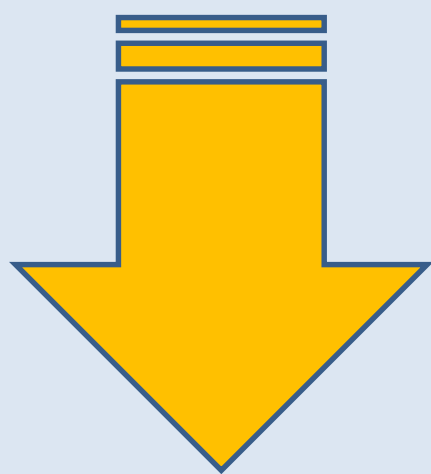
Critère de définition des mesures ERC:

- Présence sur zone d'effets ou hors zone ? Période ?
- Période de reproduction / mise bas
- Choix de technique moins impactante (ex: déroctage)
- Modalités de réduction des effets: surveillance & effarouchement

Avancées Techniques: maîtrise des rejets

Modèle hydrodynamique

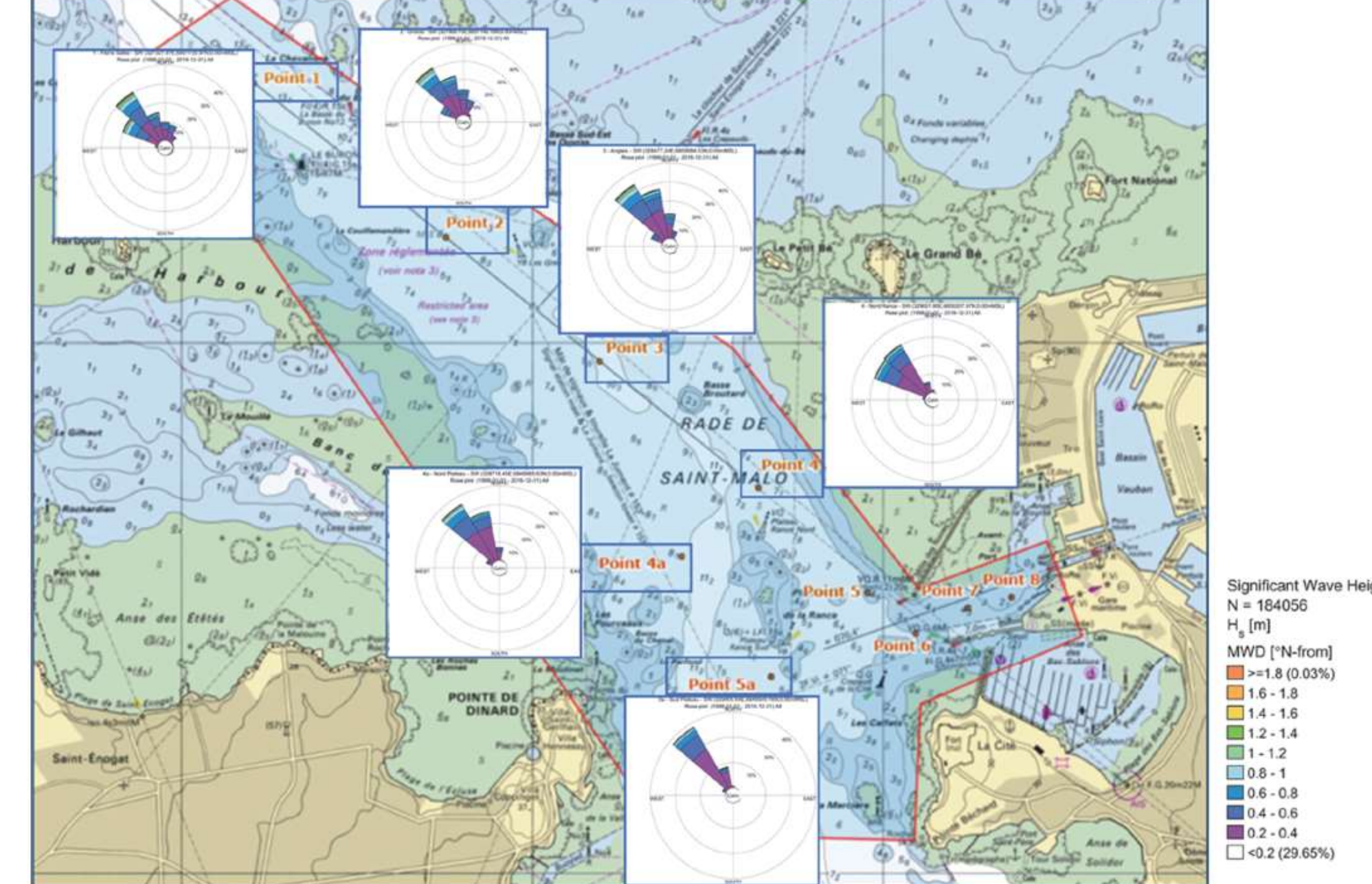
= prévisions des champs et intensités de courants selon les situations de houle, de marée et de vents.



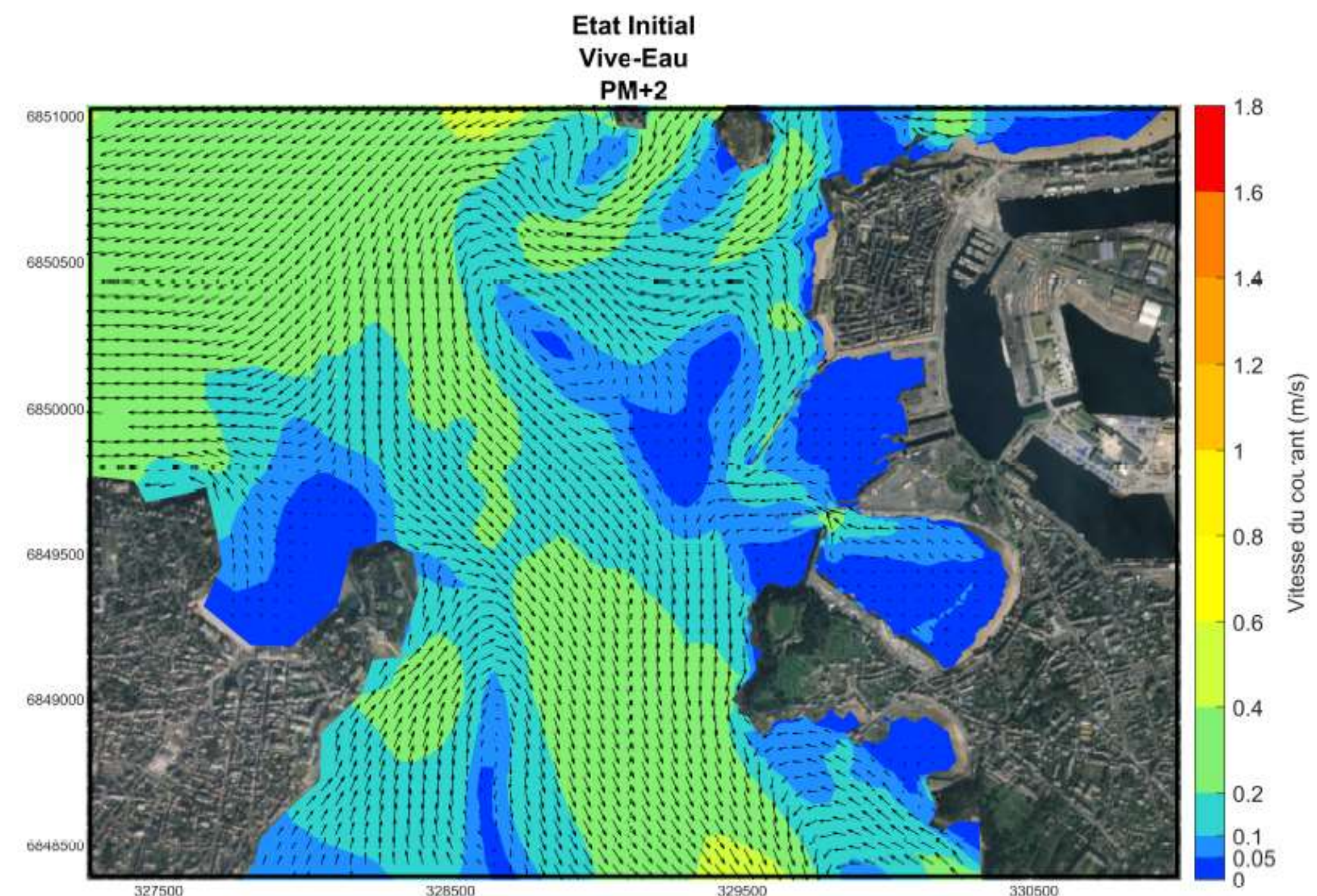
Modèle hydro-sédimentaire

→ **Phase chantier**

= dispersion des panaches de turbidité selon les phases de dragage



Rose des houles 1998- 2018



Avancées Techniques: maitrise des rejets

Phase Exploitation:

= Maitriser les rejets pluviaux

→ Récupération des eaux pluviales ruisselées

→ Régulation au pied des remparts

→ Traitement via des filtres et des espaces de phytoremédiation



Avancées Techniques: Réflexions en cours sur la réutilisation des matériaux

Objectif = valoriser au maximum les matériaux issus des dragages et déroctages

Intérêt = réduction émissions CO2 de transports et compatibilité avec teneurs en chlorures.

→ Solutions en cours d'analyse:

- Remblai et lestage des caissons (embectage et poste 1) = confinement de sédiments pollués
- Remblai Terre-Plein, quai et talus du poste 1
- *Apport en matériaux pour chantiers voisins ?*

→ Solutions alternatives potentielles:

- Valorisation agricole ?
- Remblaiement de carrières en fin d'exploitation ?

Le projet retenu

Volet nautique,
M. Alban Neveu pour le groupement



Dimension environnementale,
Mme Anne Rioux pour le groupement



Volet terrestre, Mme Fabienne Couvert
et M. Sergueï Kazakov, pour le groupement

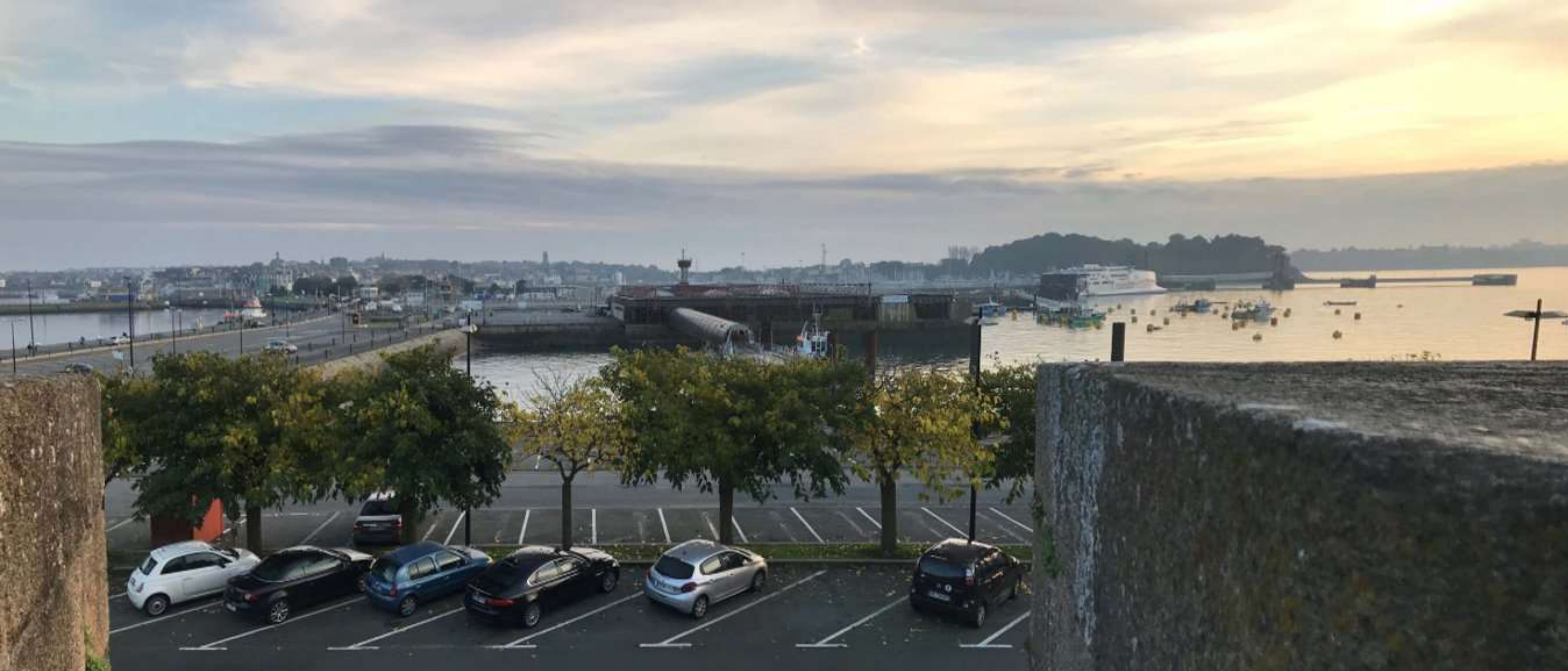


LALU Atelier de paysage
JEAN-FRANÇOIS MADEC ARCHITECTE



Un site inscrit dans la ville



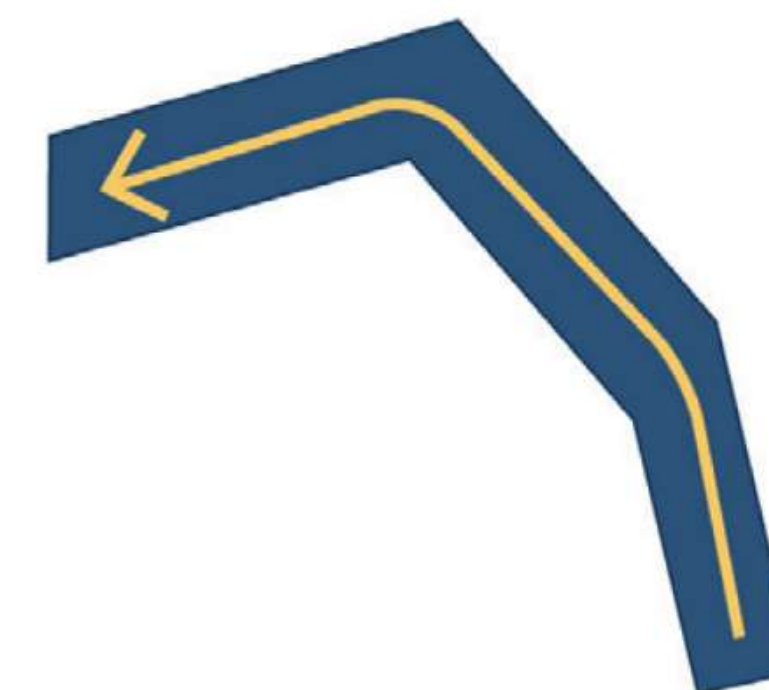


Inscription dans le paysage urbain



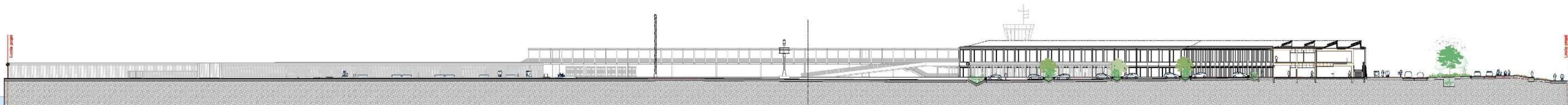
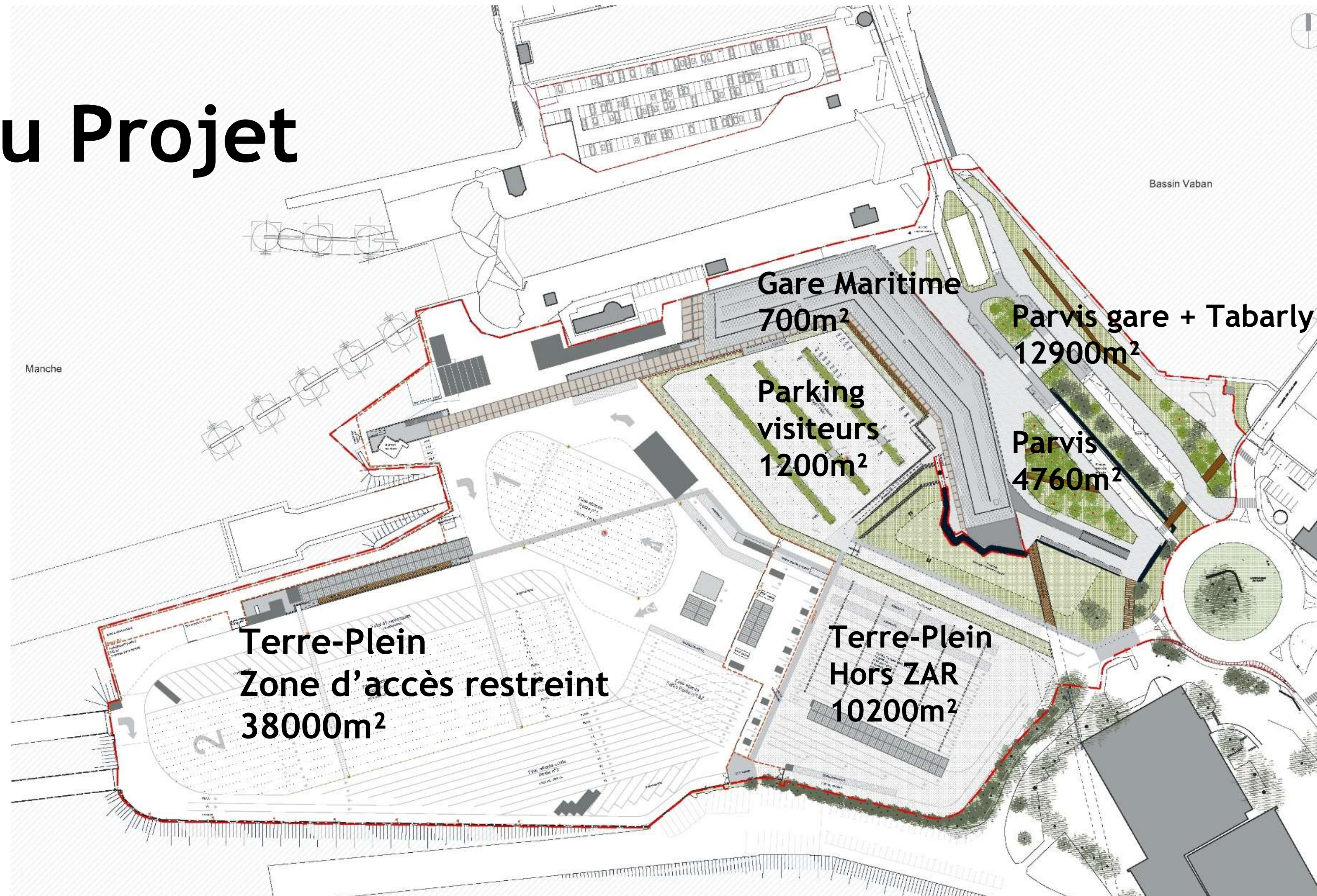


D'un site logistique de transit de voyageurs vers un lieu inscrit dans la ville



Plan du Projet

Site
70000m²





Interface ville-port. Nouvelle place dans la ville



Esplanade
Saint-Vincent
17 000 m²



Parvis de la
Gare TGV
4 820 m²



**Parvis de
la Gare
Maritime**
4 760 m²



Bastion de la
Hollande
4 080 m²



Place des
Frères
Lamennais
4 000 m²



Place
Chateaubriand
3 380 m²



Maison
du
Québec
1 800 m²



Bastion
Saint-Louis
1 560 m²



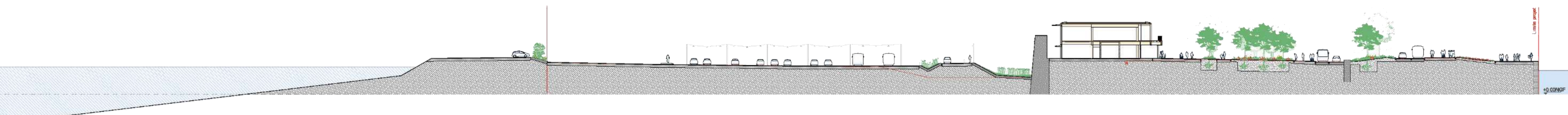
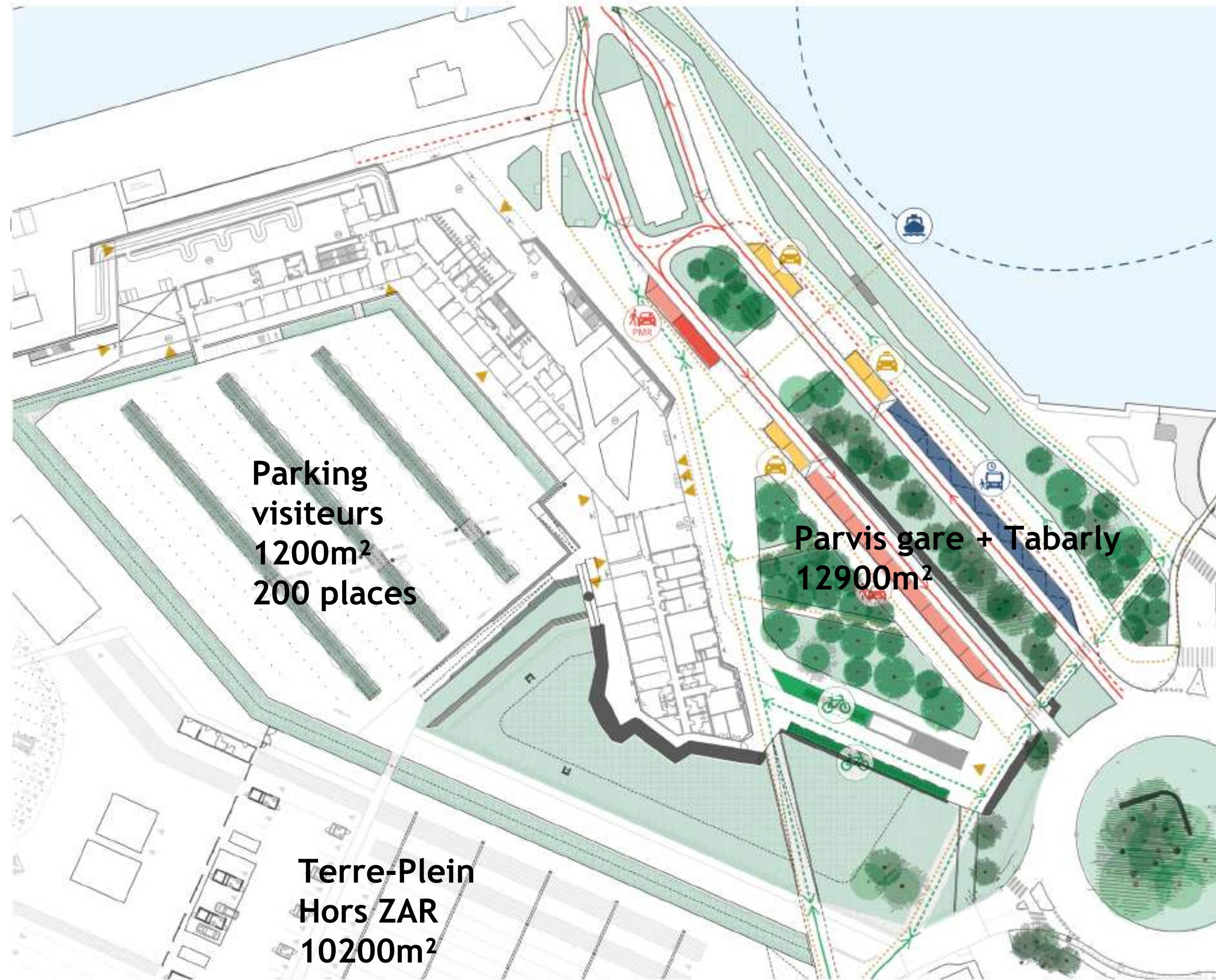
Place du
Marché
aux
Légumes
1 480 m²



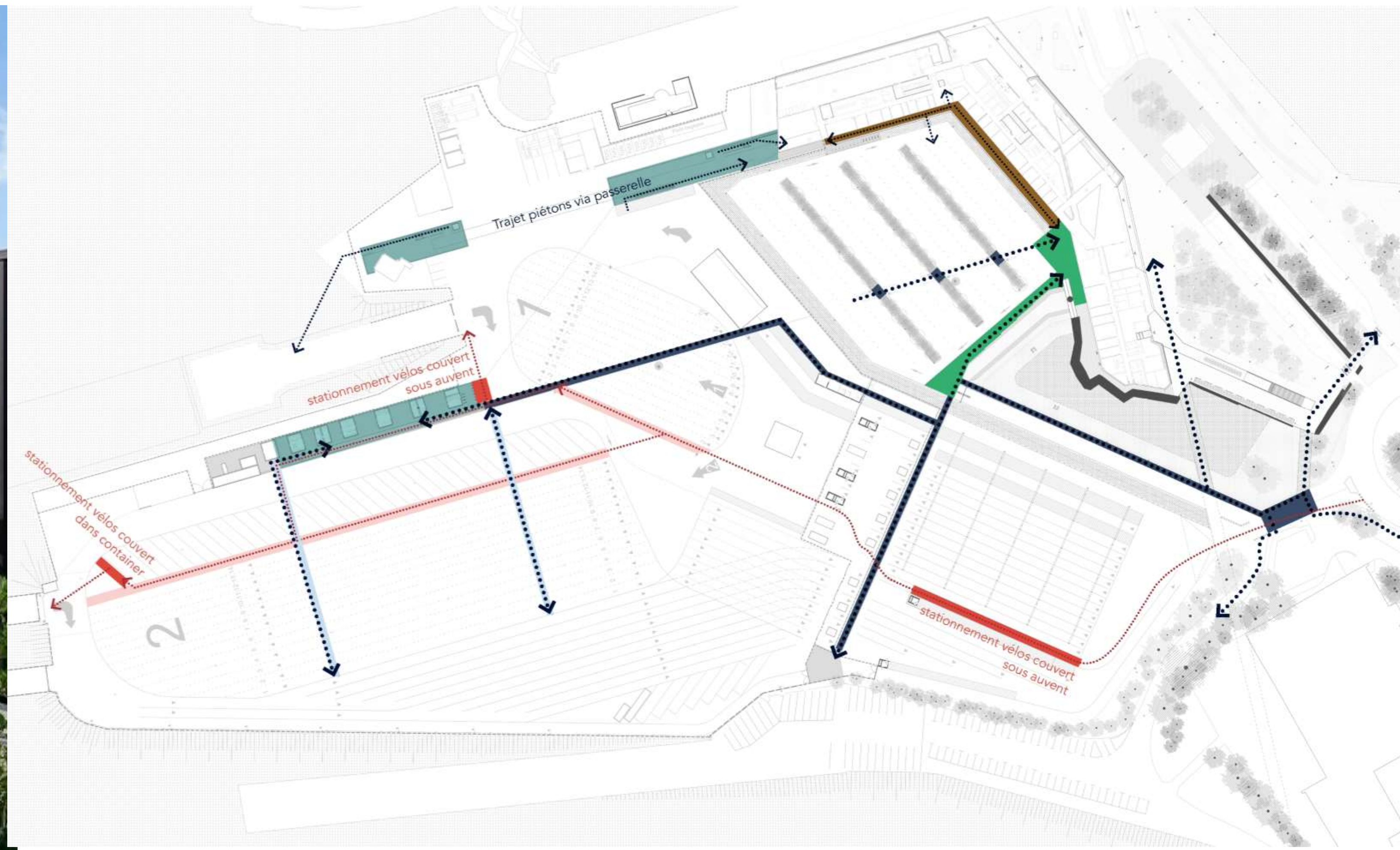
Fort
La Reine
926 m²



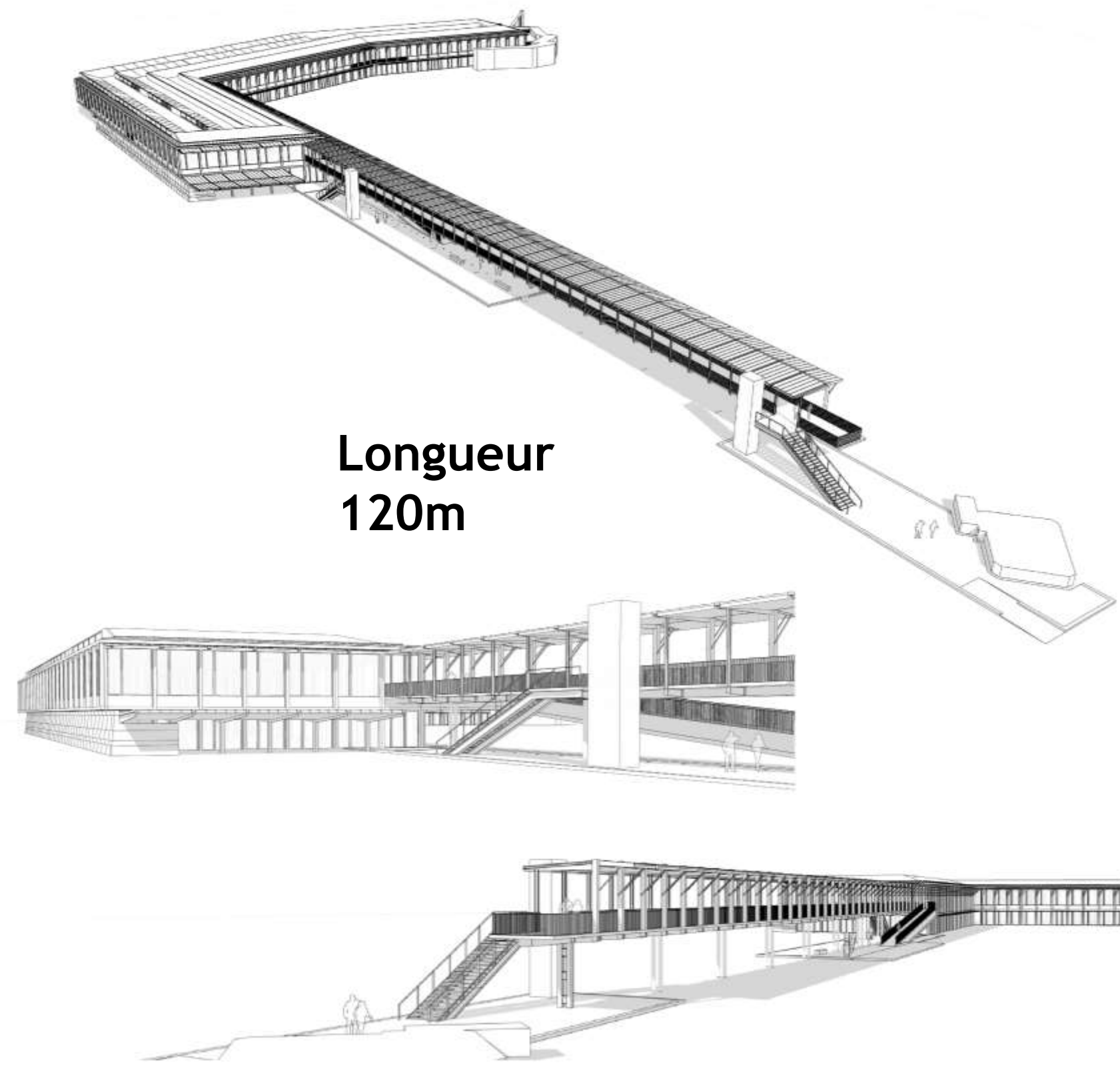
Le Parvis



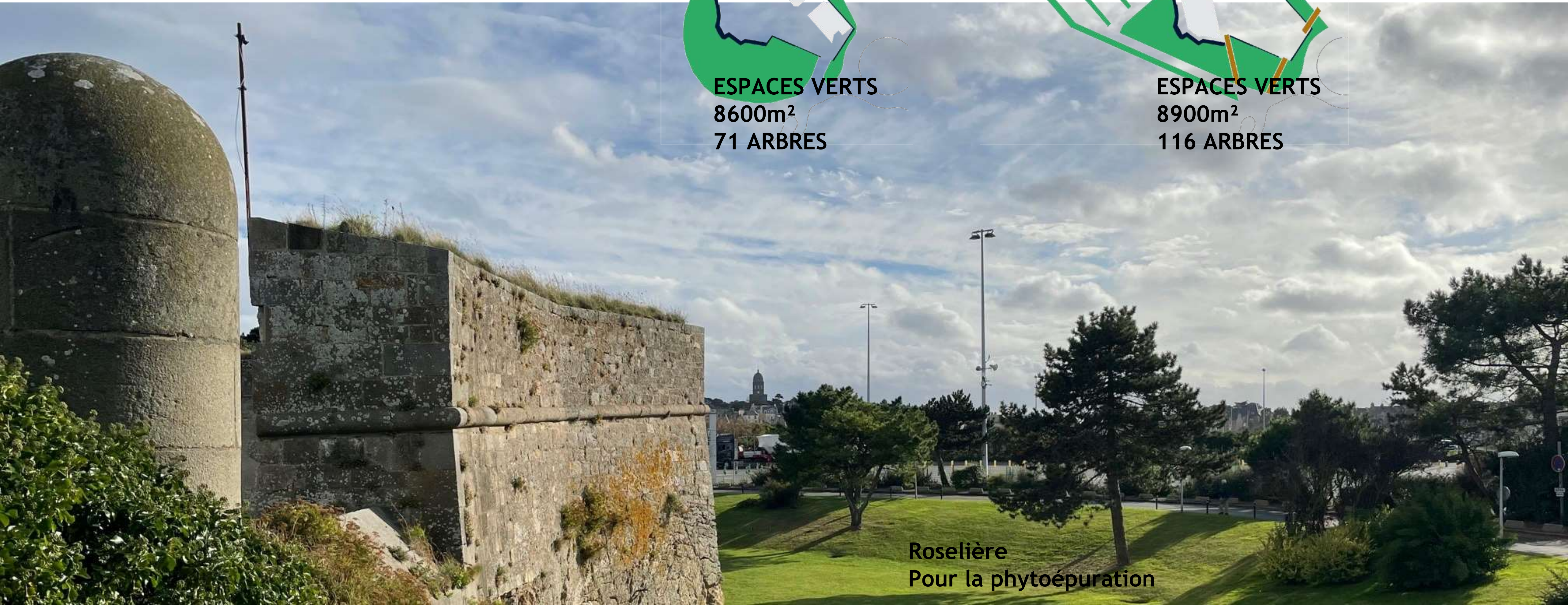
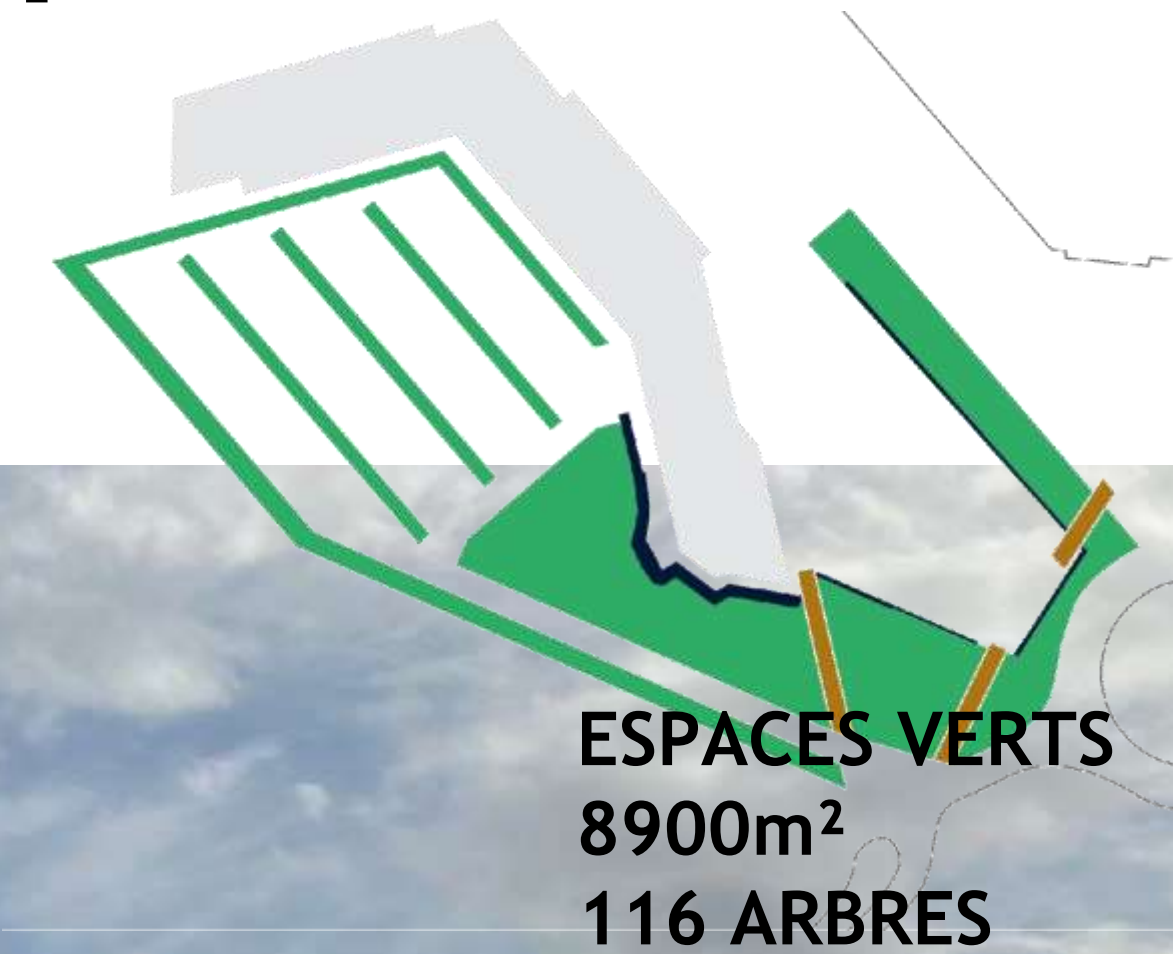
Le Terre-plein



La passerelle qui invite à bord



Préservation et mise en valeur du patrimoine historique et naturel du Naye



Roselière
Pour la phytoépuration



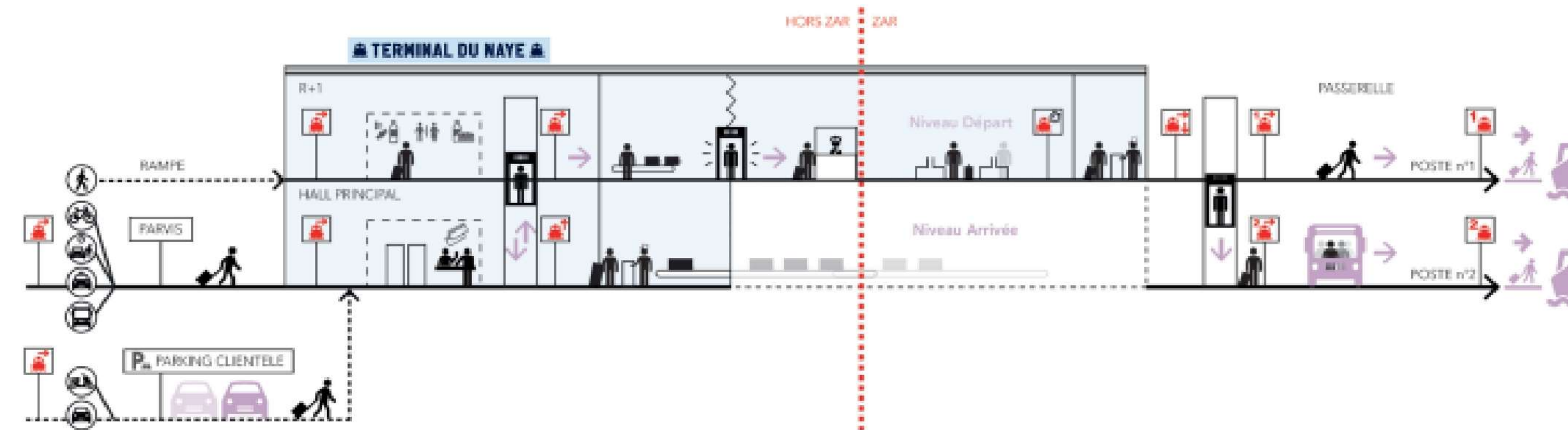
Lignes de force



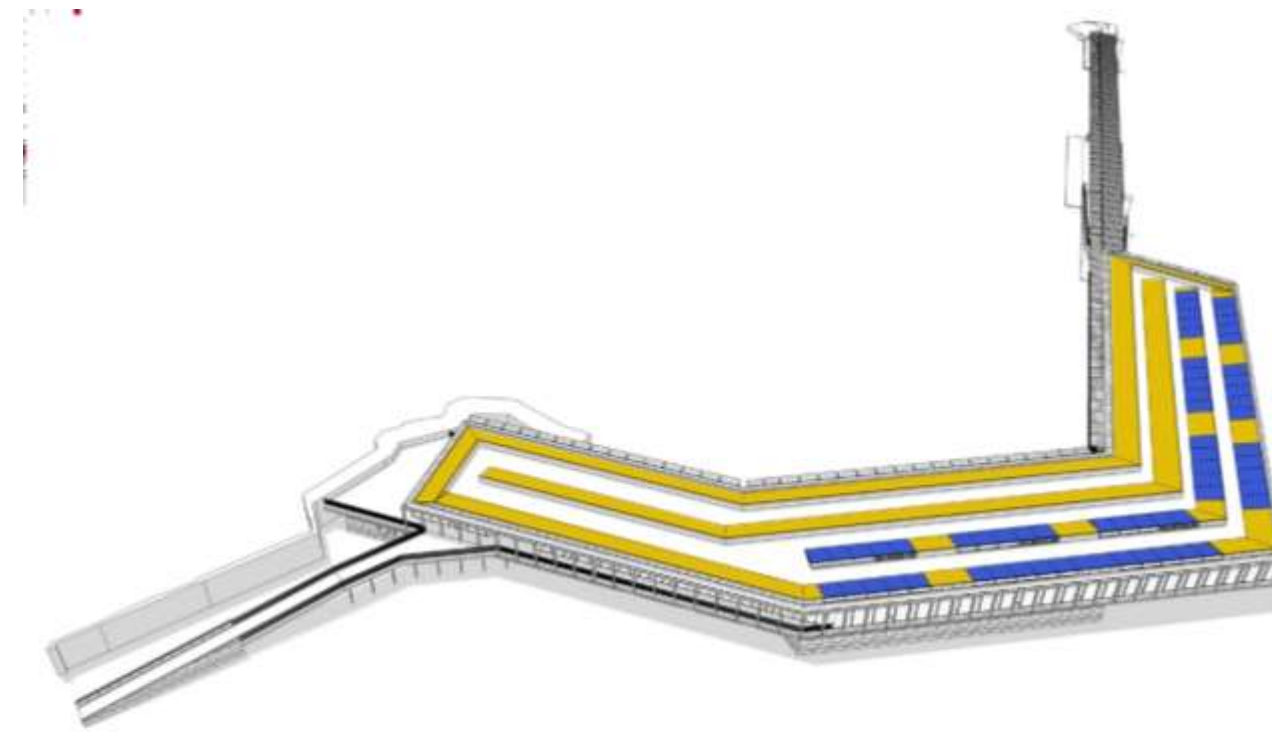
Un belvédère sur la ville



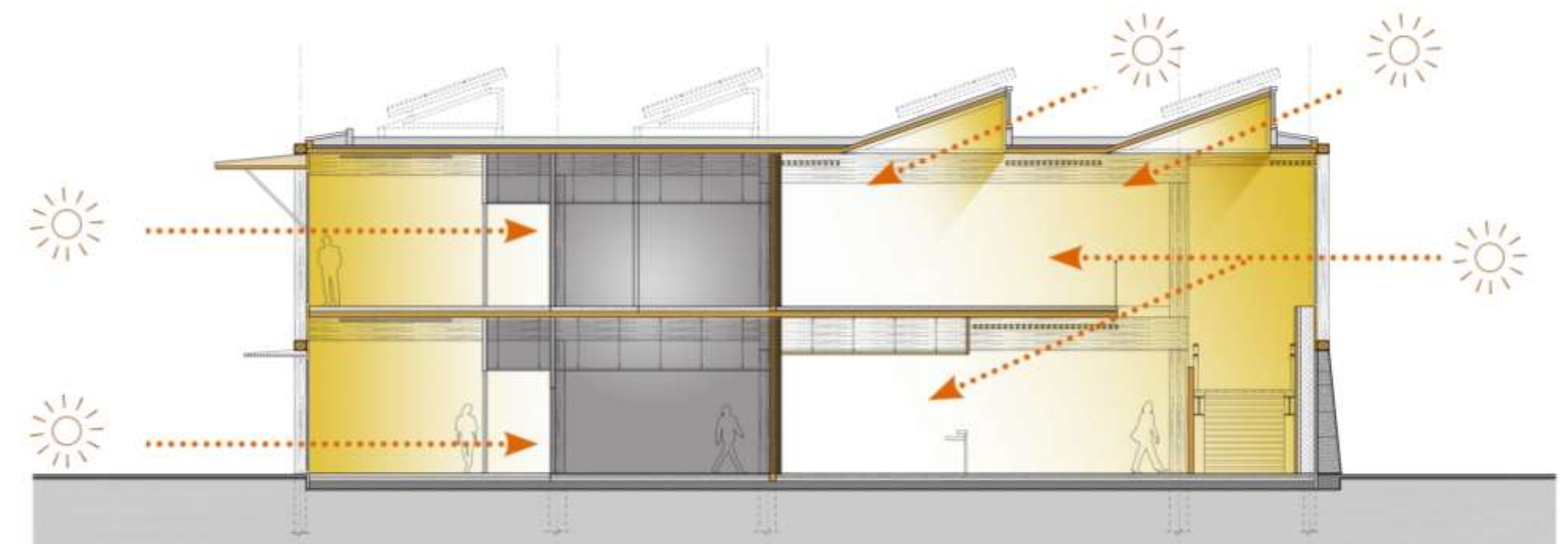
Le projet retenu



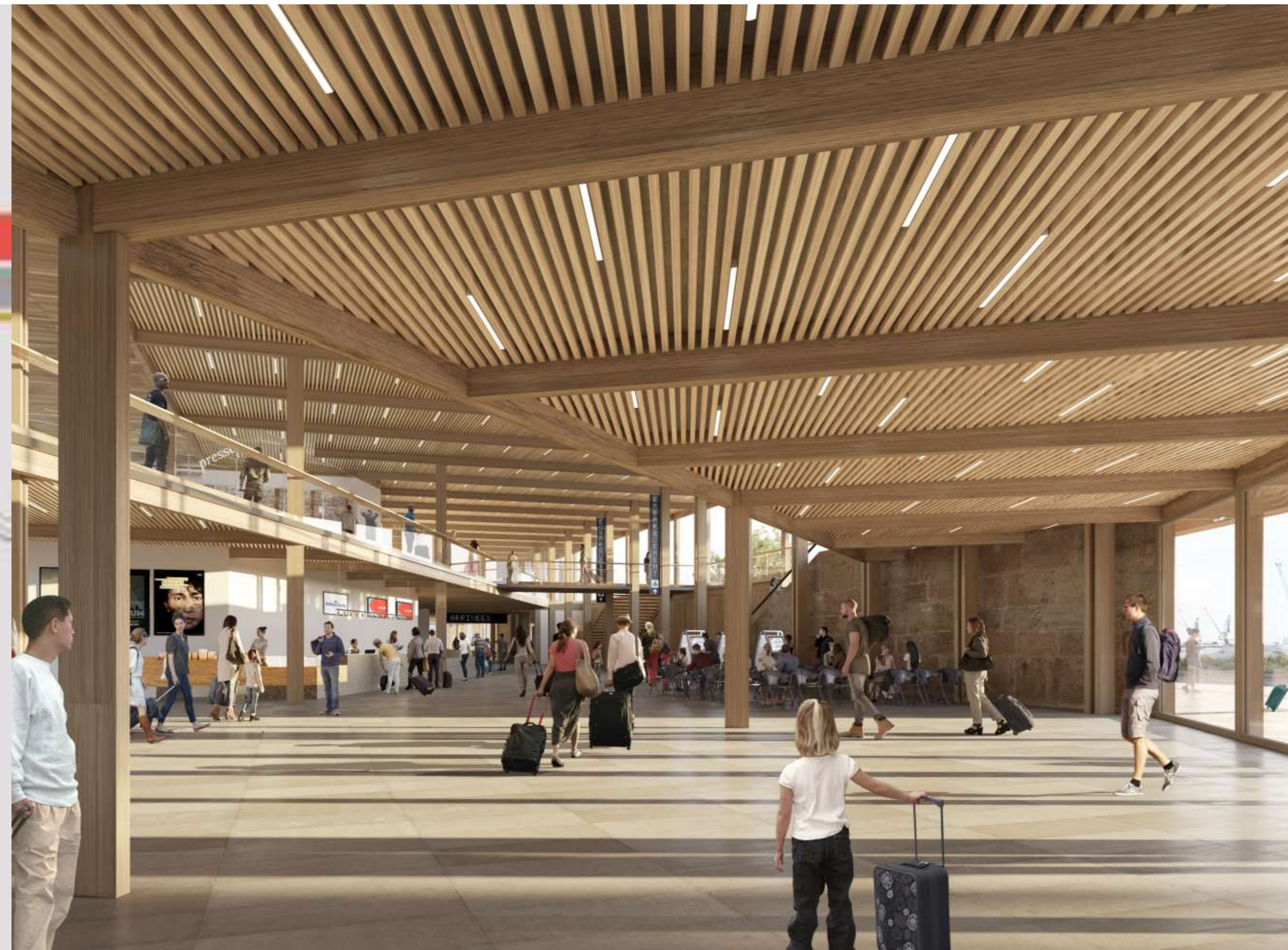
Passivité du bâtiment



Photovoltaïque: 2000M² 500 MWH par an

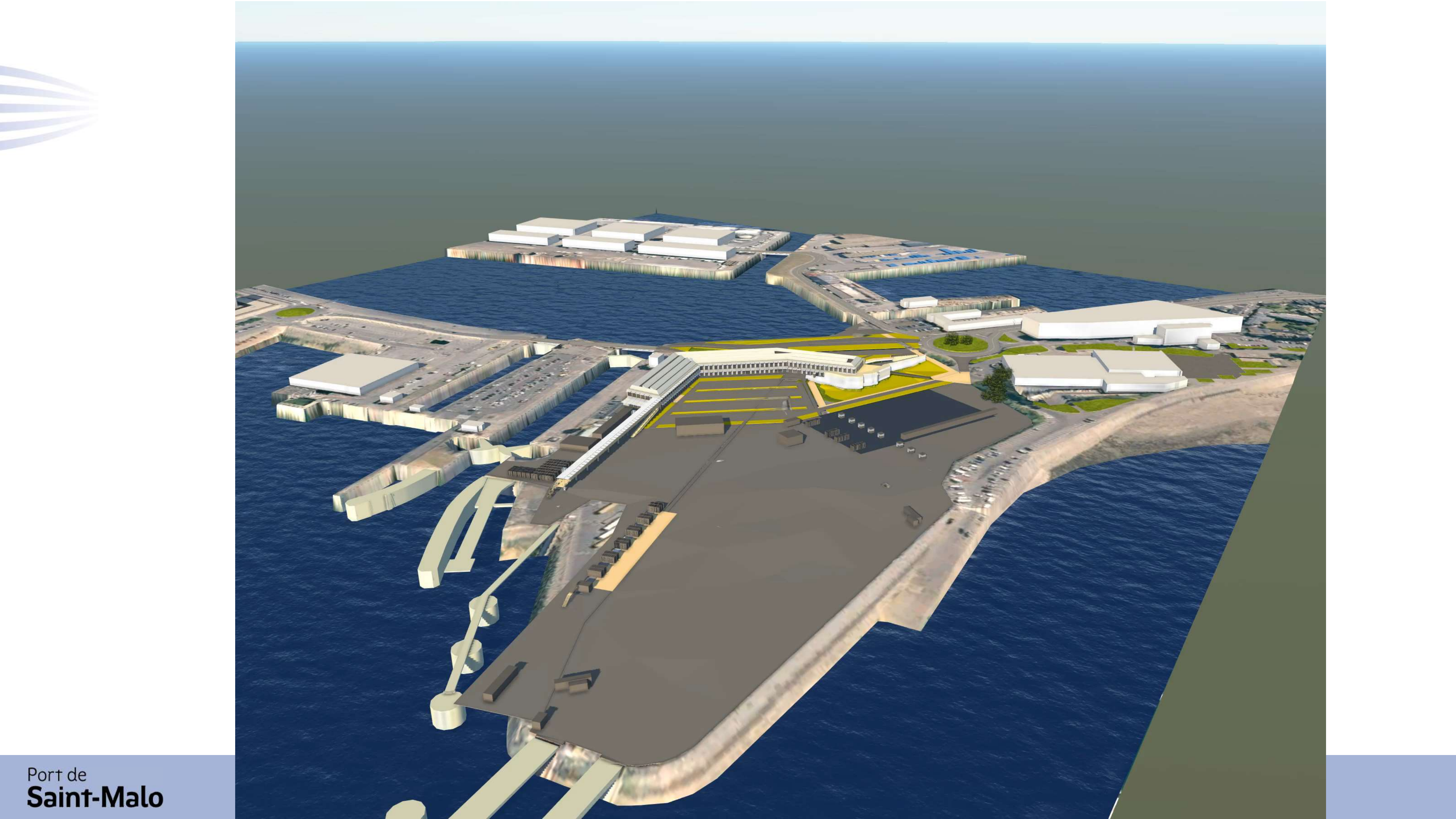


Réemploi et économie des matériaux

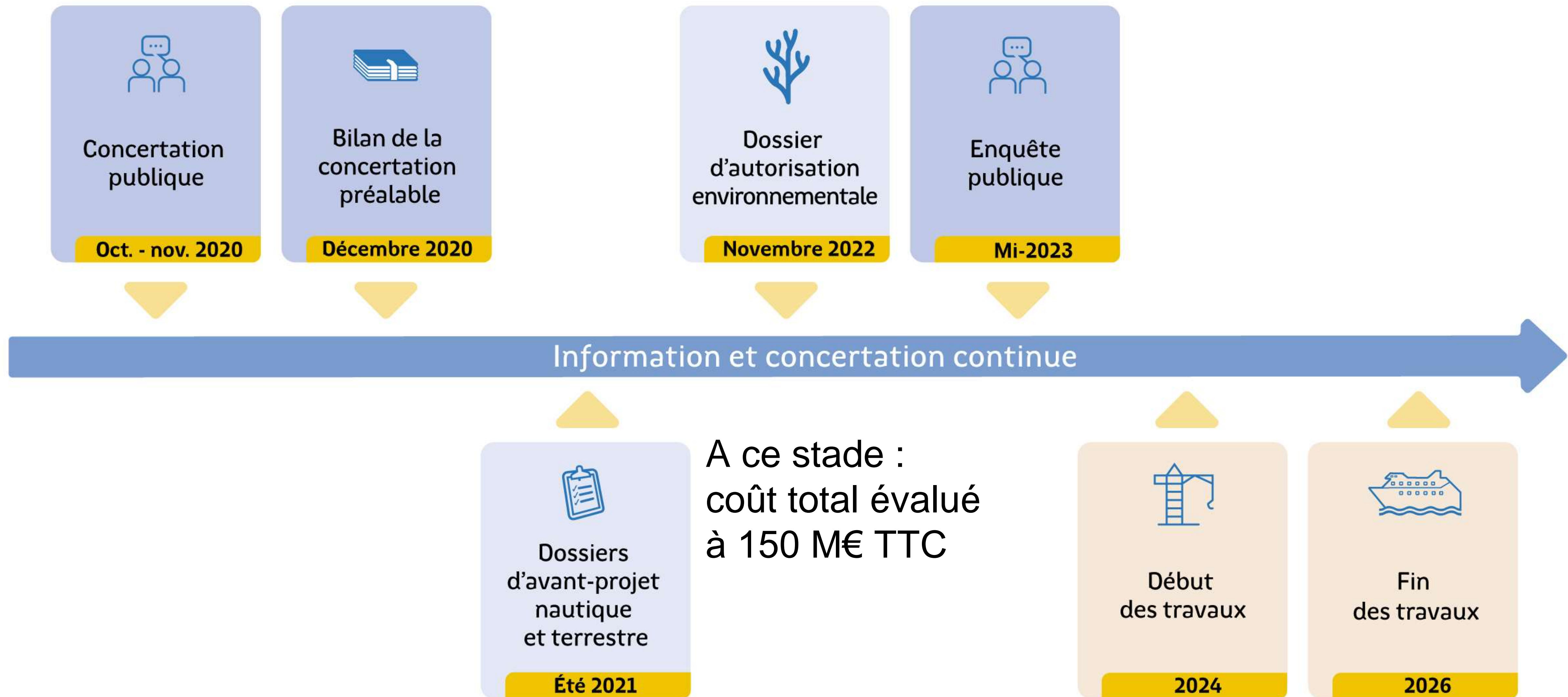


Le projet retenu





Le projet retenu





Temps d'échange



Coordonnées et site internet

terminaldunaye@bretagne.bzh

danielle.faysse@garant-cndp.fr

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

Merci de votre attention



Un port
de la Région Bretagne



UNION EUROPÉENNE



**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	danielle.faysse@garant-cndp.fr		
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 - SEPNEB - 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 m³ de matériaux déroctés ou dragués, 20 000 seront réutilisés dans le cadre du chantier maritime, dont 8 000 m³, emprisonnés dans les caissons des embectages, 40 000 m³ en renouvellement du terre-plein du Naye. Il resterait 30 000 m³ 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^{ère} 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">Risque de destruction ou de dégradation d'espèce : nuls au regard de l'absence d'espèce concernée (cf. inventaire de 2018)	Nul	Nul
Flore - EVEC	Moyen	<ul style="list-style-type: none">Risque de dispersion et dissémination d'espèces : moyen	Moyen	Moyen
Chiroptère	Faible	<ul style="list-style-type: none">Risque de destruction ou de perturbation d'espèces en phase travaux : très faible au regard des inventaires de 2018Risque de perturbation d'habitat : faible au regard des opérations d'abattage des arbres près du fort mais conservation de l'alignement d'arbres en entrée du TerminalRisque de destruction de gîte potentiel: très faible au regard de l'absence de gîte observé lors des inventaires de 2018	Faible	Faible



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).

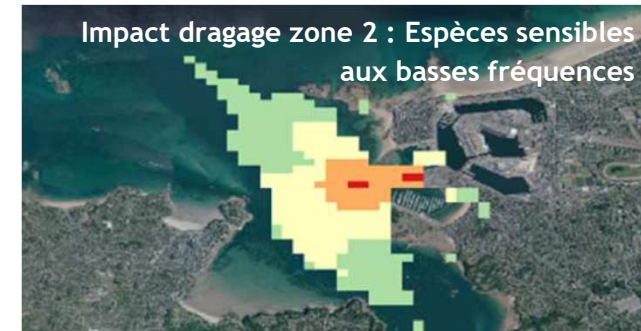


Biodiversité

Acoustique Sous-Marine (2/2)

Modélisation acoustique :

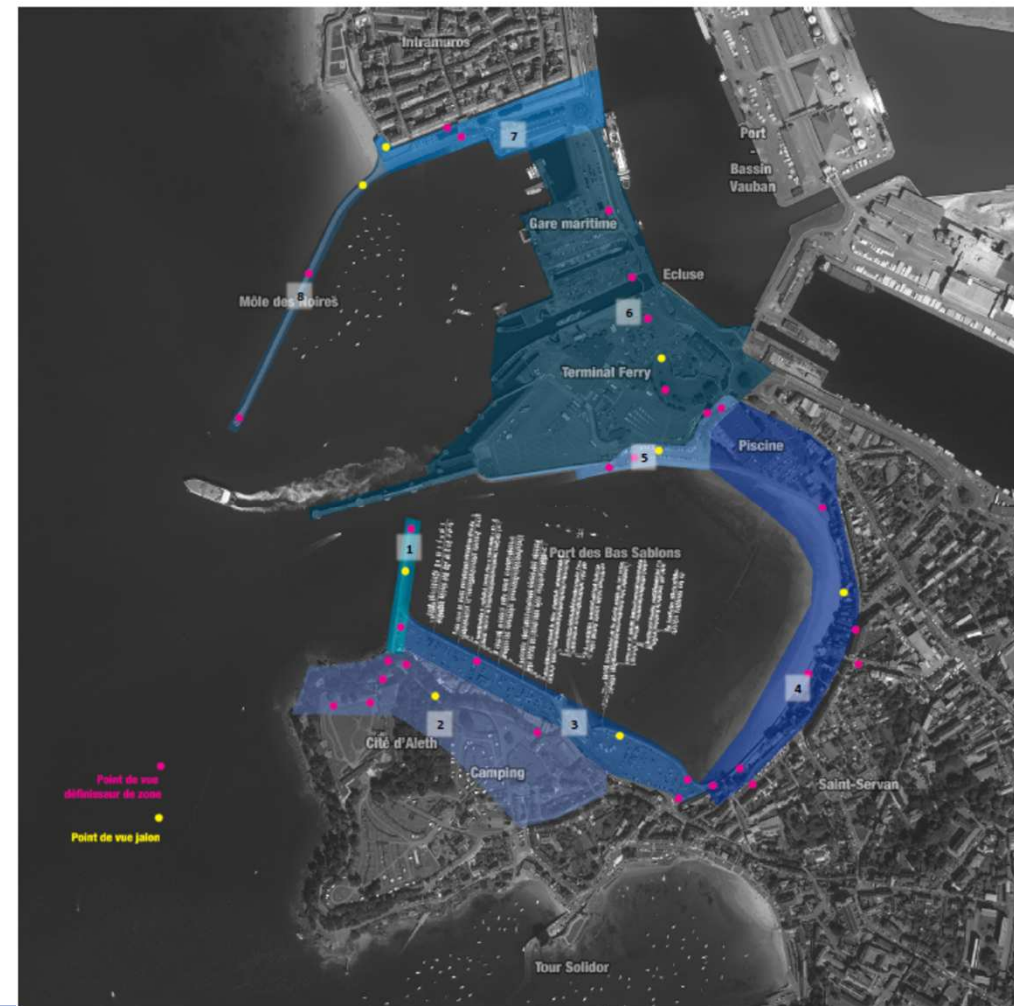
- Espèces classées par groupe en fonction de leur sensibilité aux bruits basses/moyennes/hautes fréquences ;
- Niveaux de bruits générés par les ateliers de travaux définis en se basant sur la bibliographie issus de chantier réalisés ;
- La diffusion des ondes acoustiques liées aux travaux est ensuite 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

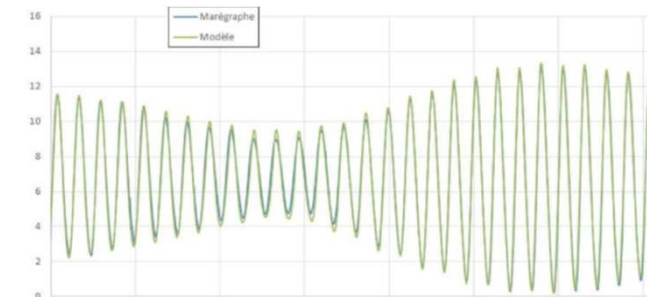
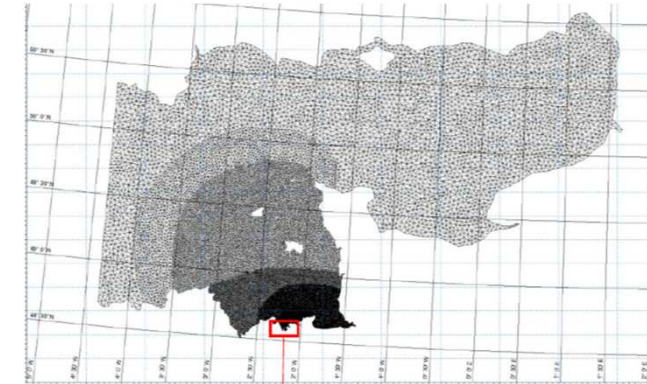
Modélisation hydro-sédimentaire (1/2)

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

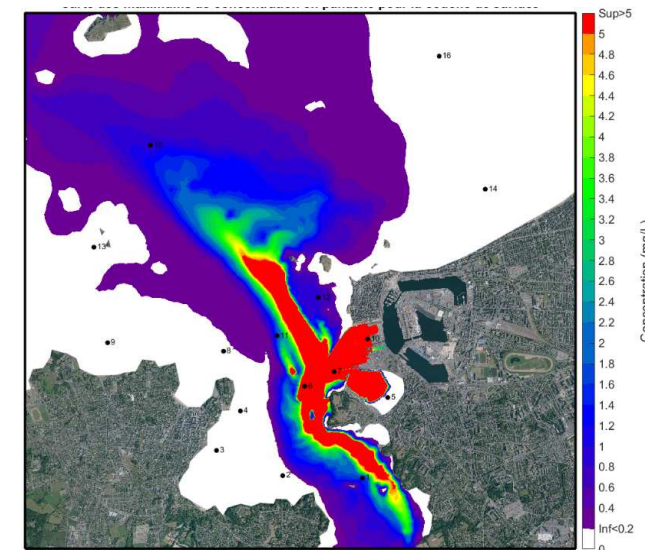
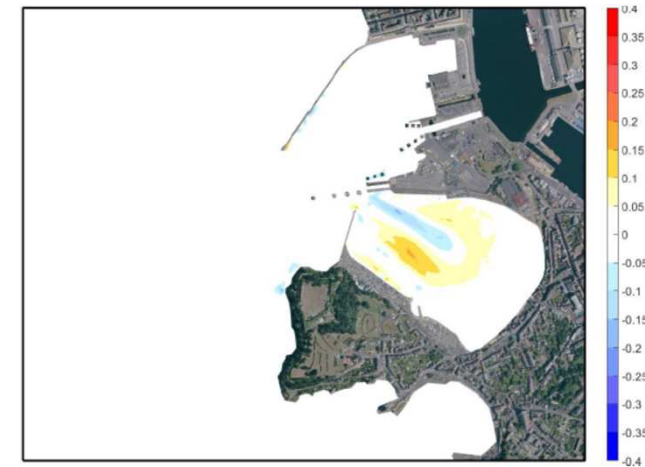
Modélisation hydro-sédimentaire (2/2)

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/m³ 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

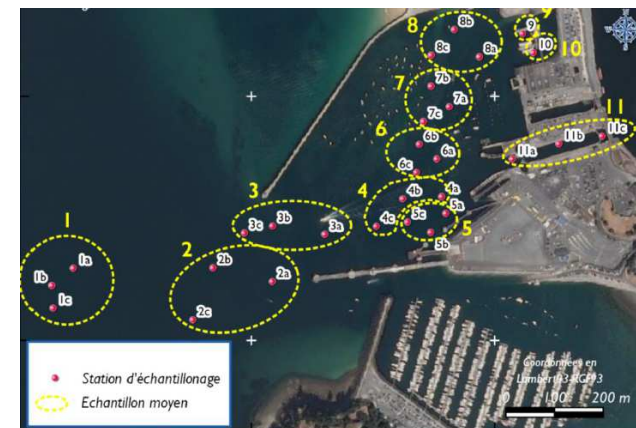
Volume de dragage/déroctage = environ 90 000 m³

Dont :

- 20 000 m³ réutilisés sur le chantier du volet nautique (Jetée Sud et caissons BA) ;
- Valorisation de 40 000 m³ de sédiments en renouvellement du terre-plein du Naye ;
- Reste 30 000 m³ 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

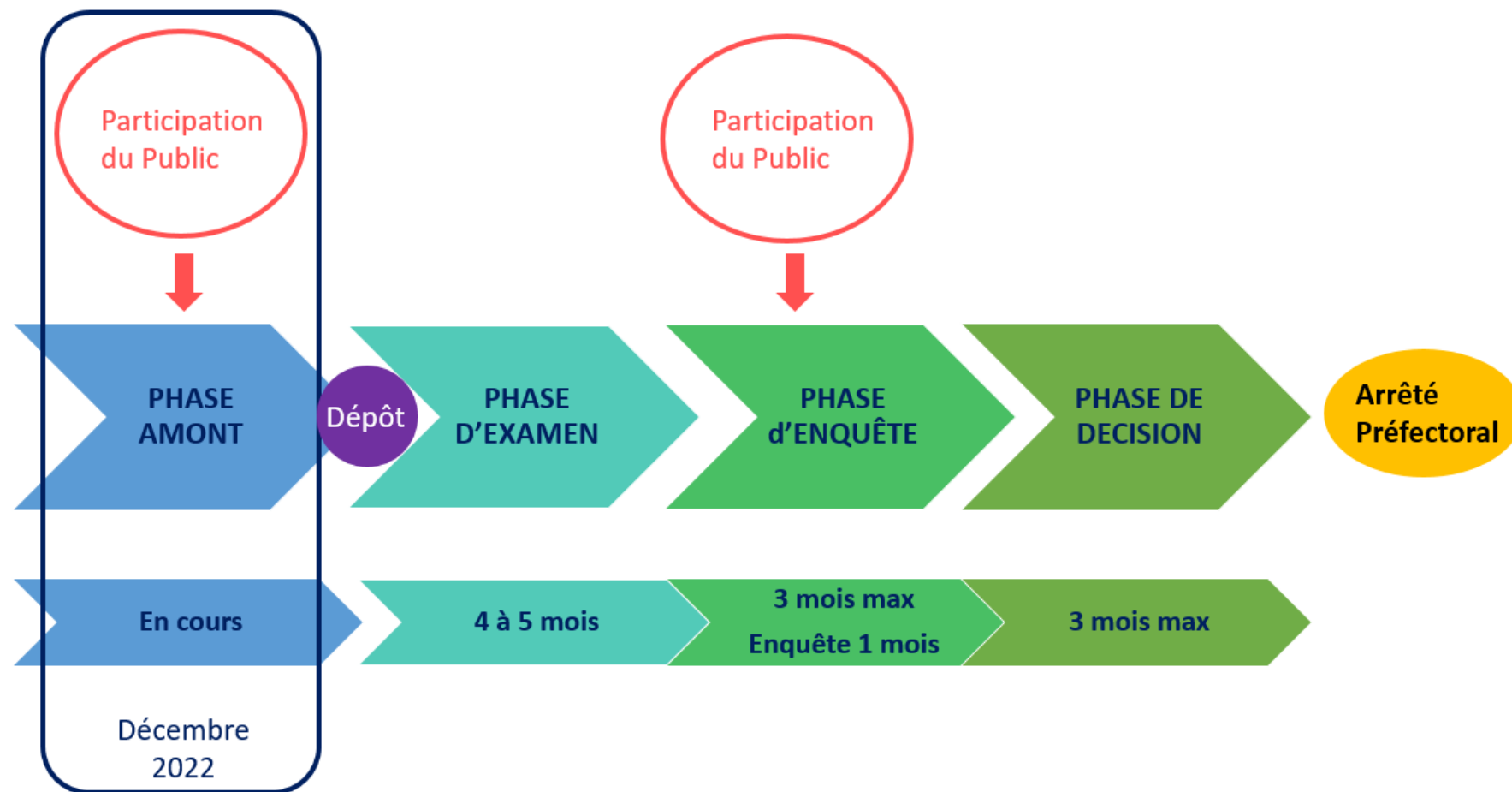
- Rubriques IOTA – « Loi sur l'eau »
- Evaluation Environnementale – Etude d'impact
- Incidence Natura 2000
- Dérogation à la protection des Espèces



**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

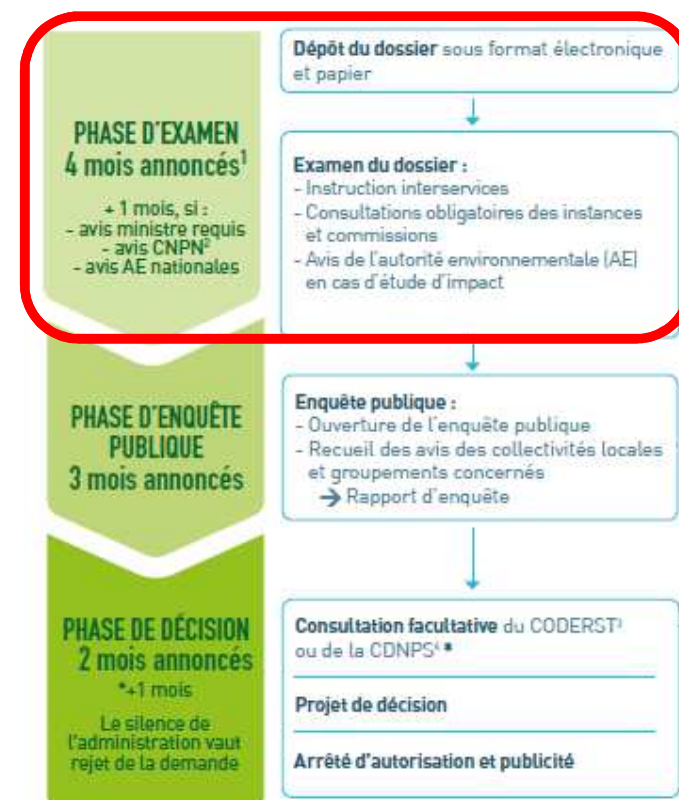
Examen du dossier **sur la forme** et instruction **sur le fond**

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

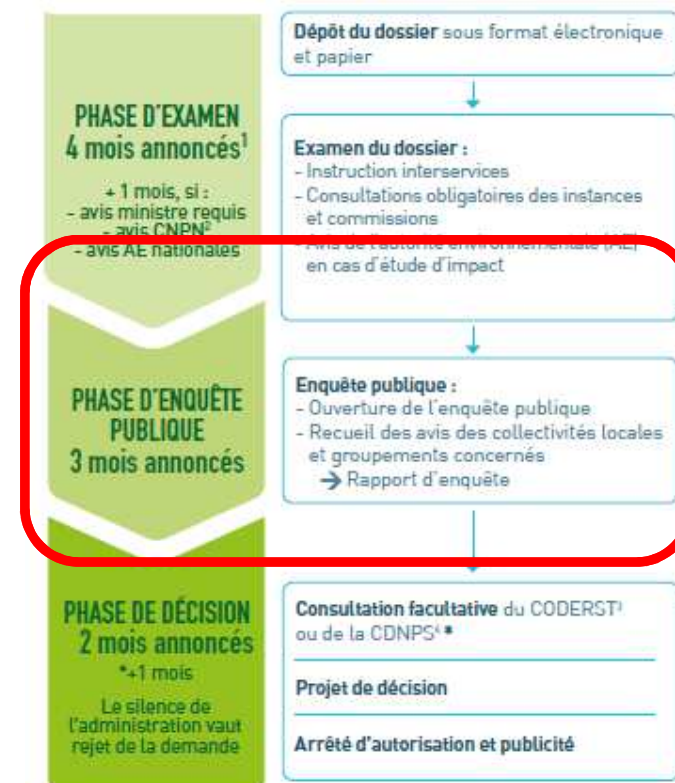
Possibilité de donner son avis écrit (courrier, registre papier ou électronique).

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 ? »

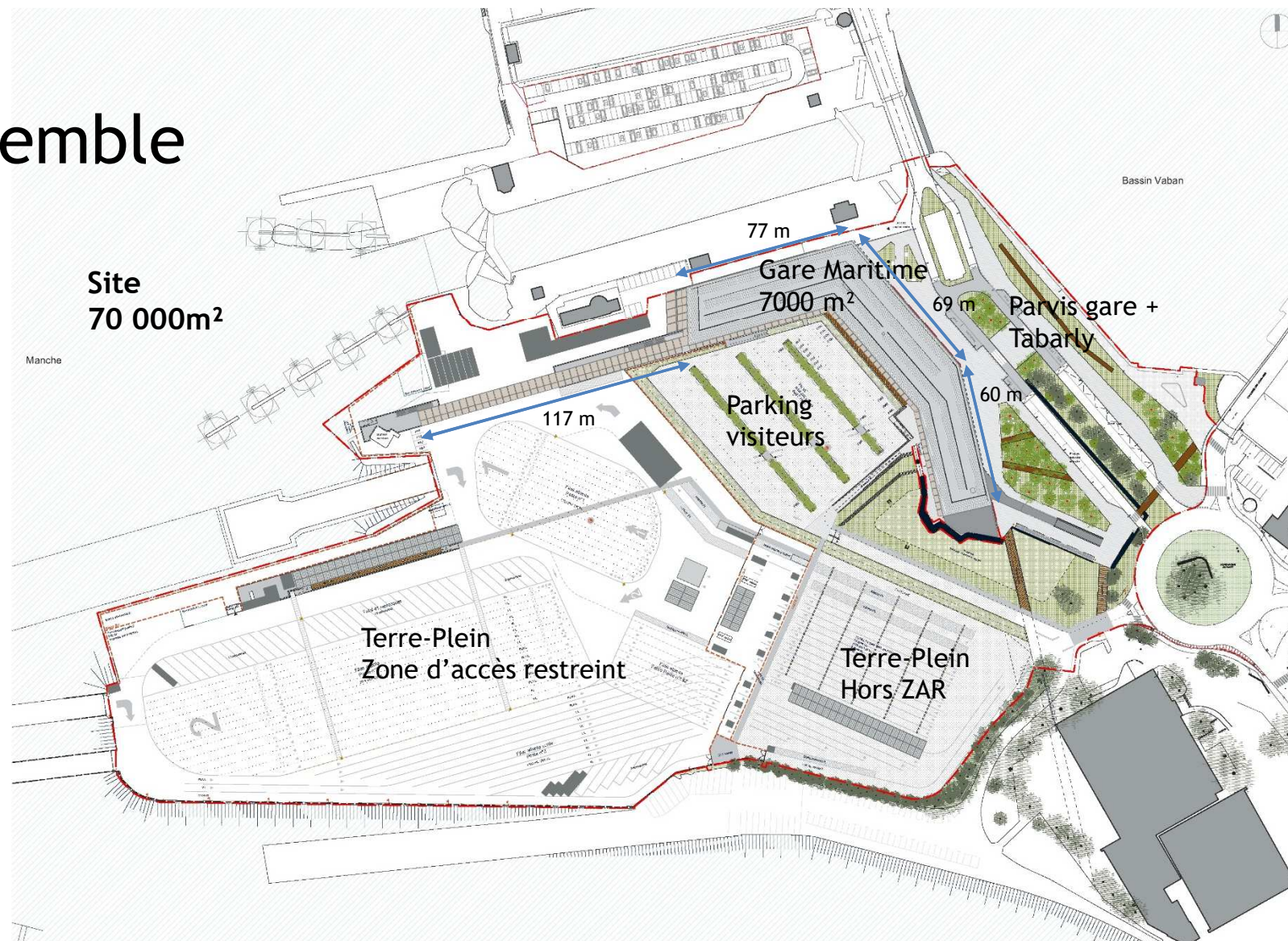
13/10/2022 : Association Droits de Cité et Collectif Sablons « passerelle fondamentalement rejetée »

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

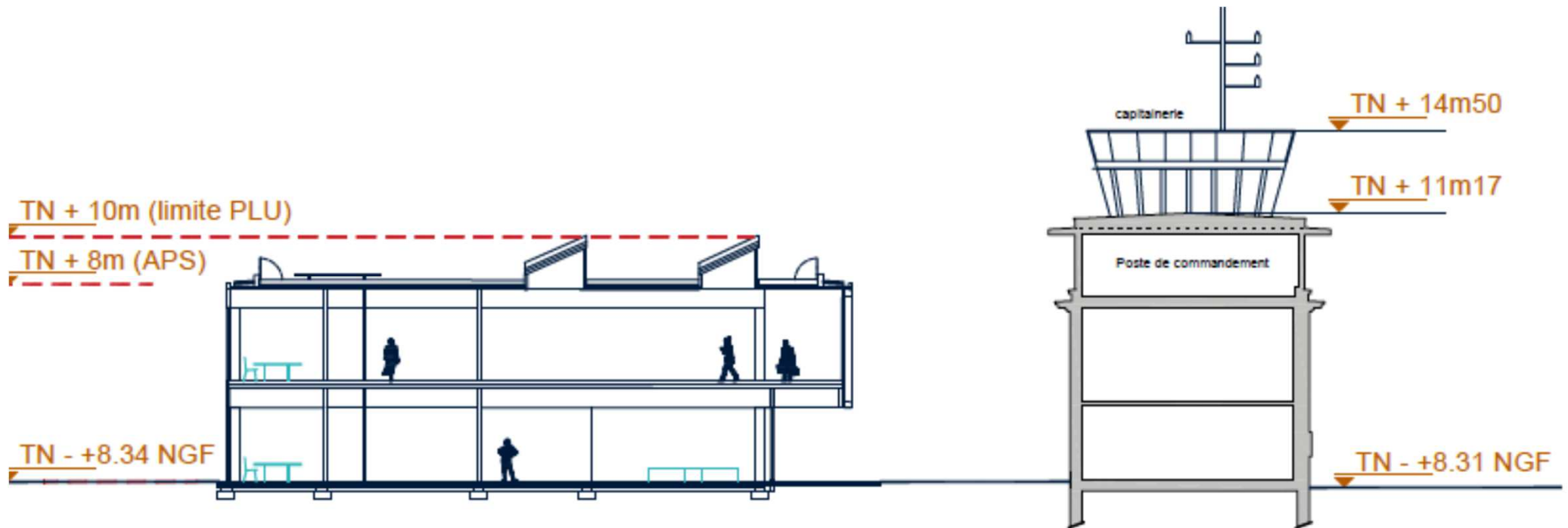
Plan d'ensemble

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

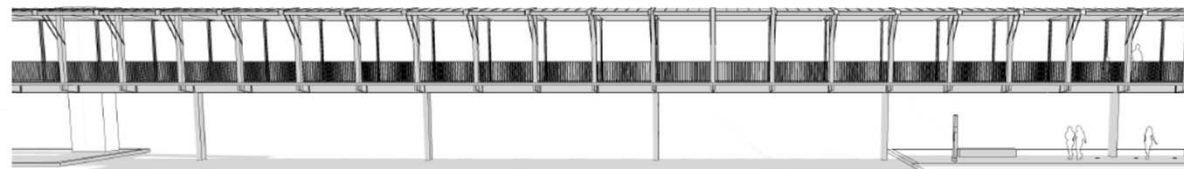
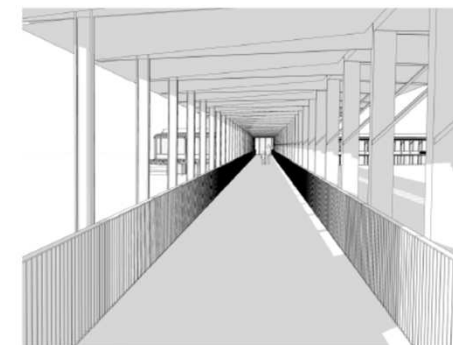
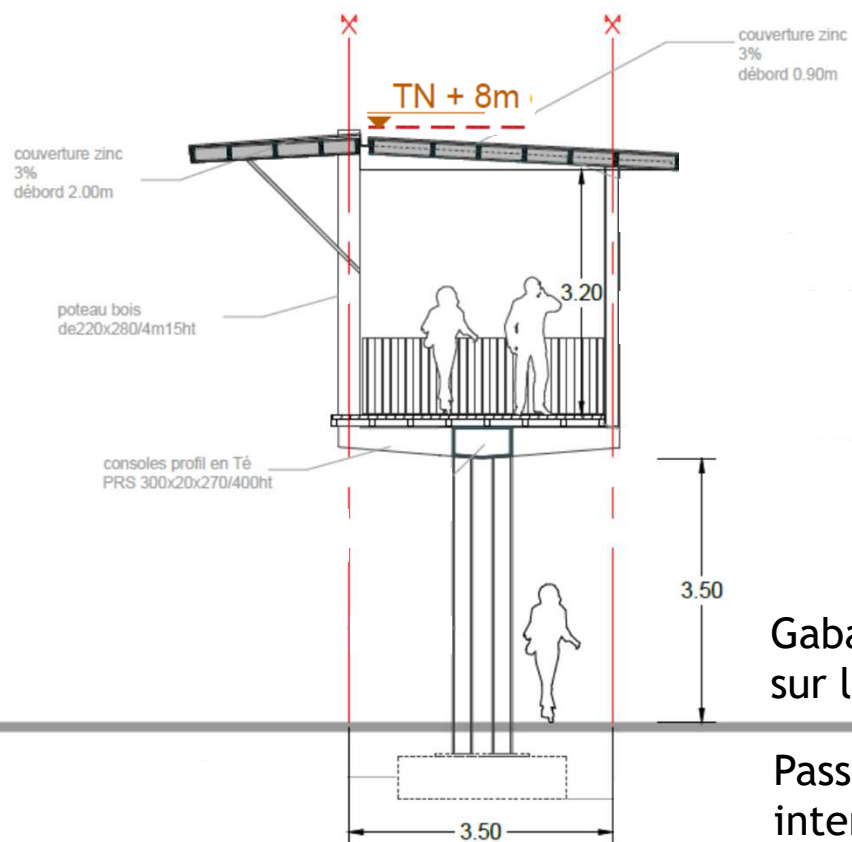


Passerelle et insertion paysagère



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

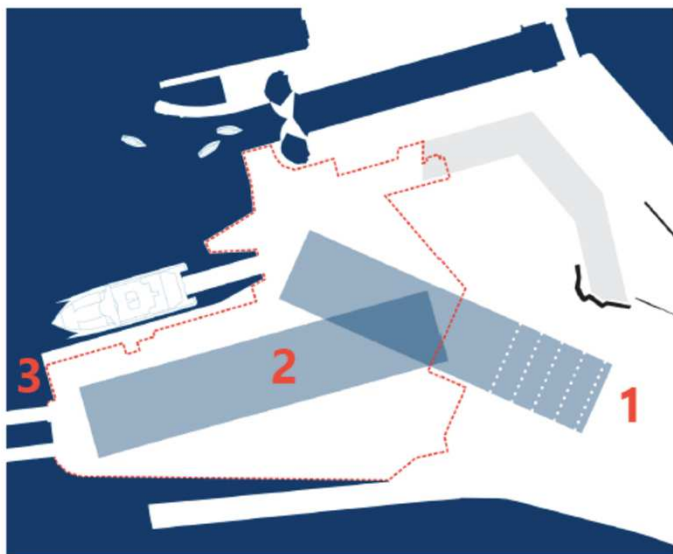
Passerelle et insertion paysagère

Nivellement des terre-pleins :

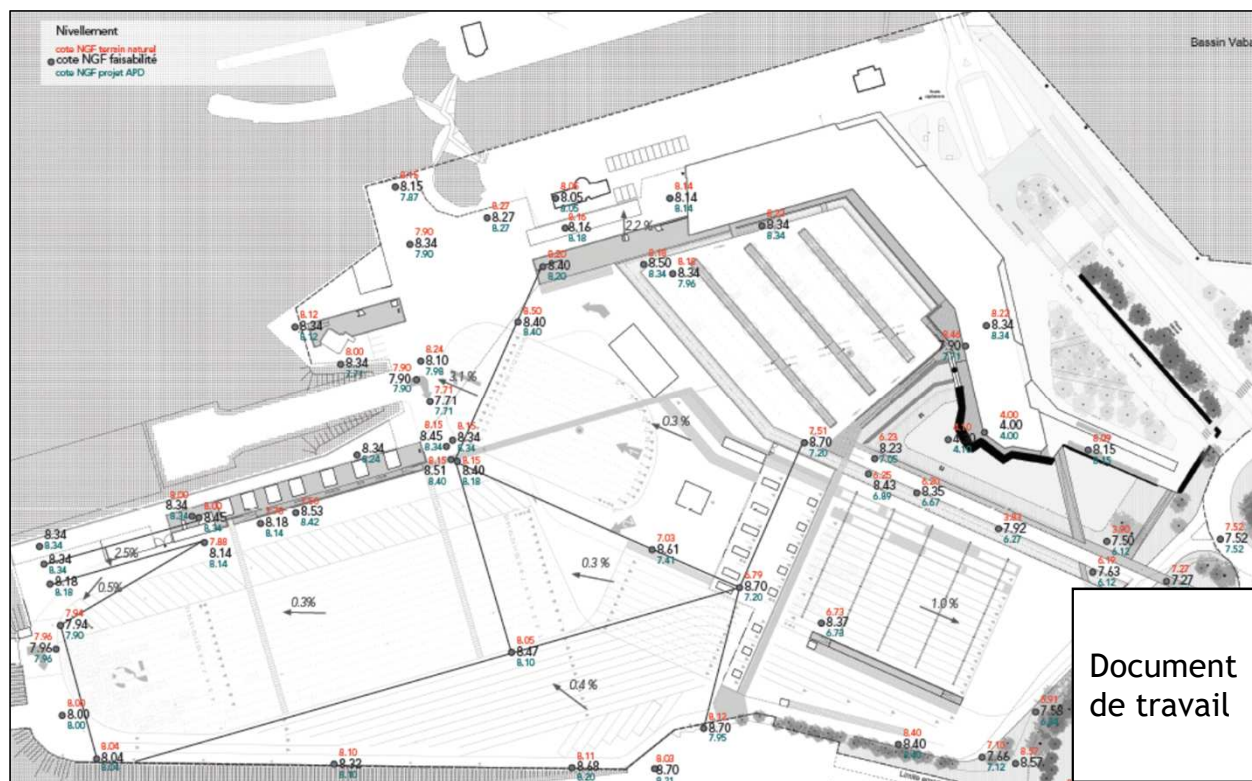
■ les séquences du voyage

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

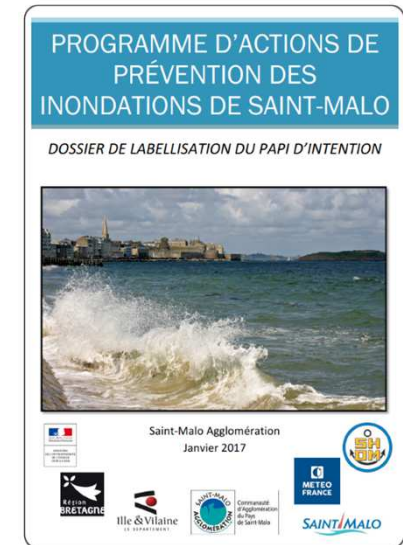
Tableau 4-7 : Niveaux centennaux

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)**

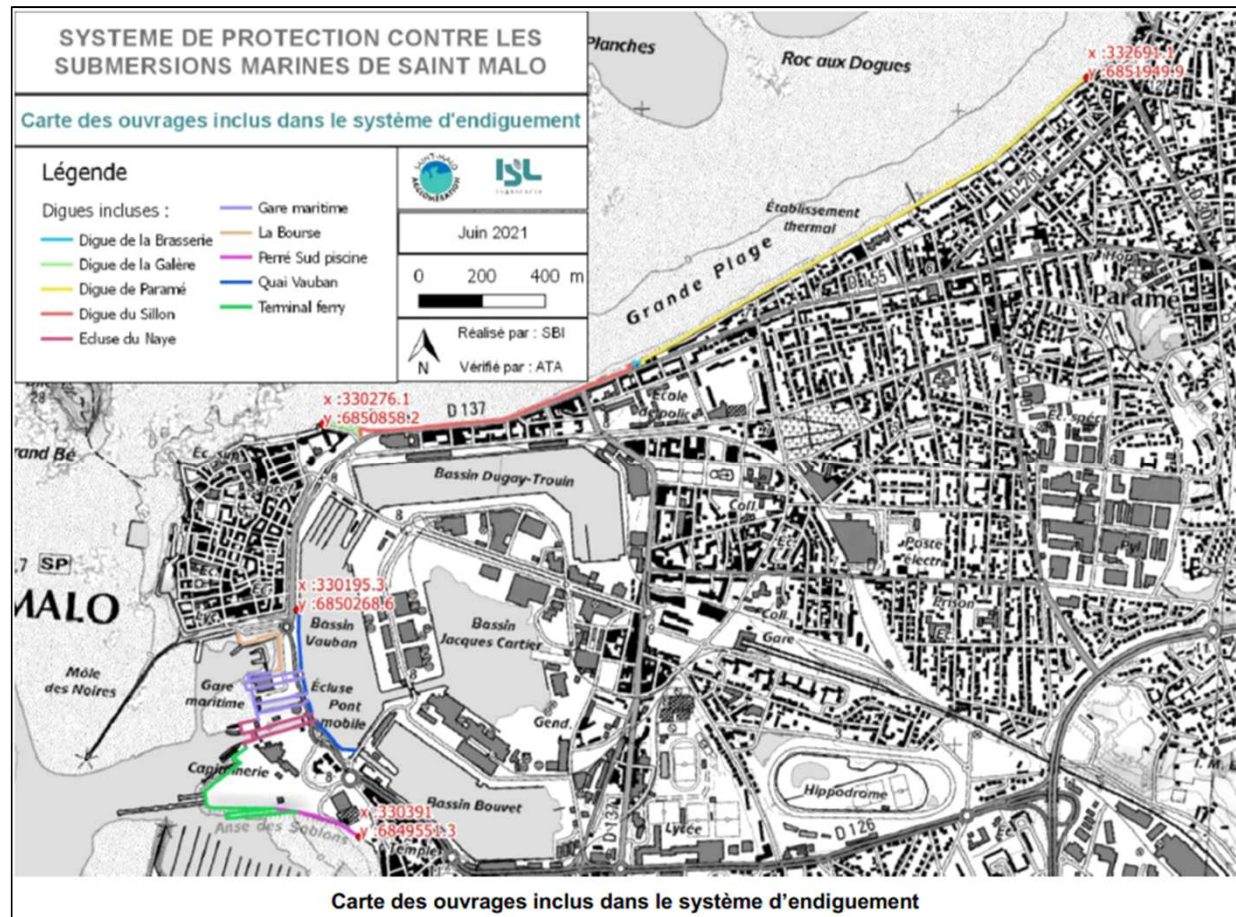
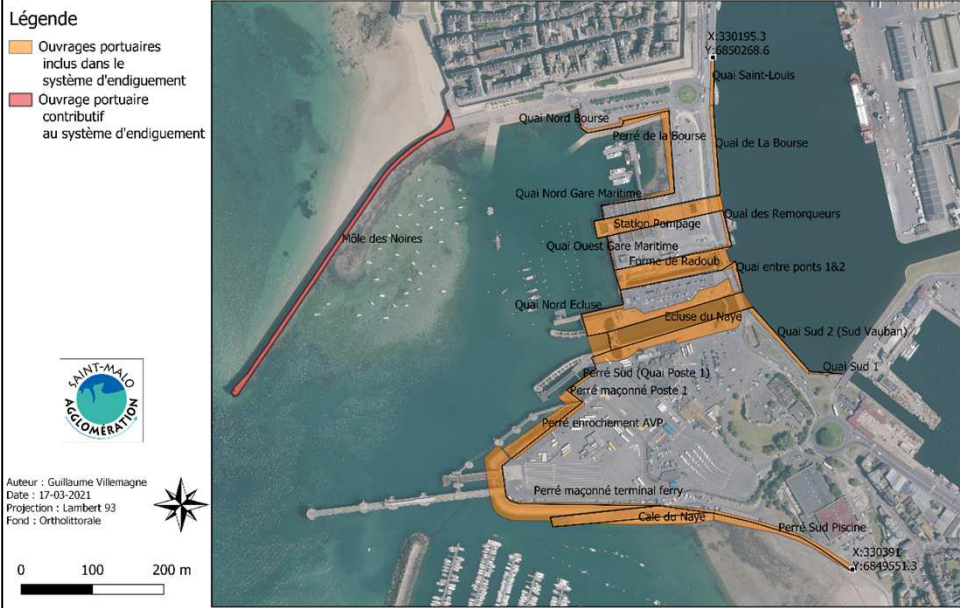


Prise en compte de la montée des eaux

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





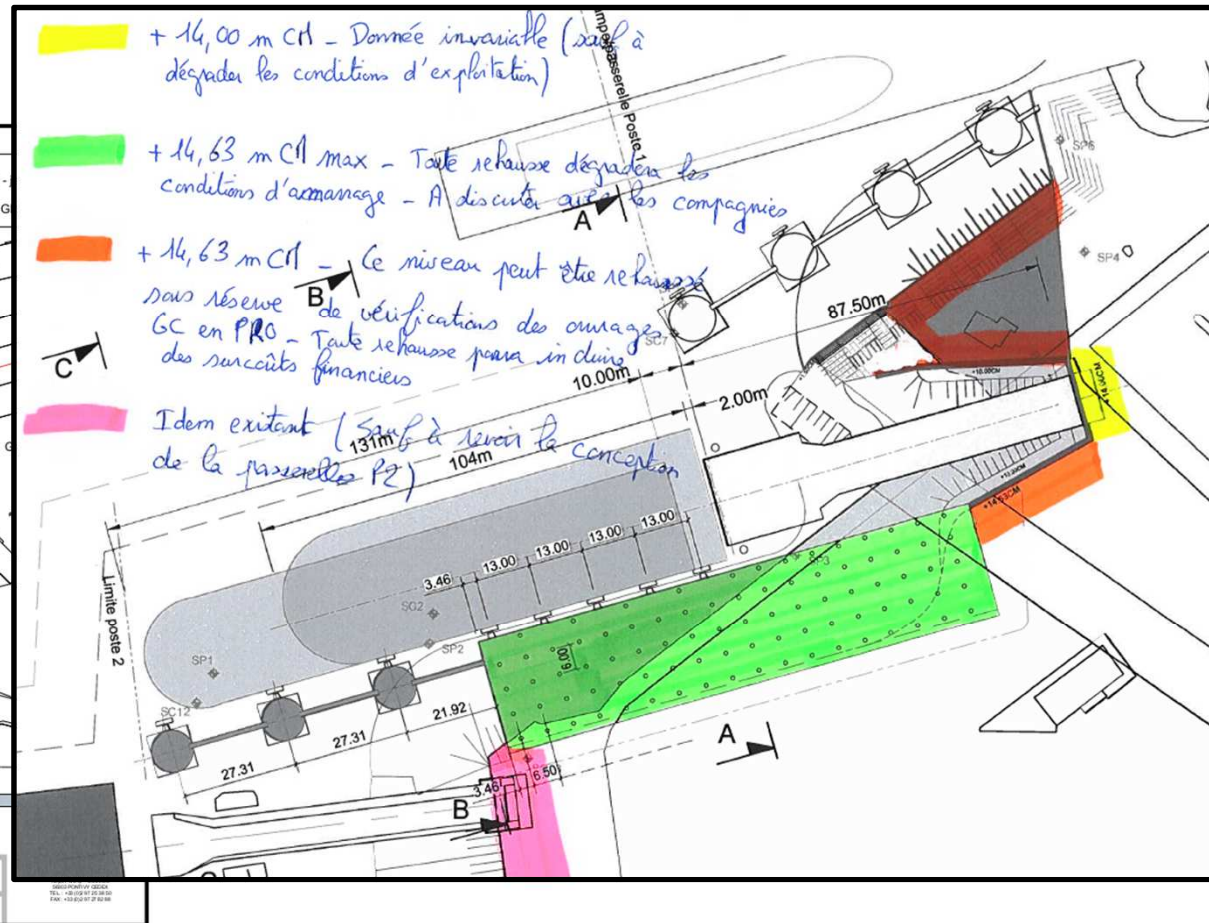
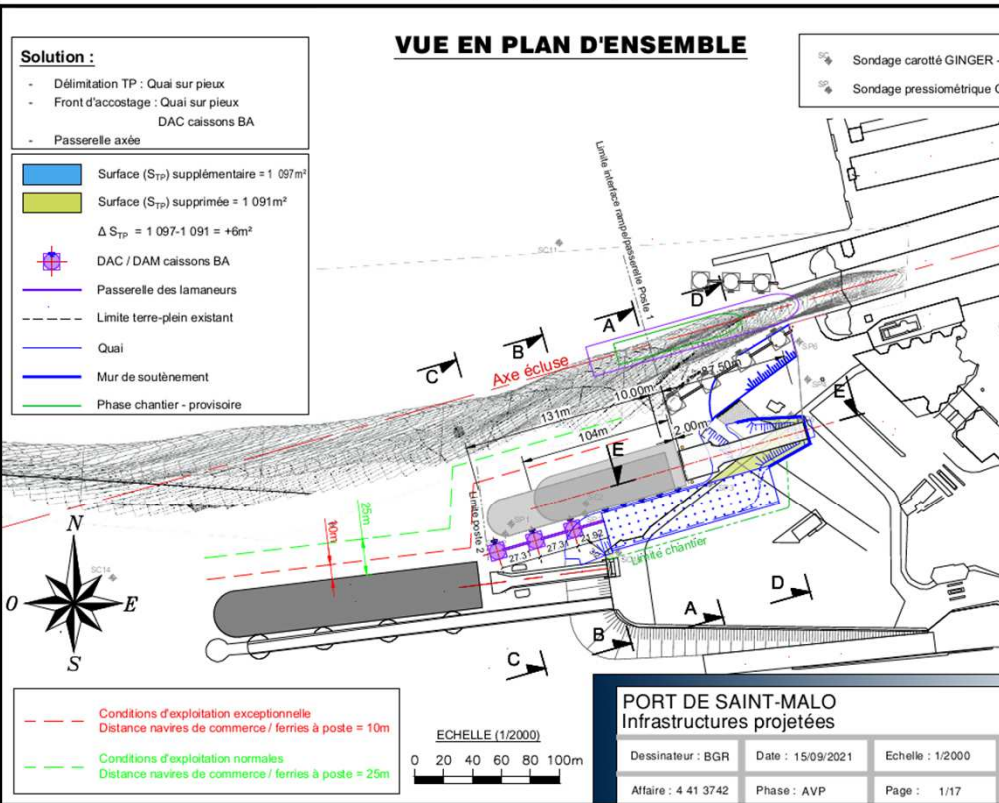
Prise en compte de la montée des eaux

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

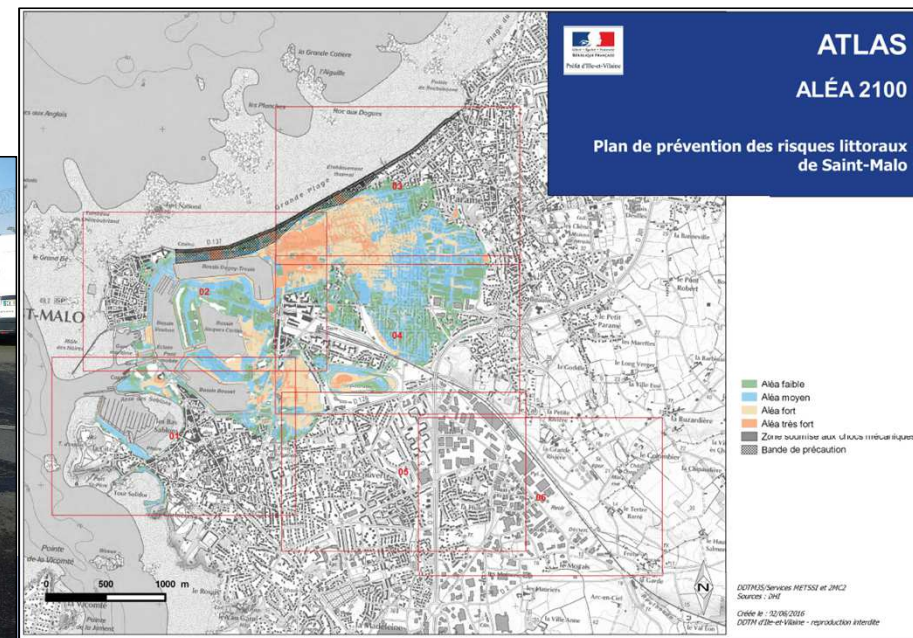
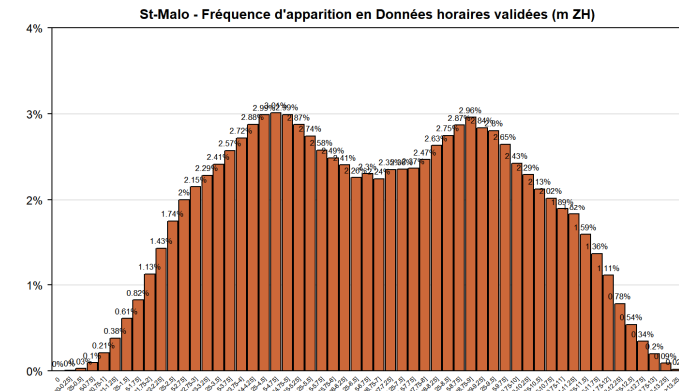
Les ouvrages projetés



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 m² 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)

A	Niveau de service excellent. Fluidité des parcours, pas d'attente et niveau de confort excellent.
B	Niveau de service élevé. Flux stables, très peu d'attente et niveau de confort élevé.
C	Bon niveau de qualité. Flux stables, attentes acceptables et bon niveau de confort.
D	Niveau de service convenable. Flux irréguliers, attentes longues peu fréquentes et niveau de confort convenable.
E	Niveau de service insuffisant. Flux irréguliers, attentes longues trop fréquentes et niveau de confort insuffisant.
F	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



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



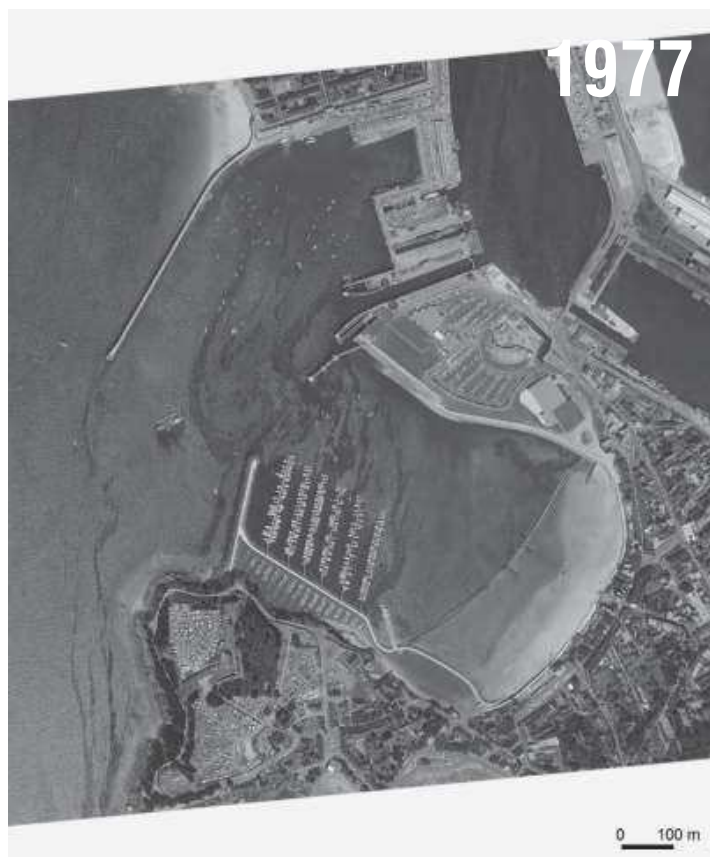
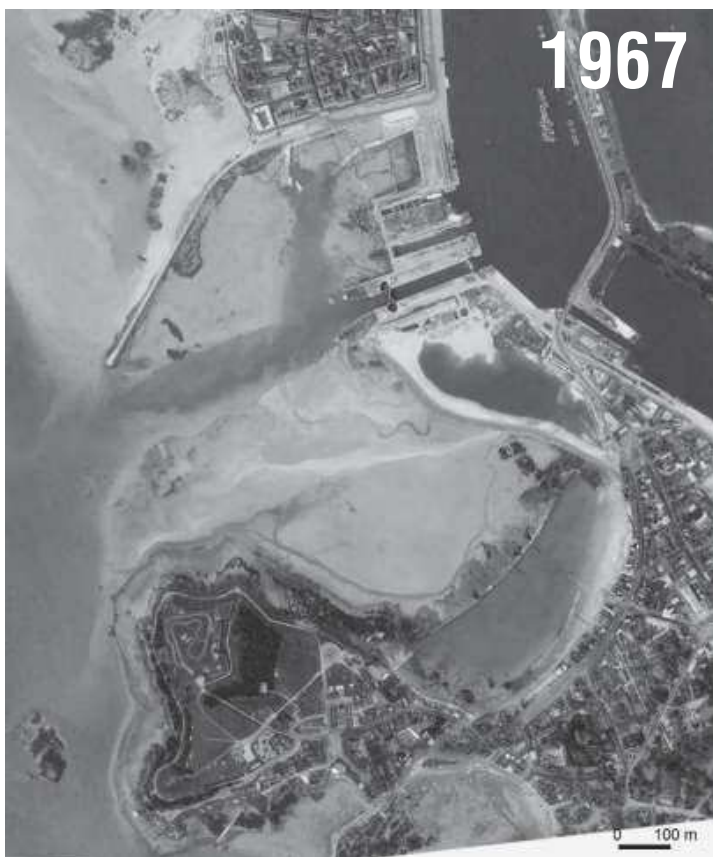
Entité 7 « rempart d'Intra-muros » vue à marée montante, les jours de ferry



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

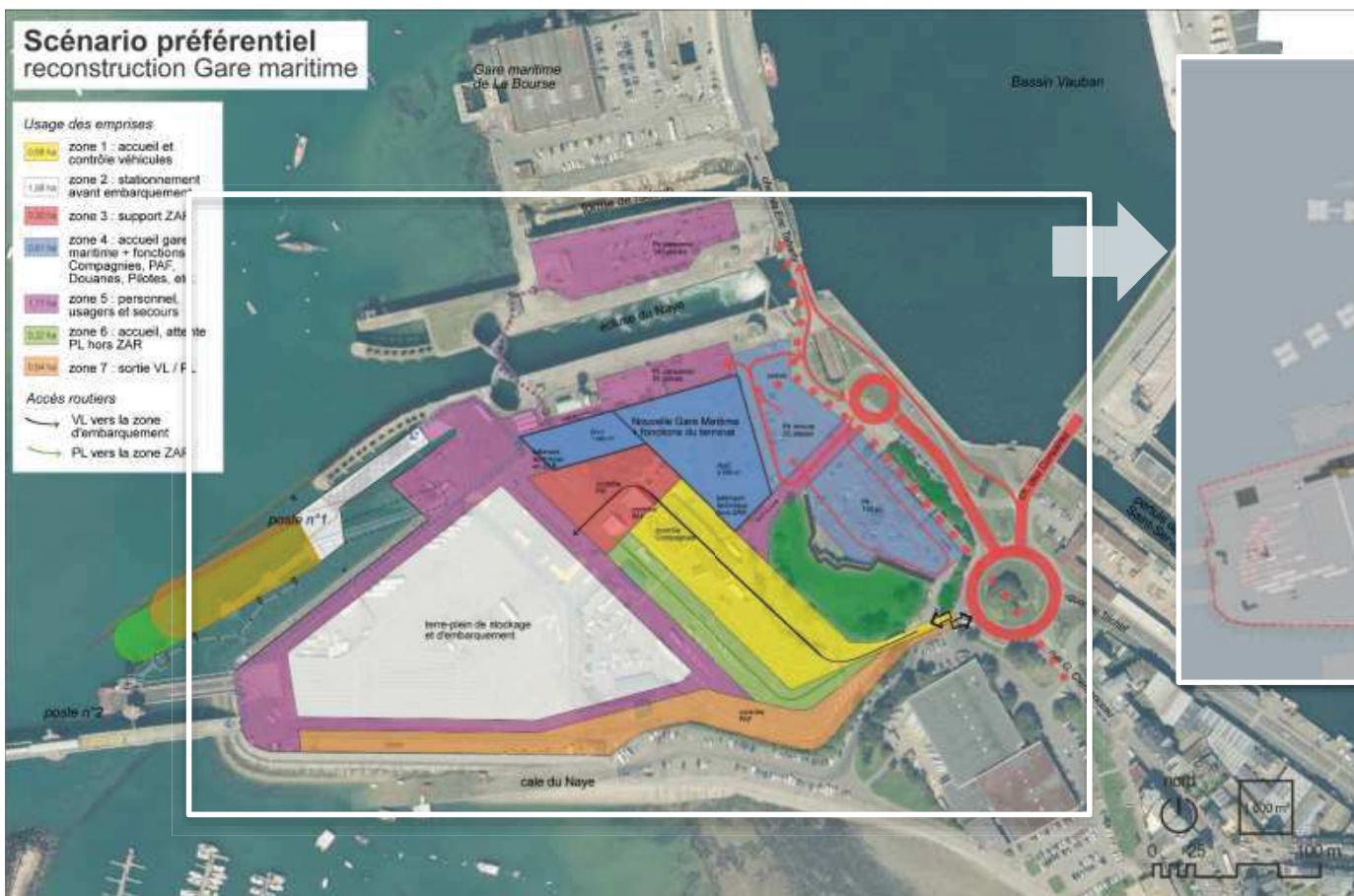


Terminal ferry du Naye : rappel chronologique de l'aménagement de l'anse des Bas-Sablons





Terminal ferry du Naye : première approche paysagère



Réponse de l'Equipe AREP

Proposition programmatique



Ordre du jour

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

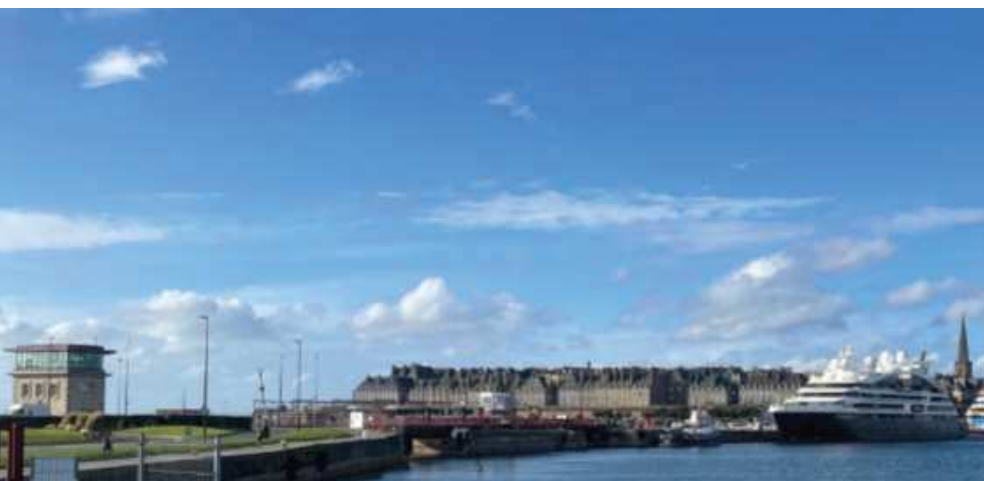
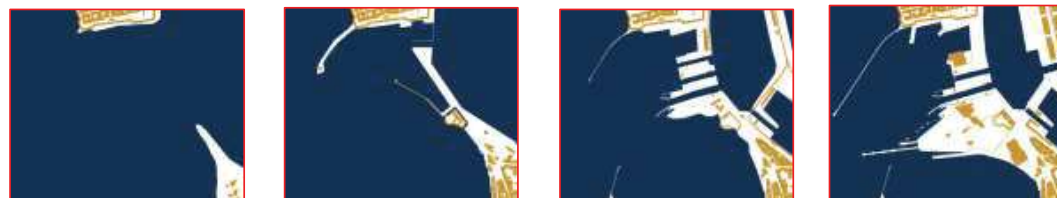


2ème partie : Présentation du projet d'aménagement (20 min)



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 LIEU DE TRANSIT DES VOYAGEURS ET DE LA LOGISTIQUE



ET DEMAIN UN LIEN URBAIN ENTRE LA VILLE ET LES BATEAUX



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



Esplanade
Saint-Vincent
17 000 m²



Parvis de la
Gare TGV
4 820 m²



**Parvis de
la Gare
Maritime
4 760 m²**



Bastion
de la
Hollande
4 080 m²



Place des
Frères
Lamennais
4 000 m²



Place
Chateau-
briand
3 380 m²



Maison
du
Quebec
1 800 m²



Bastion
Saint-Louis
1 560 m²



Place du
Marché
aux
Légumes
1 480 m²



Fort
La Reine
926 m²



UNE TERMINAL QUI S'INSCRIT DANS LE TERRITOIRE MALOUIN



UN BELVÉDÈRE SUR LES BASSINS ET L'ECLUSE

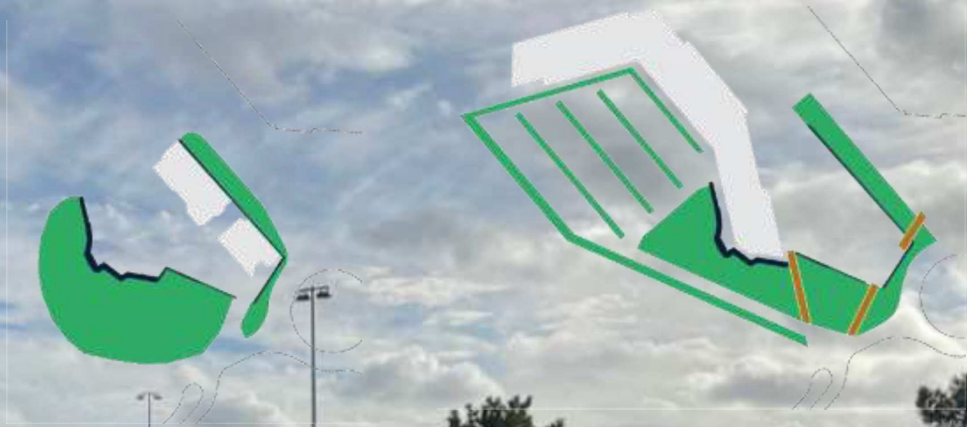




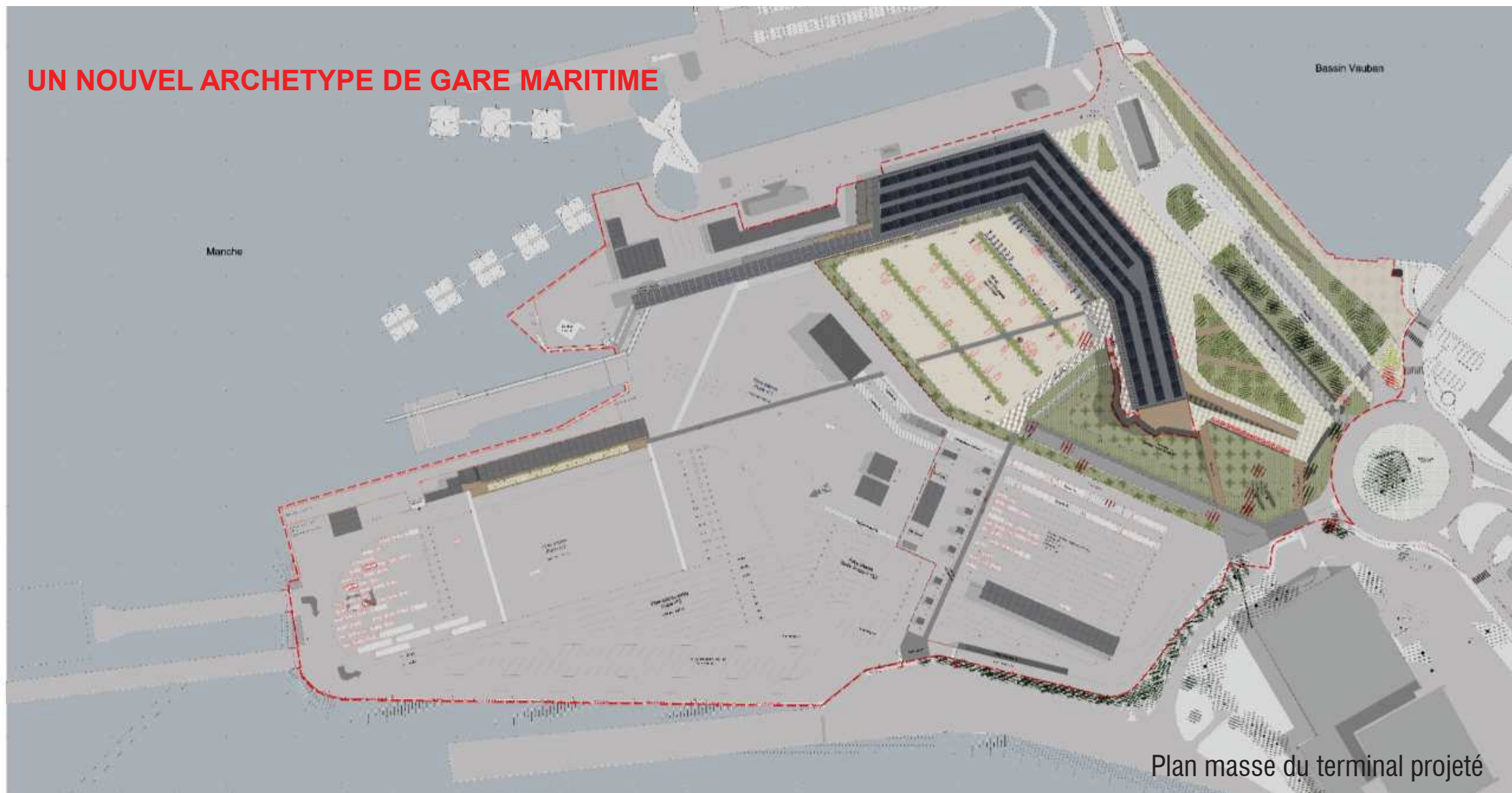
UNE NOUVELLE PORTE D'ENTREE POUR LA VILLE



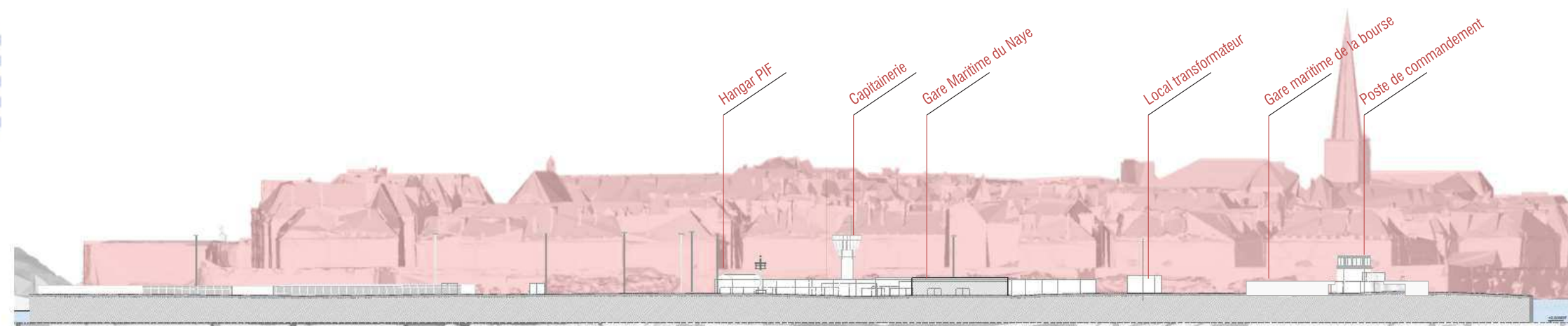
LES TRACES DU FORT DU NAYE



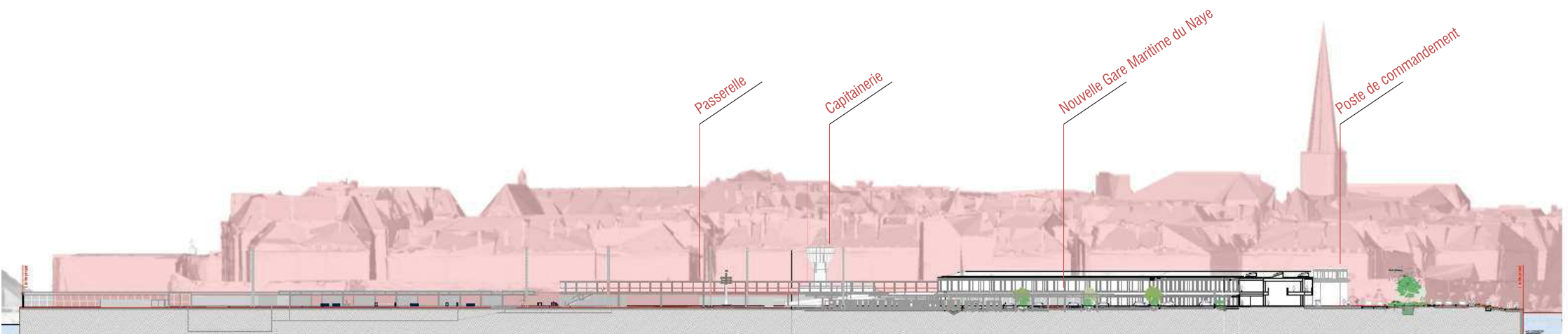
UN NOUVEL ARCHETYPE DE GARE MARITIME



Plan masse du terminal projeté



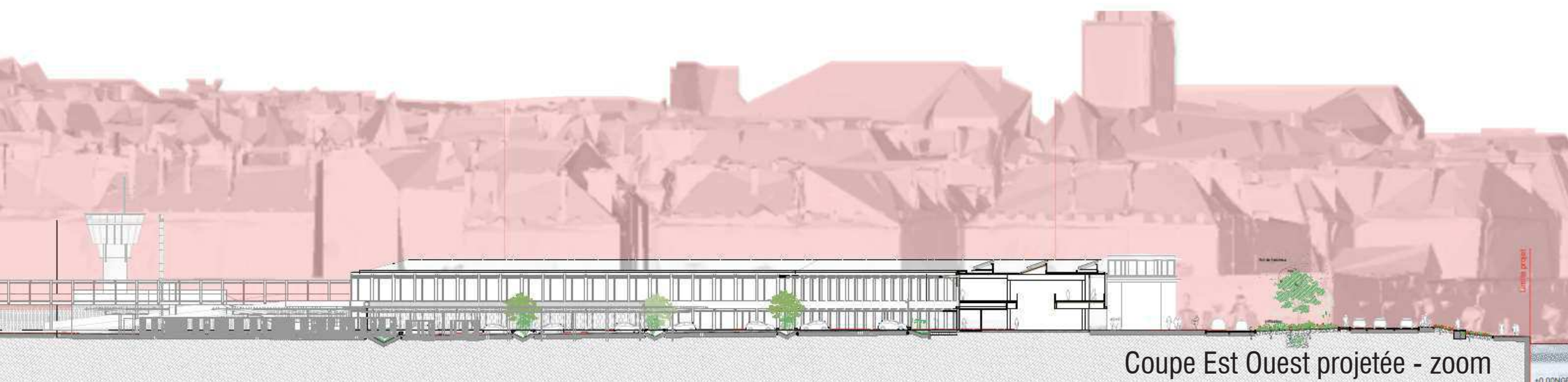
Élévation de l'existant



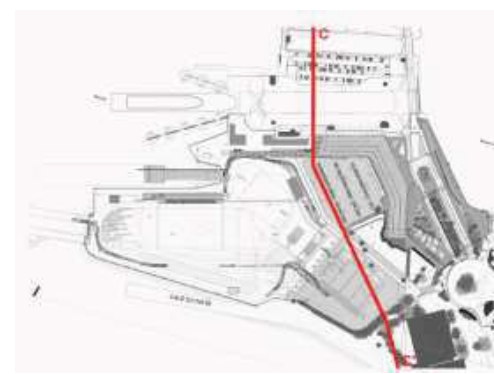
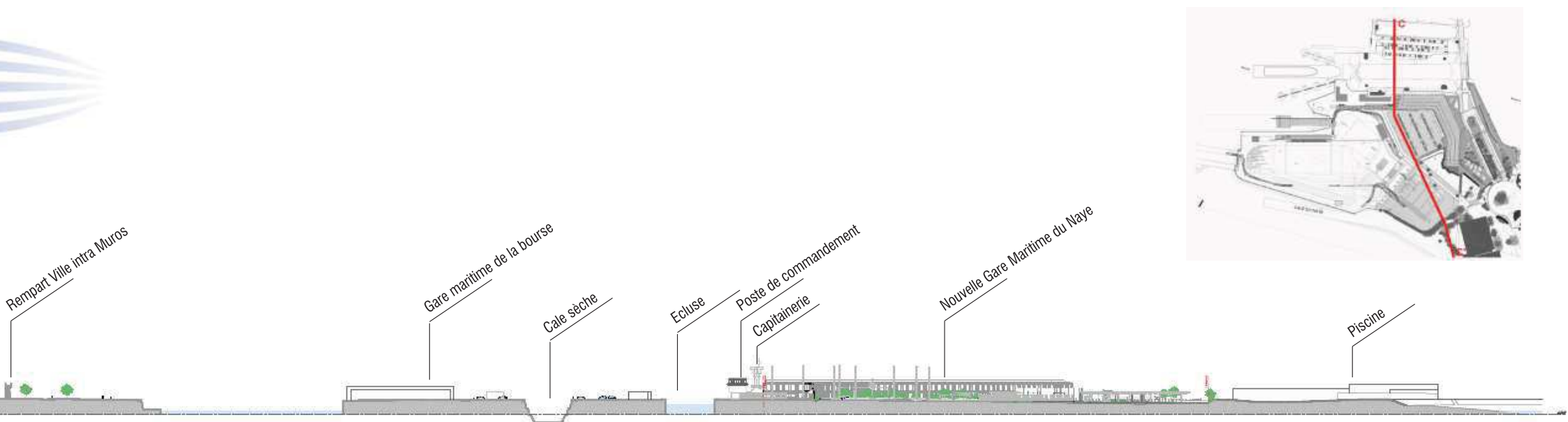
Élévation du projet



Coupe Est Ouest projetée



Coupe Est Ouest projetée - zoom



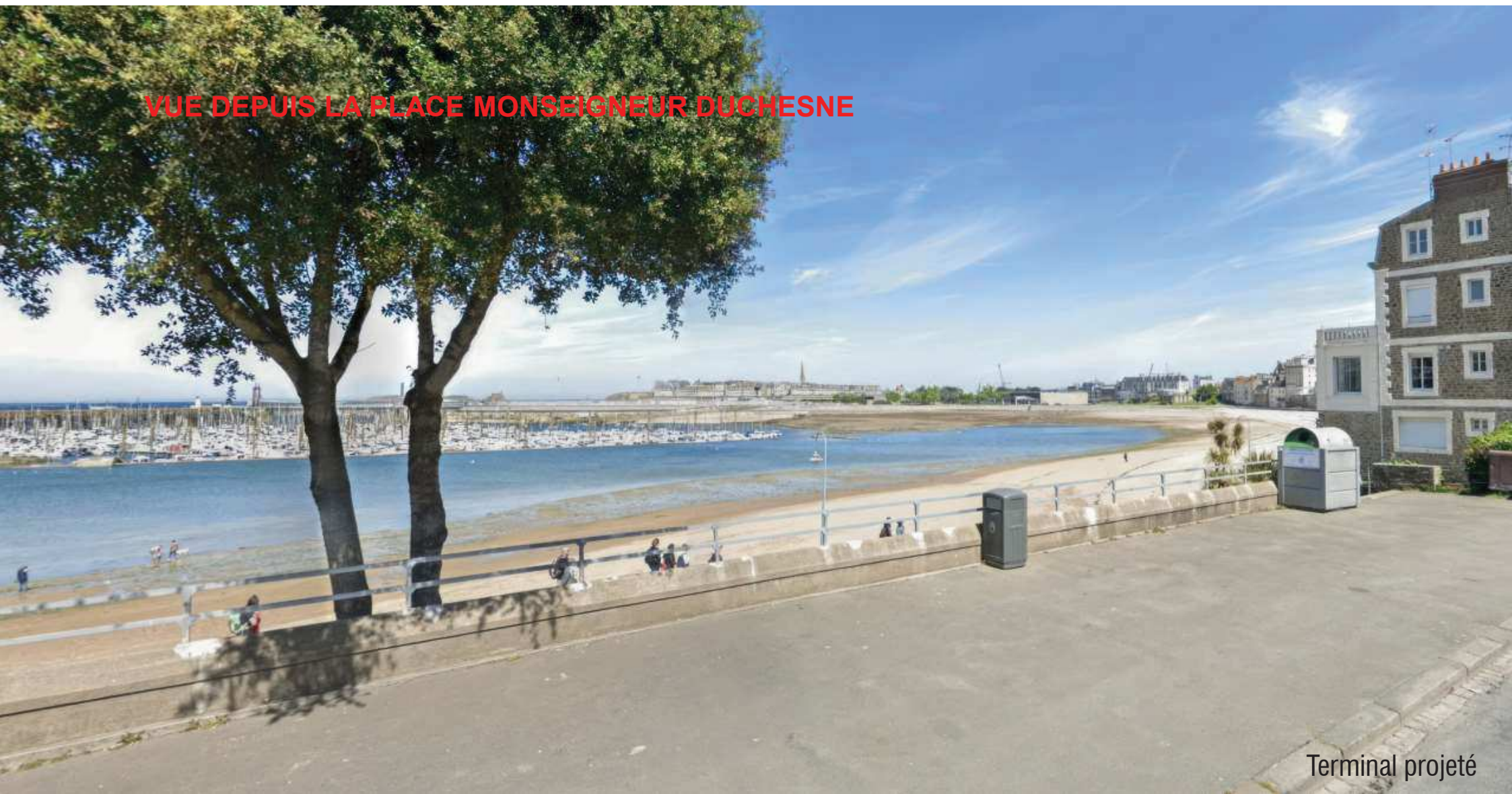
Coupe transversale sur le terre plein

VUE DEPUIS LA PLACE MONSEIGNEUR DUCHESNE



Terminal existant

VUE DEPUIS LA PLACE MONSIEUR DUCHESNE

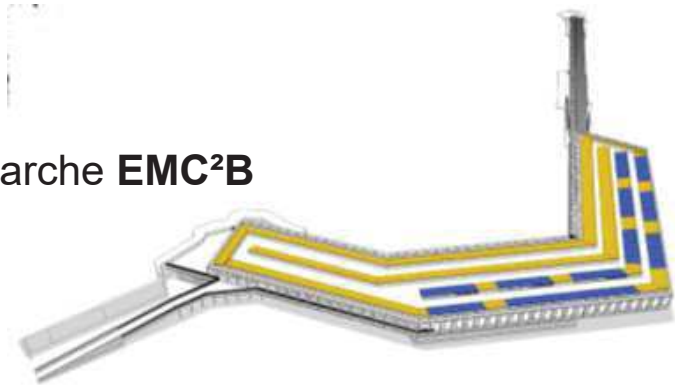


Terminal projeté

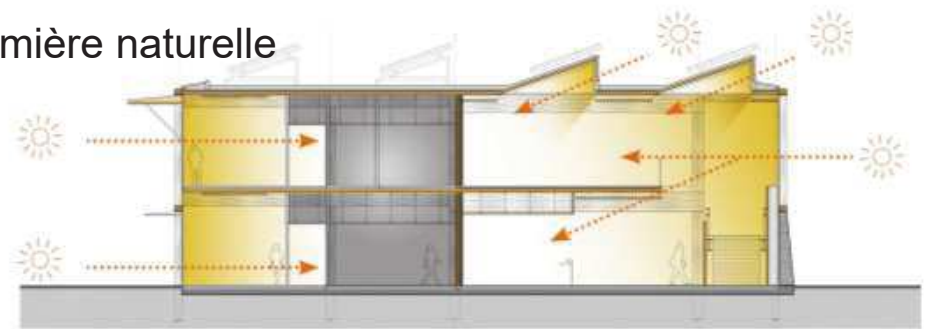
UN BATIMENT PASSIF



démarche **EMC²B**



Lumière naturelle



Ventilation naturelle dans le hall

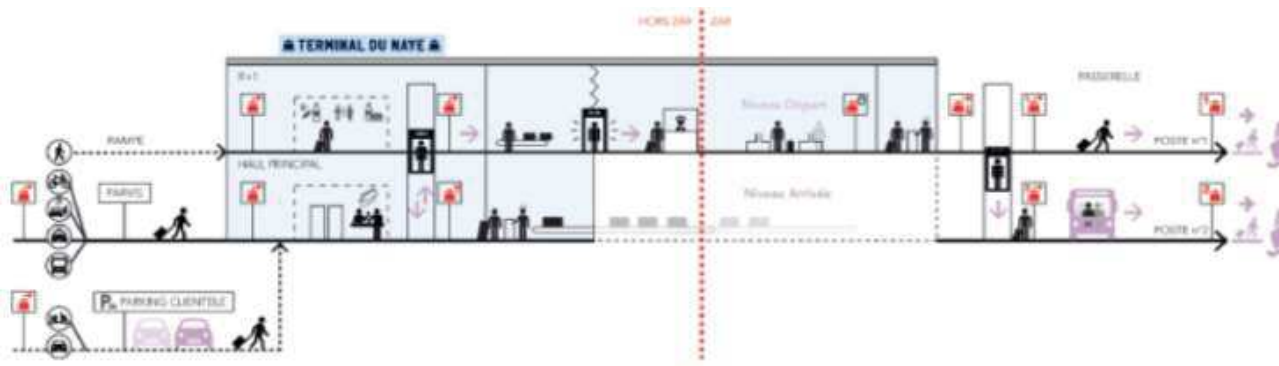
UNE CONCEPTION QUI UTILISE LE RÉEMPLOI ET LES MATERIAUX GEOSOURCES



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



UN FONCTIONNEMENT QUI REPOND AUX EXIGENCES DU CONTRÔLE d'ACCES



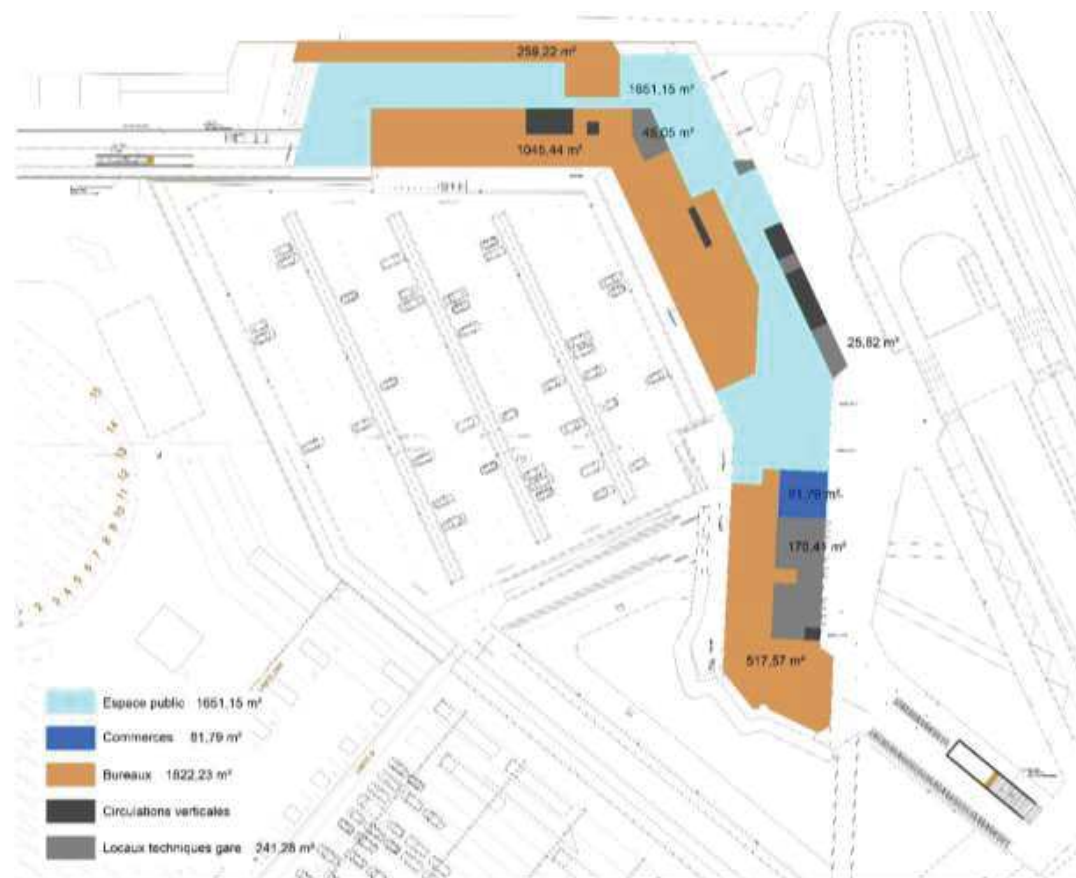
UN PARCOURS VOYAGEUR CONTINUE ET INTUITIF

Compacité du
fonctionnement

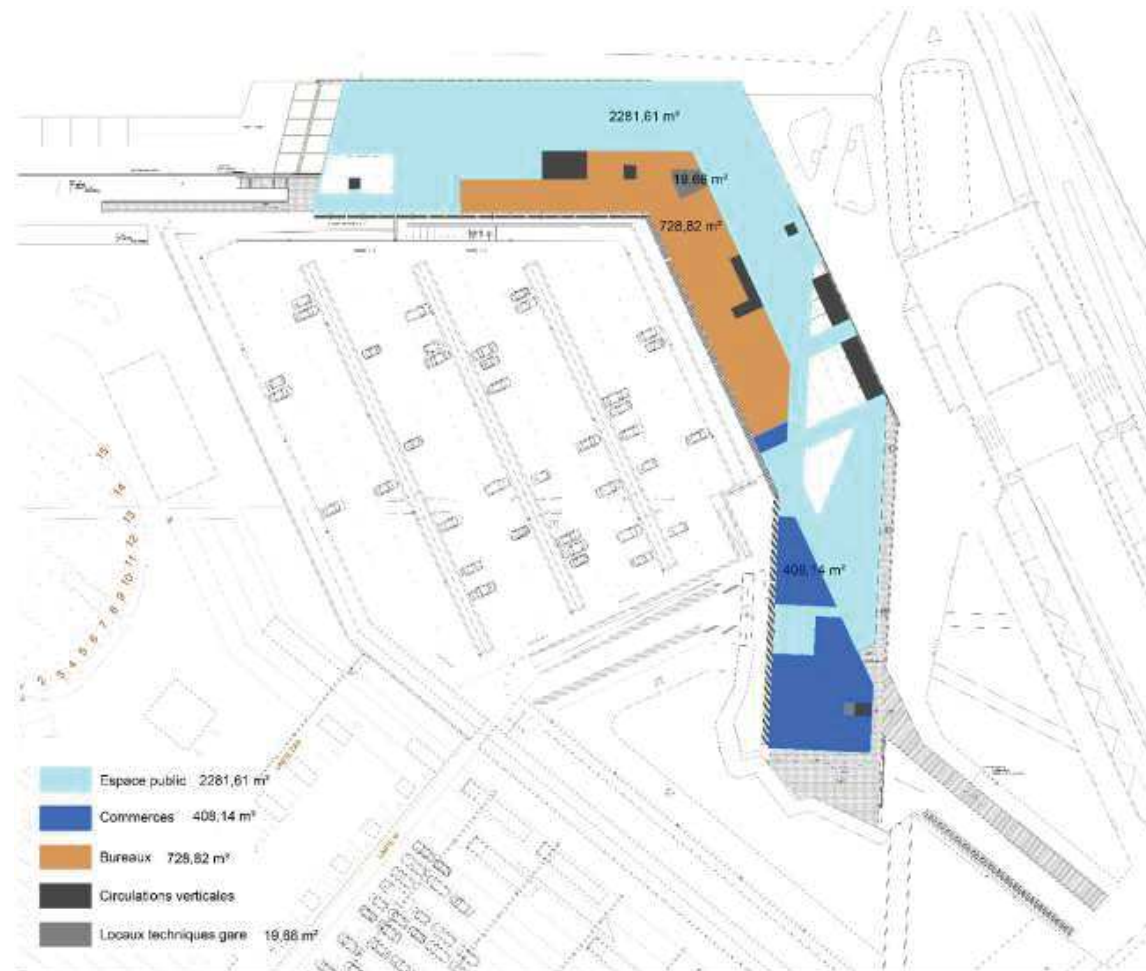


versus

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

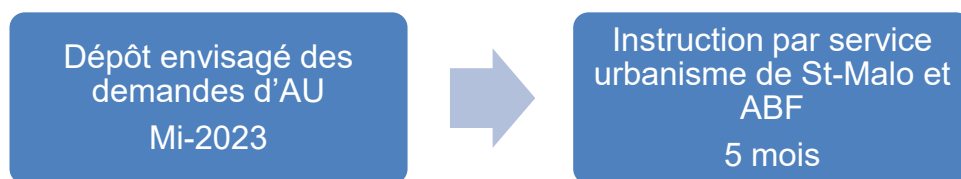
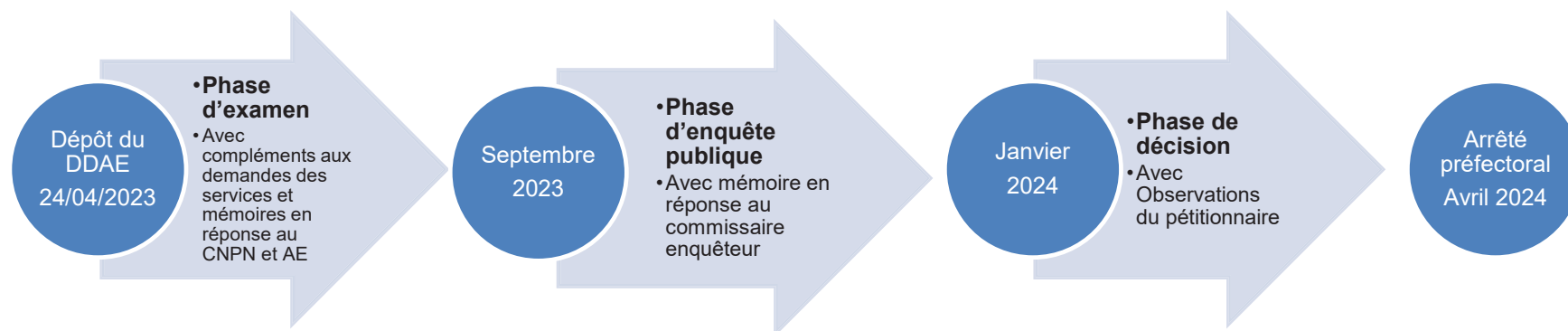
Permis de démolir

- 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

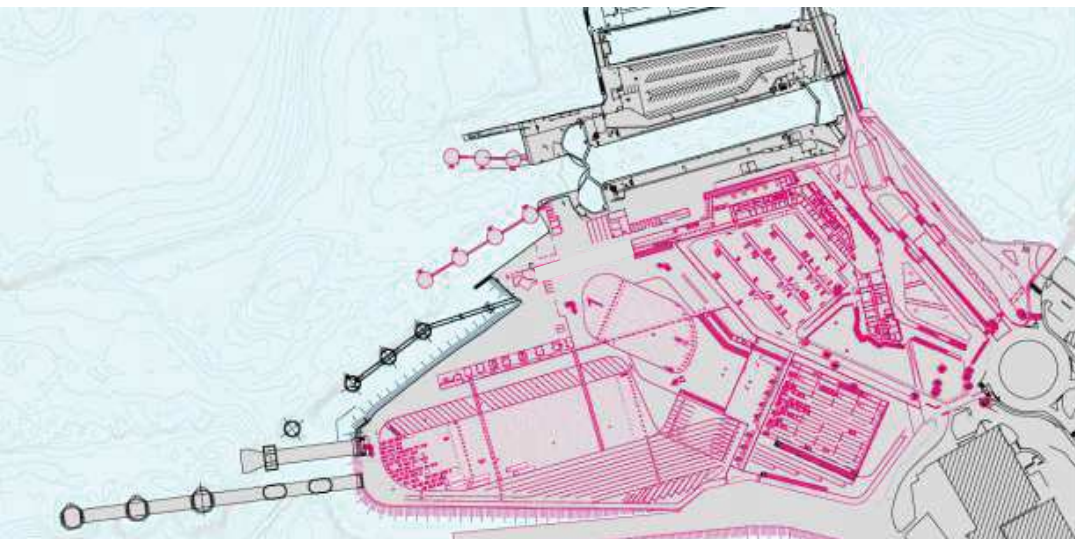


Alternative n° 2 : diminution de la hauteur de la couverture de la passerelle

Phasage des travaux

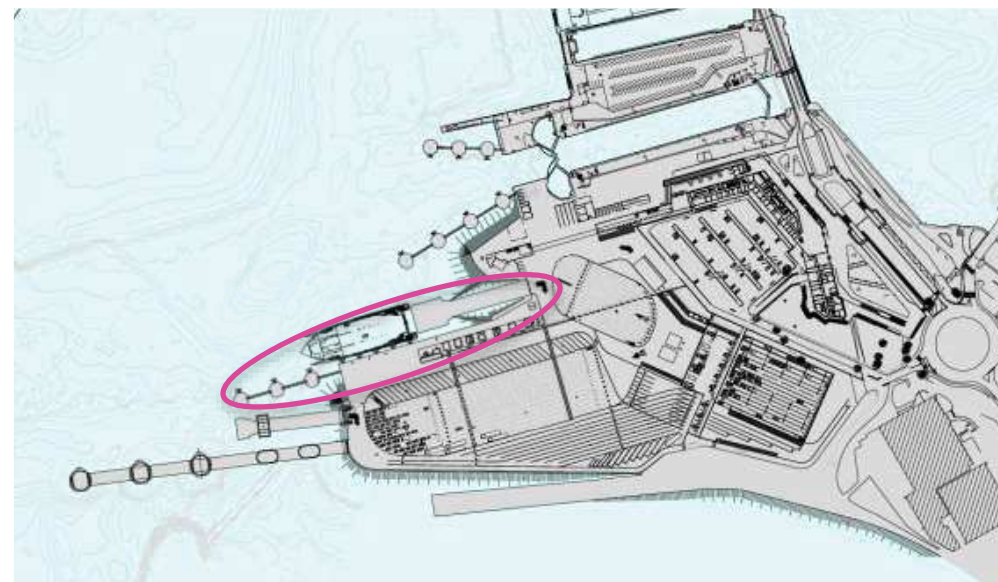
1^{ère} phase : 2025-2027

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



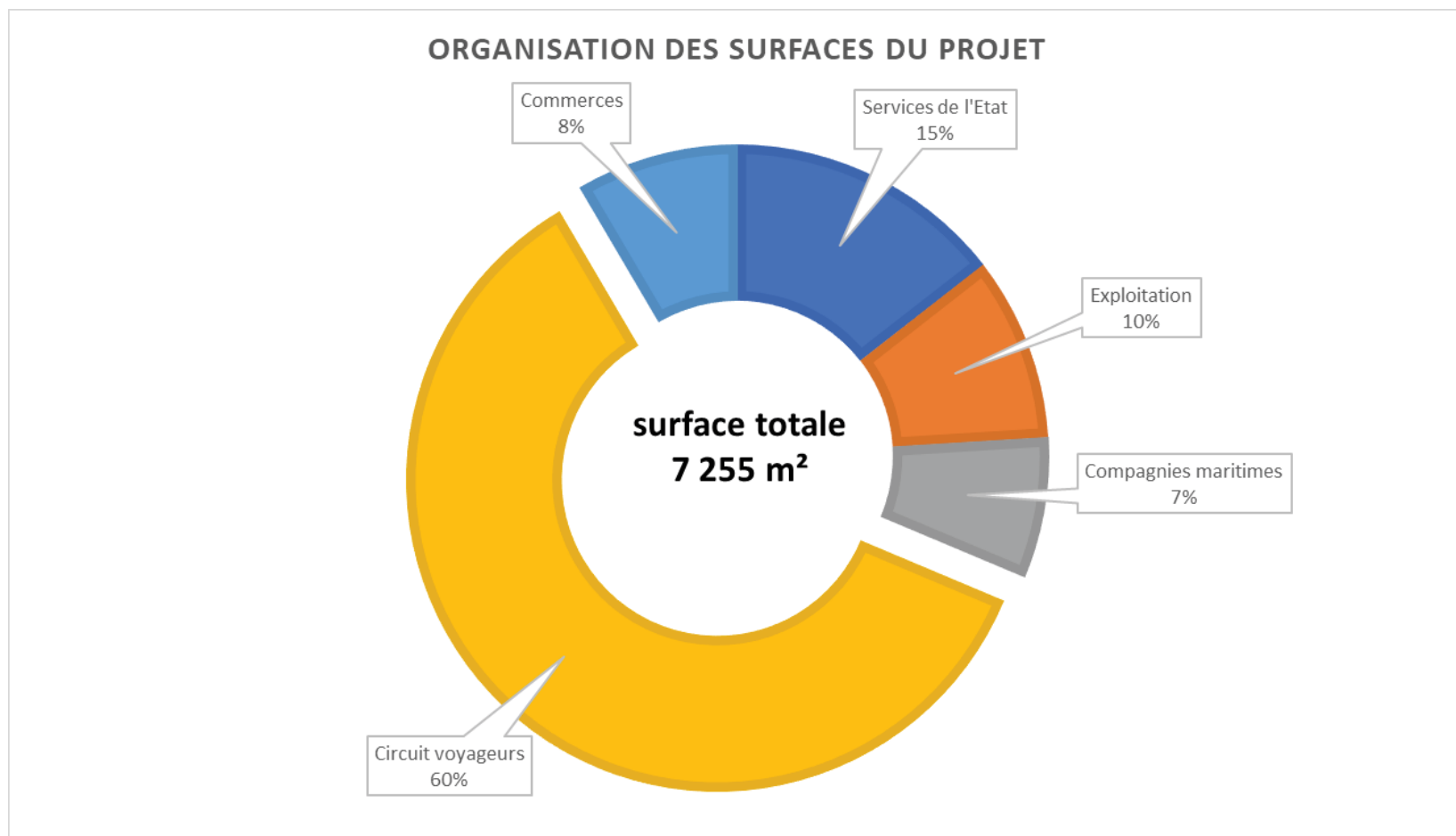
2^{ème} phase : 2030-2031

- 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





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, Adjointes 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'outrépassera 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>