

1^{er} Rapport intermédiaire de la concertation continue

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

Du 3 mars 2021 au 31 mai 2022

Danielle FAYSSE, garante

Date de remise du rapport, le 31 mai 2022



Sommaire

Sommaire	
Préambule	
Les dates clés 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.....	
Décision du maître d'ouvrage.....	10
Que s'est-il passé cette année en matière de participation ?	
Le suivi des engagements du porteur de projet	10
Le site internet du projet	10
Mise à disposition des études au fur et à mesure de leur publication.....	11
Mise en place et fonctionnement du comité de suivi.....	11
Avis de la garante sur le déroulement de la concertation	17
Les arguments exprimés par les membres du comité de suivi	17
La suite de la concertation continue	
Préconisations de la garante sur la suite de la concertation continue et demande de précisions au responsable de projet.....	
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° 1 de la garante, couvrant la période du 3 mars 2021 au 24 mai 2022. Il rend compte en toute neutralité et transparence de la concertation et des arguments échangés durant l'année passée et il indique les préconisations du garant pour la suite de la concertation continue.

Les dates clés 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 sous l'égide de 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 post concertation préalable (concertation continue), sous l'égide de Danielle FAYSSE
- **31 mai 2022 : Publication du 1^{er} 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 :

Le Conseil régional de Bretagne et, plus particulièrement, la mission dédiée au projet au sein de la direction des ports, aéroports et du fret (DPAF).

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. Initialement créé en 1925, l'équipement a été détruit durant la seconde guerre mondiale puis reconstruit en 1945. Il 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 porté au débat lors de la concertation préalable comportait une option de référence et trois scénarios détaillés dans le dossier de concertation :

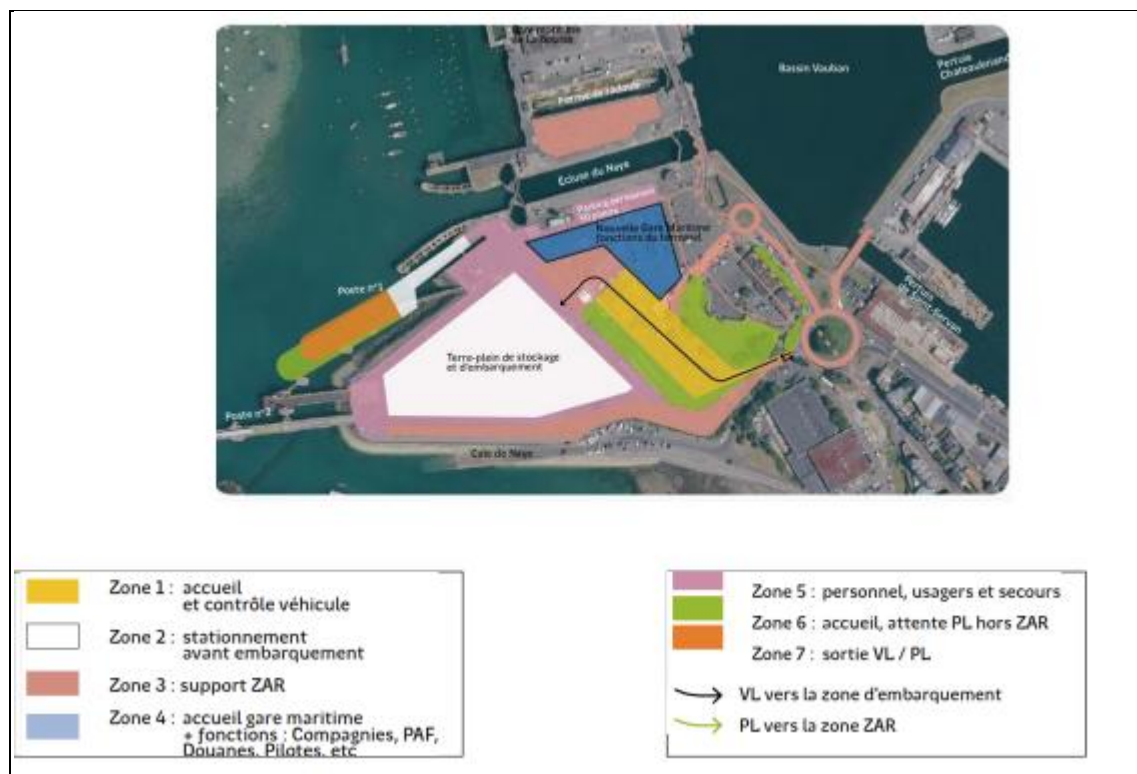
- L'option dite « de référence » est la plus proche de ce que l'on pourrait aussi nommer « option 0 ». Elle ne prend en effet en compte que des travaux obligatoires du fait de l'obsolescence des installations et donc liés à des considérations de sécurité et de sûreté. Toutefois, ce scénario inclut également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

	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 scenarii 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 :

Le phasage prévoyait, pour ses principales étapes, la réalisation d'un dossier d'avant-projet, une enquête publique puis le dépôt d'une autorisation de réaliser les travaux.

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 de la concertation préalable 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 préalable, le Conseil régional 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 souhaitent avant tout conforter le Conseil régional dans son engagement à mettre en place un comité de suivi. Ce comité deviendrait de fait une des composantes du processus de concertation post, c'est-à-dire du continuum 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 le Conseil régional de Bretagne.

Engagements du responsable de projet

Pour le maître d'ouvrage, le processus de concertation préalable, 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

Installation d'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 préalable, 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, le Conseil régional s'est engagé à ce que les sujets n'ayant pu être étudiés pour la concertation préalable, comme la qualité de l'air et l'expérience clients, fassent 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 1er 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

Depuis mars 2021 :

- Les dossiers techniques d'avant-projet ont été réceptionnés et ont été analysés par la Région Bretagne ;
- Les études environnementales se poursuivent ;
- Une étude de faisabilité est 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 permettra 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 (Etats initiaux).

Décision 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

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

Le suivi des engagements du porteur de projet

Le site internet du projet

Depuis mars 2021, tous les éléments relatifs à la concertation préalable sont restés à la disposition du public : dossier de concertation, études environnementales et socioéconomiques, réunions publiques, ateliers, contributions, bilan des garants, bilan du porteur de projet.

Le public peut ainsi continuer à s'informer et s'exprimer sur le projet en consultant le site <https://ports.bretagne.bzh/grands-projets/terminal-ferry-du-naye>. et en adressant un message à l'adresse : terminaldunaye@bretagne.bzh.

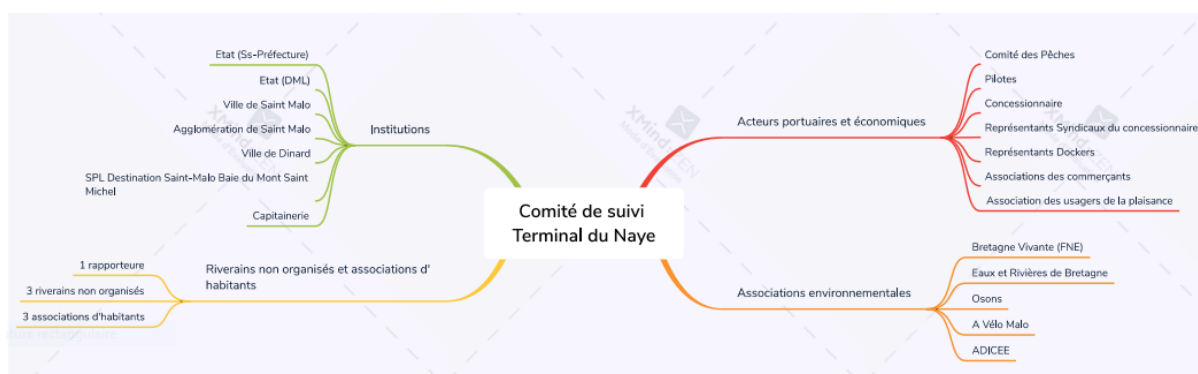
Mise à disposition des études au fur et à mesure de leur publication

Outre les études déjà disponibles Trois études complémentaires ont été publiées sur le site :

- Étude de l'avifaune et des mammifères marins (août 2021)
- Analyse socioéconomique complémentaire. Mise à jour du contexte, analyse qualitative et quantitative des variantes (juin 2021).
- Suivi de turbidité et de la qualité des eaux Campagnes 2019-2020-2021 (janvier 2022).

Mise en place et fonctionnement du comité de suivi

La Région Bretagne a installé le 18 mai 2021 un comité de suivi de la concertation composé selon le schéma suivant :



Ce comité de suivi, présidé par M. Pérrin, Vice président du Conseil régional s'est réuni à trois reprises les 18 mai, 8 octobre et 8 décembre 2021.

Réunion d'installation du comité de suivi du 18 mai 2021

Compte-tenu des conditions sanitaires cette réunion s'est déroulée sous forme de visioconférence.

Elle s'est déroulée de la façon suivante :

- Présentation des 4 collèges représentatifs constituant le comité de suivi ;
- Présentation des 26 personnes présentes;
- Description du rôle du comité de suivi et de ses règles de fonctionnement ;
- Rappel du bilan des garants, de l'avis de la CNDP sur la concertation et du bilan du porteur de projet et de la décision de la Commission Nationale de Débat Public ;
- Présentation du complément à l'étude socio-économique (scénarios 1 et 2), (l'étude montre, que même si les scénarii 1 et 2 apportent des effets positifs pour le port et le territoire, ces effets restent inférieurs à ceux du scénario 3).

Sujets et questions abordées :

- Possibilité d'intégrer le sujet du ferroutage au projet

Réponse du CRB (Conseil Régional de Bretagne) : Les emprises ferroviaires sont maintenues, ce qui implique une possibilité théorique de réaliser du ferroutage, mais le modèle économique issu du contexte de St Malo ne permet pas aujourd'hui d'envisager la réinstallation de ce modèle logistique.

Le sujet doit être intégré à la réflexion globale de développement du port et d'aménagement urbain, dans les limites de la faisabilité de cette solution logistique.

- Etude de l'accessibilité en toiture de la gare afin de restaurer des points de vue sur les activités du port.

Intervention de M. le Sous-préfet de Saint- Malo : une réponse négative a été apportée à cette demande.

- Impact du projet sur l'activité du port de plaisance des Bas-Sablons.

Réponse CRB : l'activité de la plaisance n'est pas impactée par le projet du TdN

- Avenir de la piscine du Naye et difficultés de circulation dans ce secteur.

Réponse CRB : aucune décision n'est prise à ce sujet. Les études en cours, menées avec la Ville de St Malo, visent à améliorer les difficultés de mobilités constatées dans ce secteur.

- Devenir des vestiges du fort du Naye.

Réponse CRB : le projet, en lien avec l'Architecte des Bâtiments de France, prévoit la conservation des vestiges et leur mise en valeur.

- Participation des entreprises utilisatrices du port au projet d'aménagement, notamment les usagers.

Réponse CRB : les consultations des usagers sont en cours et les dockers seront associés prochainement.

- Interrogation sur les filières de destination des sédiments en fonction de leurs caractéristiques physico-chimique ?

Réponse CRB : La recherche des filières de valorisation ou de destination est en cours, sur la base des études réalisées et présentées lors de la concertation.

- Etude des solutions provisoires permettant de réduire les émissions sonores nocturnes des bateaux.

Une première piste de solution consiste à étudier l'électrification provisoire du poste 1; les conclusions ne sont pas encore connues.

La deuxième action a consisté à mesurer les effets des travaux d'insonorisation menés par la Compagnie Condor sur une rangée des générateurs. Le gain acoustique constaté après les travaux est de l'ordre de 10 à 15 dB à proximité du navire, soit des baisses de bruit sensibles.

Réaffirmation de la nécessité de traiter le sujet de manière définitive dans le projet en installant l'électrification à quai sur le terminal pour les navires.

Réunion du comité de suivi du 8 octobre 2021

Cette seconde réunion s'est déroulée à Saint Malo au Carré, ancien bâtiment de la CCI sous la présidence de M. Stéphane Périn. Elle a rassemblé 20 personnes.

Après un bref rappel des objectifs des 4 scénarios, les participants se sont répartis en 3 sous-groupes auxquels chacun des 4 scénarios a été présenté.

La présentation du scénario de référence a permis aux participants d'évoquer les questions :

- de dragage et de traitement des sédiments,
- de l'interface ville-port ainsi que celui de la sécurité des piétons et cyclistes,

- de l'accueil et du transport des passagers à partir du terminal,
- des liens possibles avec le rail,
- des conséquences économiques d'une absence de travaux.

L'évocation du scénario 1 a permis d'engager des discussions sur :

- le coût du projet,
- la capacité d'accueil des navires et la fréquentation induite,
- les impacts du Brexit sur les prévisions de fréquentation et le fonctionnement du SIVEP (service d'inspection vétérinaire et phytosanitaire).

L'atelier sur le scénario 2 a entraîné de nombreux échanges sur les questions :

- de dragage et de déroctage (utilité, techniques, impacts, analyses préalables).
- du trafic de marchandises et des poids lourds et le bilan socio-économique,
- d'accessibilité du terminal à de plus grands bateaux.

Plusieurs participants ont estimé que ce scénario leur semble dégradé.

Lors de la présentation du scénario 3, les participants ont évoqué principalement l'interface ville/port et les conséquences sur la coordination nécessaire entre la région Bretagne et la ville de Saint Malo, ainsi que la révision du PLU. Les estimations financières du coût des scénarios ont également été discutées.

Réunis ensuite en séance plénière les membres du comité de suivi ont abordé les thématiques suivantes :

- Calendrier d'actualisation des coûts et recherche de financement.

Réponse CRB : à l'issue de la phase avant-projet, une première actualisation pourra être faite début 2022. La phase projet permettra d'estimer les coûts lot par lot. Enfin, les appels d'offres seront lancés et il n'est pas possible de préjuger de leur résultat.

Les vecteurs de financement externes semblent peu importants. Il s'agit d'un projet porté par la Région.

- Réalisation d'études sur la circulation des poids lourd conjointement avec la ville et inscription du projet dans les documents d'urbanisme.

Réponses Ville de Saint Malo, Région Bretagne et Sous-préfecture :

La nécessité d'un espace de stockage PL hors de la ville a été identifiée et les réflexions sur ce sujet sont entamées (identification des zones possibles) Les questions de couture urbaine et de déplacements doux ont été anticipées et peuvent être prises en compte dans le cadre des « actions cœur de ville ». Concernant le Brexit, le terminal a été conçu à une époque de libre circulation. Les nouvelles contraintes douanières et sanitaires impliquent d'identifier de nouvelles zones de circulation. Ainsi, à partir de 300 véhicules débarqués, le risque de thrombose est réel. Il faut d'abord identifier le foncier, puis étudier le fonctionnement des flux. La région participe au financement des études. La problématique de la gestion des flux inclut l'ensemble des activités portuaires et les déplacements non liés au port.

- Impact du projet sur le port des Bas Sablons et gestion des sédiments.

Réponse CRB : l'impact du projet sur le port des Bas Sablons se situe exclusivement sur les déplacements terrestres, en raison de la proximité du port des Bas Sablons avec le rond-point du Naye.

Une convention entre la ville et la région existe pour mener des études en commun dans le cadre de la gestion des effets cumulés des projets.

L'utilisation des sédiments dépend de leurs caractéristiques physico-chimiques. Des contacts ont été pris avec des industriels pour identifier le potentiel de valorisation. Plus on se rapproche des

infrastructures, notamment de la zone de la Bourse, plus les sédiments sont chargés en métaux lourds et autres polluants. Par contre, dans l'avant-port, ils comprennent du sable, ce qui est intéressant pour une valorisation agricole.

En conclusion, il est rappelé que les participants vont disposer de temps pour continuer à poser leurs questions, et qu'une réunion du comité de suivi permettra d'apporter des réponses à ces interrogations. La seconde partie de cette réunion sera consacrée à l'expression par chacun de son avis sur les scénarios, afin que soient dégagées les expressions du comité de suivi. Les membres qui ne peuvent se faire représenter pourront transmettre leur avis qui sera lu en séance.

Réunion du comité de suivi du 8 décembre 2021

Cette troisième réunion s'est déroulée à Saint Malo au Carré, ancien bâtiment de la CCI sous la présidence de M. Stéphane Pérrin. Elle a rassemblé 18 personnes.

Réponses aux questions posées par les membres du comité de suivi

- Mise à disposition de l'étude environnementale sur le site.

Réponse CRB : le rapport est en cours de production. Une fois validé scientifiquement, soit début 2022, il sera disponible sur le site du projet.

- Demande de révision, préalable à tous travaux d'infrastructure portuaire non urgents et non critiques, du PPRSM avec plus un mètre de montée des eaux à l'horizon 2100.

Réponse Agglomération de Saint Malo et CRB : le PRRSM date de juillet 2018. La cote de 7,94 mètres prend en compte le niveau de marée, la tempête, la houle, le changement climatique plus 20 cm d'incertitude, conformément aux règles nationales de calcul. Le terminal du Naye est en aléas faible et moyen sur les parkings, et en aléas très faible sur l'ERP (la gare maritime). Le programme du terminal prend en compte la continuité d'exploitation en cas de cote centennale.

- Différence de coût entre les scénarios 2 et 3

Réponse CRB: la différence correspond au volet terrestre, soit la gare maritime et le terre-plein. Les outils à terre doivent être au niveau d'attente des usagers, qui utilisent d'autres infrastructures (aéroports, gares maritimes).

Les avis des membres du comité de suivi sur les différents scénarios

Une association (par mail) :

Le scénario 3 est visiblement privilégié par la Région ;

Bien qu'extrêmement coûteux tel qu'évalué actuellement, il devrait pourtant s'avérer encore beaucoup plus coûteux in fine pour trois raisons :

- 1) la sous-évaluation systématique du coût des grands projets publics,
- 2) la très forte incertitude liée au Brexit et au Covid,
- 3) la très forte hausse des prix de l'énergie, qui rend très difficile toute prévision sur les recettes et les coûts.

L'association interroge sur les possibilités de retour au scénario 2 une fois le choix arrêté (début 2022).

Le représentant d'une association pose la question du retour au scénario 1, plutôt qu'au scénario 2.

Une représentante du collège « riverains » (par mail) :

Le scénario 3 semble le plus attractif et profitable même si son budget est important.

Il permet de :

- traiter de manière cohérente la zone du terminal du Naye dans son ensemble,
- redynamiser cette zone,
- repenser « les déplacements – liaisons » Intra-Muros / St Servan,
- présenter des retombées significatives pour les acteurs du port, les acteurs économiques de la ville de St Malo, la ville de St Malo et la Région Bretagne.

M. le Sous-préfet, apporte un éclairage sur le Brexit, qui nécessite de gérer une frontière. Cela implique des procédures douanières et documentaires, des contrôles sanitaires. Les effets des nouvelles procédures ont été gommés par la crise sanitaire (on est à 60% du trafic fret normal). Lorsque l'on reviendra au trafic normal, les infrastructures actuelles vont peser. Le fait d'avoir un nouveau projet, y compris sur la gare maritime sera un facteur d'attractivité. Par ailleurs, les normes de sécurité, avec un nouveau système de contrôle, nécessiteront des infrastructures et moyens supplémentaires.

Un représentant d'un collectif interroge sur les hypothèses économiques post brexit et sur les perspectives à court, moyen et long terme du trafic transmanche, ce qui pourrait remettre en question le financement et la viabilité du projet.

Réponse CRB : l'étude socio-économique date de 2019 et compare principalement le scénario 3 au scénario de référence. Au cours de la concertation, elle a été nourrie avec les autres scénarios. Il est prématuré de refaire une étude car on ne saurait pas quels critères prendre.

La principale difficulté actuelle est le COVID qui a fait baisser brutalement le nombre de passagers. Il est donc difficile de se projeter. Les compagnies, soumises à des contraintes financières fortes, concentrent leurs forces sur les segments les plus efficaces, soit la Normandie actuellement. L'objectif essentiel est de trouver des nouveaux trafics, de nouveaux opérateurs, de nouvelles destinations. On refait un équipement pour 50 ans, qui correspond à un horizon de l'étude socio- économique.

Un riverain : indique qu'il était très intéressé par la situation de la pollution sonore liée au Condor et a constaté qu'il y était remédié.

Favorable au scénario 3 mais avec une vision globale, concernant tous les flux de circulation entre les bassins (habitants, tourisme, portuaire), y compris piétonne.

Réponse CRB : le terminal du Naye est un maillon, la réflexion a porté sur le périmètre du projet mais un travail sur les coutures est mené avec la ville, à la fois sur l'infrastructure et sur l'organisation.

Dans le scénario 3, tous les aménagements sont modifiés, avec des circulations piétonnes dédiées, et des circulations routières améliorées. L'étude de trafic déposée sur le site prend en compte l'augmentation du trafic. Le Conseil régional réfléchit avec l'agglomération et la ville à une zone rétro portuaire pour adapter les flux à la capacité du port.

Une représentante d'association se déclare favorable au scénario 3 car il permet d'accueillir au mieux les clients.

UN responsable de la Ville de Saint Malo se déclare favorable au scénario 3 car on a besoin d'avoir un outil attractif qui corresponde aux attentes des professionnels pour faire évoluer l'activité maritime. Il remercie la Région pour la concertation mise en place qui permet à tous de se mettre autour de la table et d'élargir le débat en travaillant sur des thématiques qui gravitent autour (mobilité, énergie, ...).

Un représentant professionnel se déclare favorable au scénario 3 qui a pour ambition de doter le port d'un véritable outil économique afin de répondre aux exigences actuelles et futures des compagnies et de développer l'avant-port.

Un délégué syndical se déclare favorable au scénario 3. Les autres scénarios ne permettent pas de maintenir le niveau d'activité. Il améliorera toutes les infrastructures (douanes, police aux frontières) et permettra d'augmenter l'activité.

Un représentant d'association se déclare assez favorable au scénario 3 car il contribue à l'attractivité et semble raisonnablement optimiste. L'association a identifié que le projet est l'occasion d'améliorer les circulations pour cyclistes et les piétons entre l'intramuros et St Servan. Elle se réjouit également que l'agglomération réfléchisse à la question du dernier kilomètre et du fret non accompagné.

Un représentant d'association interroge sur la gestion des sédiments.

Réponse CRB : les caractéristiques des sédiments sont connues. On essaie de les valoriser dans le cadre du projet. Cela prend du temps. C'est un élément de levier très important au titre de l'économie circulaire, au même titre que la valorisation des éléments de déconstruction. La région travaille sur la performance environnementale du chantier.

Sinon, la valorisation par les prestataires permet de réinjecter les matériaux dans l'économie. Pour les sédiments que l'on ne peut pas dépolluer, on stocke car cela n'est pas valorisable.

Une représentante d'association se déclare favorable sans hésitation au scénario 3 car c'est un projet équilibré qui améliore l'ensemble. St Malo est une ville historique connue, dont le rôle principal est d'accueillir. Ce projet ne pourra que faire du bien à la ville.

Un représentant des professionnels se déclare favorable au scénario 3 qui permet le développement de l'activité et de l'accueil. Actuellement, il est très compliqué de se prononcer sur ce que seront les navires dans 10 ans. Il y a des prototypes à propulsion vélique de 140 mètres. Il faut voir comment cela s'inscrit dans la chaîne logistique. L'intensité du service devra être augmentée pour compenser la fiabilité du diesel.

Un représentante d'association estime que ce n'est pas le rôle de l'association de se positionner sur les scénarios. Il entend qu'il faut faire quelque chose et comprend le caractère séduisant du scénario 3, si le financement se met en place.

Il apprécie l'objectif du Conseil régional de minimiser les transports, et de recycler les matériaux. L'association sera en position de vigilance. Elle fait valoir que cette expansion du terminal se produit dans une période où l'on observe que nous allons vers le pic de pétrole, vers une réduction des hydrocarbures disponibles. Un projet de développement d'infrastructure de transport pose donc question à Bretagne Vivante. C'est une question de fond qui dépasse l'inquiétude Brexit et Covid.

Un élu de Dinard indique que sa commune est moins impactée que celle de Saint Malo, mais qu'il est évident que le bassin rive gauche bénéficiera des retombées économiques. La solution 3 correspond au mieux à un projet totalement abouti. La question de l'évolution des coûts du chantier, est inhérente à ce type de chantier. Il fallait poser l'équation de base.

Un habitant émet un avis personnel : il apprécie que la Région investisse sur le port de Saint Malo, et espère que cela ne sera pas le seul investissement sur le secteur. N'a pas d'avis tranché sur un scénario. Remercie pour la démarche de concertation initiée.

Un professionnel se déclare favorable au scénario 3 qui donne l'opportunité d'avoir des équipements neufs, en particulier pour la sûreté. Dans ce scénario 3, le dragage est important, ce qui est sécurisant.

Avis de la garante sur le déroulement de la concertation

Le dispositif de concertation continue mis en place par le Conseil régional a consisté à maintenir et actualiser le site internet du projet: <https://ports.bretagne.bzh/grands-projets/terminal-ferry-du-naye>.

Le maître d'ouvrage s'est attaché à mettre à disposition sur ce site les études socioéconomiques et environnementales au fur et à mesure de leur publication (états initiaux).

Au-delà de ces états initiaux, la garante relève une forte attente des associations de protection de l'environnement et des riverains concernant la publication de l'étude d'impact du projet sur l'environnement et de la démarche ERC (Eviter Réduire Compenser) applicable à ce chantier.

La Région a mis en place un comité de suivi rassemblant 28 membres et a organisé trois réunions de ce comité de suivi.

Elles ont permis de maintenir tout au long de l'année 2021 le dynamisme et la qualité des relations établies avec tous les acteurs lors de la concertation préalable. Ce continuum a été apprécié par tous.

Les institutionnels, les acteurs portuaires, les associations d'habitants et de protection de l'environnement et les riverains non organisés se sont investis dans la démarche et ont participé à sa réussite. Les éléments d'information et réponses apportés par le Conseil régional, et la Ville de Saint Malo ont permis d'enrichir les connaissances des uns et des autres. De ce fait, les échanges ont été de qualité et les arguments apportés dans les positionnements étaient étayés.

Cette instance a bien été un lieu d'acquisition de l'information mais aussi de débat sur les différents scénarios et même, au-delà, sur les perspectives d'aménagement du secteur au regard des évolutions futures. Elle permettra de contribuer à informer la population tout au long du projet, y compris pendant la phase de travaux. Le dynamisme de la démarche devra être maintenu.

Malgré cette satisfaction, il convient de souligner la difficulté constatée d'inclure tous les publics dans cette démarche de concertation, en particulier les habitants de Saint-Malo, puisqu'en dehors de celles des membres du comité de suivi aucune contribution n'a été déposée.

Afin de faire participer un public plus large, le maître d'ouvrage organise, le 31 mai 2022, une réunion publique de présentation et d'échange sur le scénario n° 3 retenu par le Conseil régional de Bretagne lors de sa séance du 7 avril 2022.

Cette manifestation fait actuellement l'objet d'une importante campagne de communication : affiches, distribution de flyers sur les marchés, diffusion sur les réseaux sociaux, communiqués de presse.

Cette publicité, la période choisie et l'absence de restrictions sanitaires devraient permettre à un plus large public de venir s'informer et s'exprimer sur le projet. Rappelons que la réunion du 1^{er} octobre 2020 avait rassemblé 120 personnes.

Les arguments exprimés par les membres du comité de suivi

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

En synthèse, les interventions sont majoritairement favorables au scénario 3, jugé indispensable au maintien de l'activité. Au-delà de ce maintien, il permettra le développement du trafic portuaire et la restructuration d'une gare maritime qui date de plus de 50 ans. Ce qui aura pour effet d'augmenter l'attractivité du terminal ferry du Naye.

Quelques acteurs sont plus circonspects et interrogent sur l'opportunité d'augmenter le trafic dans un horizon de diminution des hydrocarbures disponibles et de nécessaire réduction des gaz à effet de serre.

Plusieurs incertitudes et points de vigilance ont été mis en exergue par les membres du comité de suivi :

Il est actuellement difficile d'anticiper le développement du trafic sur la Manche dans un contexte économique difficilement prévisible et dans la perspective d'évolution des techniques de propulsion des navires. Cette incertitude est également fortement liée à la crise sanitaire et aux contraintes engendrées par la mise en place du Brexit dont les effets ne se sont pas encore totalement ressentis.

D'où la nécessité de conserver une possibilité d'adaptation du projet.

Vu le contexte économique et l'inflation, le coût du scénario retenu, 110 M€, est également appelé à évoluer. Il conviendrait donc de rechercher des financements extérieurs ou peut-être d'envisager de revenir à un scénario moins ambitieux. (Lors de la présentation du projet en séance plénière du Conseil régional le coût de l'opération a été réévalué à un montant de 150 M€.)

Le sujet du ferroutage doit être intégré à la réflexion globale de développement du port et d'aménagement urbain.

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. La problématique de la gestion des flux inclut l'ensemble des activités portuaires et les déplacements non liés au port.

Le travail engagé par la Région Bretagne avec la Ville et l'agglomération de Saint-Malo doit être poursuivi et renforcé, en particulier pour aborder les questions de circulation routière, de solutions logistiques, et plus généralement d'interface ville-port. (Intra-Muros et Saint-Servan). Tous les types de flux et tous les modes de déplacement (poids lourds, automobiles, cyclistes, piétons) sont à intégrer dans la réflexion. La nécessité d'un espace de stockage PL hors de la ville a été identifiée.

Les perturbations sur le milieu marin, les impacts des travaux sur les riverains, les nuisances sonores des bateaux à quai et les nuisances sonores engendrées par l'augmentation du trafic routier restent des points de vigilance tant des riverains que des associations de protection de l'environnement. Les modalités d'extraction des sédiments et leur devenir sont un sujet de préoccupation.

La publication de l'étude d'impact du projet sur l'environnement est très attendue.

La suite de la concertation continue

Une réunion de présentation et d'échanges sur le scénario 3, retenu par le Conseil régional, est organisée le 31 mai 2022. Ouverte à tous les publics, elle fait l'objet d'une large publicité.

L'étude d'impact environnementale devrait être disponible en octobre 2022. Une étude de modélisation acoustique est aussi en cours de réalisation. Ces études seront mises à la disposition du public sur le site Internet du projet dès leur publication.

Les études de maîtrise d'œuvre se poursuivront jusqu'à la fin de l'année 2022.

Le dépôt du dossier de demande d'autorisation est prévu pour le début 2023 et l'enquête publique devrait se dérouler mi 2023.

En 2023, les appels d'offres seront lancés auprès des entreprises et le chantier devrait se dérouler entre 2024 et 2026.

Préconisations de la garante sur la suite de la concertation continue et demande de précisions au responsable de projet

Mettre à disposition du public sur le site Internet du projet et dès leur publication l'étude d'impact environnementale, l'étude de modélisation acoustique et toutes les nouvelles études afférentes au projet;

Maintenir le dynamisme créé lors de la phase de concertation préalable en organisant des réunions du comité de suivi régulièrement avant le dépôt du dossier de demande d'autorisation.

Ces réunions auront notamment pour objet :

- D'informer sur l'avancée du projet et son calendrier ;
- De présenter l'étude d'impact environnementale et les mesures ERC (Eviter Réduire Compenser) applicables à ce chantier et de débattre sur les enjeux identifiés ;
- D'échanger et de concerter sur la manière dont les travaux se dérouleront ;
- De débattre de l'avancée des études réalisées et des travaux envisagés par la Ville de Saint Malo et l'agglomération en matière d'interface Ville Port, de circulations, de stationnements....

Organiser, avant le lancement de l'enquête publique, une réunion publique de présentation du projet et de ses impacts, 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 : Décision de la CNDP du 3 mars 2021
- Annexe 2 : Lettre de mission du 8 mars 2021
- Annexe 3 : Compte rendu de la réunion d'installation du comité de suivi du 18 mai 2021
- Annexe 4 : Compte rendu de la réunion du comité de suivi du 8 octobre 2021
- Annexe 5 : Compte rendu de la réunion du comité de suivi du 8 décembre 2021

Ces trois derniers documents sont consultables sur le site de la concertation : <https://ports.bretagne.bzh/grands-projets/terminal-ferry-du-naye>

COMMUNIQUÉ DES DÉCISIONS

Séance plénière de la Commission nationale du débat public
3 mars 2021

NOUVELLES SOLLICITATIONS

I. SAISINE – ARTICLE L.121-8-I

- **Projet PISCINE D'ENTREPOSAGE DE COMBUSTIBLE USÉ - LA HAGUE (50)** : la CNDP décide d'organiser une concertation préalable. Pascal BRERAT et Jean-Daniel VAZELLE sont désignés garants de cette concertation sur le projet de construction d'une piscine d'entreposage de combustible usé sur le site de LA HAGUE.
[Consulter la décision](#)

II. SAISINE – ARTICLE L.121-8-II

- **Projet STADE LOUIS-NICOLLIN MONTPELLIER (34)** : la CNDP décide d'organiser une concertation préalable. Anne-Marie CHARVET et Sophie GIRAUD sont désignées garantes de cette concertation sur le projet de construction du nouveau stade Louis-NICOLLIN de MONTPELLIER à PEROLS.
[Consulter la décision](#)

III. DEMANDE DE DESIGNATION – ARTICLE L.121-8-II

- **Projet TRAM T9 LYON (69)** : Jean-Luc CAMPAGNE et Valérie DEJOUR sont désignés garants de la concertation préalable sur le projet de réalisation de la ligne de tramway T9.
[Consulter la décision](#)
- **Projet TRAM T10 LYON (69)** : Jean-Luc CAMPAGNE et Valérie DEJOUR sont désignés garants de la concertation préalable sur le projet de réalisation de la ligne de tramway T10.
[Consulter la décision](#)

IV. DEMANDE DE DESIGNATION - ARTICLE L.121-16-2

- **Projet AEROPORT DE LILLE-LESQUIN (59)** : Laurent DEMOLINS est désigné garant chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique sur le projet de modernisation de l'aéroport de LILLE-LESQUIN.
[Consulter la décision](#)

V. DEMANDE DE DESIGNATION - ARTICLE L.121-17

- **Projet CHAMP CAPTANT LANDES DU MEDOC (33)** : Esméralda TONICELLO est désignée garante de la concertation préalable sur le projet de champ captant des Landes du Médoc.
[Consulter la décision](#)
- **Projet DATA-CENTERS CORBEIL-ESSONNES ET COUDRAY-MONTCEAUX (91)** : la société LCP indiquant qu'elle ne souhaite plus engager de concertation volontaire avec des garants désignés par la CNDP en application de l'article L. 121-17, la décision n°2021 / 7 / DATA CENTERS CORBEIL-ESSONNES COUDRAY-MONTCEAUX du 27 janvier 2021 décidant d'une concertation préalable est rapportée.
[Consulter la décision](#)

PROCEDURES EN COURS

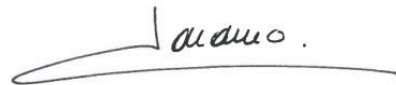
I. DEBATS PUBLICS

- **Projet EOLIEN OLERON ATLANTIQUE-SUD (17)** : Denis CUVILLIER, Julie DUMONT, Anaïs LEFRANC-MORIN et Arnaud PASSALACQUA sont nommés membres de la commission particulière en charge de l'animation du débat public sur le projet de parc éolien en mer Oléron Atlantique-Sud.
[Consulter la décision](#)
- **Projet EOLIEN SUD BRETAGNE** : Le plafond du montant global de l'indemnité allouée au président et aux membres de la commission particulière du débat public sur le projet de parc éolien flottant au sud de la Bretagne est majoré de 25%.
[Consulter la décision](#)

II. CONCERTATIONS PRÉALABLES

- **Projet PRODUCTION MULTI-COMBUSTIBLE - RICANTO (2A)** : Le dossier de concertation proposé par le maître d'ouvrage doit être complété par des informations portant sur l'approvisionnement en gaz. Les modalités de concertation sont complétées par une réunion publique portant sur la question de l'approvisionnement en gaz. Le calendrier de la concertation est fixé du 5 avril au 7 mai 2021.
[Consulter la décision](#)
- **Projet FERRY PORT SAINT-MALO (35)** : La Commission nationale considère que les réponses du maître d'ouvrage sont suffisamment complètes et argumentées et recommande que le comité de suivi soit un lieu de débat sur le choix du scénario qui sera retenu pour la modernisation du terminal ferry. Danielle FAYSSE est désignée garante chargée de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de la dernière enquête publique.
[Consulter la décision](#)
- **PROGRAMME D' ACTIONS NATIONAL NITRATES** : La Commission nationale considère que les réponses des personnes publiques responsables de ce programme sont globalement complètes. Elle recommande que plusieurs sujets soient approfondis lors de la phase d'information et de participation du public jusqu'à la participation par voie électronique et qu'un dispositif ambitieux de mobilisation du public soit anticipé avant l'ouverture de cette seconde phase de participation du public. Pierre GUINOT-DELERY est désigné garant chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de la participation électronique.
La commission nationale recommande que la révision des plans d'actions régionaux nitrates fasse l'objet d'une concertation préalable du public.
[Consulter la décision](#)

- **MODIFICATION DE LA LISTE NATIONALE DES GARANTS** : La Commission nationale définit les critères d'inscription sur la liste nationale des garants des membres et présidents des commissions particulières de débats publics, ainsi que des personnes ayant activement participé à l'organisation de débats publics.
[Consulter la décision](#)
- **MODIFICATION DE LA LISTE NATIONALE DES GARANTS** : Jean TRARIEUX est inscrit sur la liste nationale des garants.
[Consulter la décision](#)
- **AVIS SUR LE PROJET DE DECRET D'APPLICATION DE LA LOI ASAP DU 7 DECEMBRE 2020** : La Commission nationale rend un avis sur ce projet de décret précisant ses conséquences négatives sur le droit à l'information et à la participation du public.
[Consulter l'avis](#)



Chantal JOUANNO

LA PRÉSIDENTE

Paris, le 08 mars 2021

Madame,

Lors de sa séance plénière du 03 mars 2021, la Commission nationale du débat public (CNDP) vous a désignée garante du processus d'information et de participation du public jusqu'à l'ouverture de la l'enquête publique sur le projet de modernisation du terminal ferry du Naye à Saint Malo.

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général sur ce projet emportant des enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire fondamentaux et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

La concertation de suivi sur ce projet a été décidée en application de l'article L.121-14 du Code de l'environnement, suite à la concertation préalable qui s'est tenue du 01 octobre au 13 novembre 2020 garantie par Pierre GUINOT-DELERY et vous-même. Comme l'indique l'article L121-14 CE, **après une concertation préalable ou un débat public décidé par la CNDP, si le maître d'ouvrage (MO) décide de poursuivre son projet, « la CNDP désigne un garant chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique »**. Par conséquent, la concertation de suivi se poursuit sous votre égide à compter d'aujourd'hui.

Rappel des objectifs de la concertation continue :

Le champ de la concertation continue est particulièrement large. Il est présenté dans les articles L.121-1, L.121-1-1, L.121-14 et R.121-11 du Code de l'environnement. Son objectif principal est le continuum de l'information et de la participation du public entre les phases dites « amont » et « aval » d'association du public. Autrement dit, entre la fin d'une concertation préalable ou d'un débat public – le MO décidant de poursuivre son projet – et l'ouverture de l'enquête publique, **les publics doivent pouvoir suivre facilement les étapes d'avancement du projet, y être associés pour participer, tout particulièrement à l'approche de décisions clés devant être prises par le MO, et surtout en être informés régulièrement.**

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions. N'hésitez pas à vous appuyer dessus pour les faire connaître à vos interlocuteurs.

.../...

Danielle FAYSSE
Garante de la concertation de suivi jusqu'à l'enquête publique
Projet de modernisation terminal ferry du Naye

Votre rôle et mission de garante : prescrire, conseiller, servir de recours, rendre compte

Dans le cadre de l'article L.121-14 du Code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage. La CNDP ne peut légalement les valider, néanmoins vous devez rendre publiques vos préconisations et leur prise en compte par le MO.

Vous êtes prescripteur des modalités de la concertation : charge au MO de suivre vos prescriptions ou non. Vous ne sauriez donc, ainsi que la CNDP, être tenue responsable des choix du MO en matière de concertation, mais leur évolution vers un meilleur respect du droit dépend de vous.

Votre rôle doit s'appuyer sur trois éléments clé :

- Vos recommandations faites dans votre bilan de la concertation préalable,
- Les engagements pris par le maître d'ouvrage relatifs aux mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements de la concertation préalable (L.121-13, L.121-16, R.121-9, R.121-24 CE),
- L'avis de la CNDP sur la qualité des réponses du maître d'ouvrage et des parties prenantes, rendu dans sa décision n°2021 / 29 / FERRY PORT SAINT-MALO / 3

Vous avez toute latitude dans la négociation avec le MO pour l'amener à suivre les recommandations contenues dans le bilan de la concertation préalable, ainsi que dans la décision mentionnée ci-dessus, et à respecter les engagements qu'il a pris. Vous avez également toute latitude pour introduire de nouvelles préconisations permettant de mieux garantir le droit à l'information et à la participation : la concertation continue n'est pas une version dégradée de la concertation préalable. Il est fondamental que cette concertation ne se résume pas à une concertation avec les parties prenantes mais vise bien à associer le ou les publics.

Il s'agit également de **définir des formes d'information et de participation qui correspondent à la durée de ce continuum** :

- clarifier aux publics les grandes étapes du calendrier ;
- ajuster les outils en fonction de l'évolution du contexte ;
- assurer la complétude, l'accessibilité et l'intelligibilité des informations et documents transmis aux publics ;
- assurer les possibilités de contribution du public et d'échanges directs entre lui et le MO, la mise en débat de sujets qui méritent d'être approfondis, veiller à ce que des réponses soient apportées par le MO à toutes les questions, observations et propositions ;
- demander la production de tout document d'information complémentaire ou la mise à disposition de données, si cela vous semble nécessaire.

Si votre mission dure au-delà de 12 mois, elle sera rythmée par la publication de rapports intermédiaires annuels. Ces derniers sont de nature à rappeler le cadre légal et de principe de la concertation et à permettre aux publics de suivre les évolutions du projet et de la démarche de participation. Si nécessaire, vous pouvez rédiger des notes d'observation, qui ont pour but de rappeler aux organisateurs les engagements pris ou les règles de base de la concertation.

Durant toute la durée de votre mission, vous devez vous mettre à disposition des participant.e.s, être visible et expliciter votre rôle. Le public doit pouvoir vous contacter directement, notamment par la diffusion de votre adresse mail. En effet, **vous constituez un recours possible en cas de désaccord** sur le déroulement du processus de concertation ou sur les expertises produites. Si vous êtes sollicitée par des participant.e.s et si vous jugez que les réclamations sont fondées, vous devez les porter auprès du MO et des acteurs décisionnaires et exiger qu'il les considère. Si jamais vos recommandations ne sont pas prises en compte, vous devrez faire état de ces difficultés dans votre rapport (voir plus bas). Si les réclamations ne vous semblent pas fondées, vous répondez directement aux auteurs et expliquez votre position.

==

Éléments de contexte et enjeux de la concertation continue, identifiés au stade de la décision CNDP

Suite à la phase de concertation préalable, le maître d'ouvrage a répondu aux interrogations du public et aux recommandations des garants. Pour la phase à venir il s'est engagé à rendre publiques toutes les études en cours de réalisation et à venir. En ce qui concerne la mise en place d'un comité de suivi, le maître d'ouvrage est en train de finaliser sa composition définitive et s'est engagé à y intégrer un collège de citoyens. Au regard des élections régionales à venir, il semble important que ce comité de suivi soit mis en place rapidement, idéalement courant les mois d'avril ou mai. Etant donné que le choix du scénario n'interviendra pas tout de suite, mais au plus tôt à la fin de l'année 2021, la Commission nationale considère que le comité de suivi devrait être un lieu de débat sur ce choix du scénario. Plusieurs sujets pourront être approfondis dans le cadre du comité de suivi, tels que la circulation routière, les déplacements doux, l'interface ville-port, le développement économique et l'impact environnemental du projet.

Conclusions de la concertation de suivi

Comme prévu par l'article L.121-14 du Code de l'environnement, vous remettrez à la CNDP à l'issue de votre mission un rapport final présentant la façon dont elle s'est déroulée. Ce rapport comporte une présentation des étapes de la concertation de suivi, une synthèse des observations et propositions présentées, la méthodologie retenue pour mener la concertation sur le long terme, votre appréciation indépendante sur la qualité de la participation menée par le MO et, le cas échéant, mentionne les évolutions du projet qui résultent de ce processus. Il met l'accent sur **la manière dont le MO a pris en compte – ou non – vos prescriptions**. Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO et à la CNDP qui le publie sans délai sur leurs sites et est joint au dossier de l'enquête publique, conformément à l'article R.121-11 du Code de l'environnement.

La CNDP vous confie donc une mission de prescription à l'égard du MO et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation :

- le respect des principes du droit à l'information et à la participation du public reconnu par la réglementation française (Convention d'Aarhus, Charte de l'environnement, Code de l'environnement) ;
- tout en liaison avec le MO, l'exigence d'une totale indépendance et neutralité ;
- le respect des principes et des valeurs de la CNDP : indépendance, neutralité, transparence, égalité de traitement et argumentation.

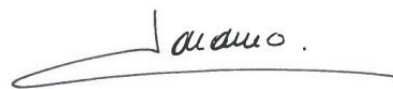
Nous ne parlons donc pas là d'une simple procédure, mais bien d'**une démarche démocratique encadrée par la loi**, dont le respect est sous votre garantie, au nom de la CNDP. Pour tout cela, la CNDP vous indemnise et vous défraie selon des montants fixés dans l'arrêté du 29 juillet 2019. La charge de l'organisation matérielle de la concertation revient au MO.

Relations avec la CNDP :

Il est nécessaire que nous puissions **conserver un contact étroit** afin que vous nous teniez informé.e.s régulièrement du bon déroulement de la concertation (qualité des documents produits pour les publics, définition des modalités de concertation, qualité des réponses apportées, sujets principaux et points de conflit potentiel, etc.). Le bureau se tient à votre disposition, notamment en cas de difficulté particulière liée à la concertation.

==

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie d'agréer,
Madame, l'expression de ma considération distinguée.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jouanno.', with a long horizontal flourish underneath.

Chantal JOUANNO