

Port de
Saint-Malo

Modernisation du terminal ferry du Naye

29 janvier 2024

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

Le bilan de la concertation préalable et les rapports de la concertation continue font partie du dossier d'enquête publique.

Durée : Règlementairement jusqu'à l'enquête publique (avril - 2024) 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 (débat 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
- Réunion du comité de suivi du 17 mai 2023 suite aux demandes de nouveaux visuels sur l'insertion paysagère du projet.
- **Publication du 2^{ème} rapport intermédiaire de concertation continue par la garante le 27 juillet 2023**
- **Réunion du comité de suivi du 29 janvier 2024** : point sur l'avancement du dossier, sur les procédures, présentation des impacts environnementaux, paysagers, échanges



Concertation continue

Rapport Intermédiaire de juillet 2023

Préconisations de la garante 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 (**2024**). 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.



Concertation continue

Rappel des valeurs de la CNDP

Transparence

La CNDP doit veiller dans le cadre des débats publics ou concertations que l'ensemble des informations disponibles sur le projet concerné a été mis à disposition du public. Elle peut décider d'expertises complémentaires et saisir la commission d'accès aux documents administratifs. Elle veille à ce qu'aucune question ne soit écartée, qu'aucune censure ne soit exercée, qu'aucun avis ne soit écarté.....

Egalité de traitement

Toute personne concernée par un projet doit être informée de son existence et pouvoir participer à son élaboration. La CNDP met en œuvre tous les moyens pour que ces personnes, quels que soient leurs statuts, leurs opinions, leurs motivations puissent s'exprimer librement et soient traitées de la même manière, c'est-à-dire avec équité. C'est à cette seule condition que la participation du public prend toute sa légitimité.



Concertation continue

Rappel des valeurs de la CNDP

Argumentation

La CNDP ne mesure pas les « pour » et les « contre », mais demande aux personnes les arguments qui expliquent leur adhésion ou leur opposition. La participation est un temps d'échanges et de discussions qui doit éclairer la décision des responsables de projets et plus généralement des décideurs. Elle n'est pas assimilable à un sondage ou un référendum. C'est la qualité et la diversité des arguments échangés, non leur quantité, qui permettent de faire progresser la réflexion.

Respect

Tous les points de vue doivent pouvoir s'exprimer et être entendus, dans le respect des personnes, de la parole et de l'opinion de chacun.



Ordre du jour

1^{ère} partie : Point sur le dossier d'autorisation environnementale : (20 min)

- Etat d'avancement de la procédure
- Biodiversité (mammifères marins, acoustique sous-marine)
- Cadre de vie (acoustique terrestre, trafic)
- Prochaines étapes et échanges sur le volet environnemental

2^{ème} partie : Point sur les demandes d'autorisation d'urbanisme : (20 min)

- Périmètre des demandes en cours d'instruction
- Evolutions du projet de bâtiment
- Echanges

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

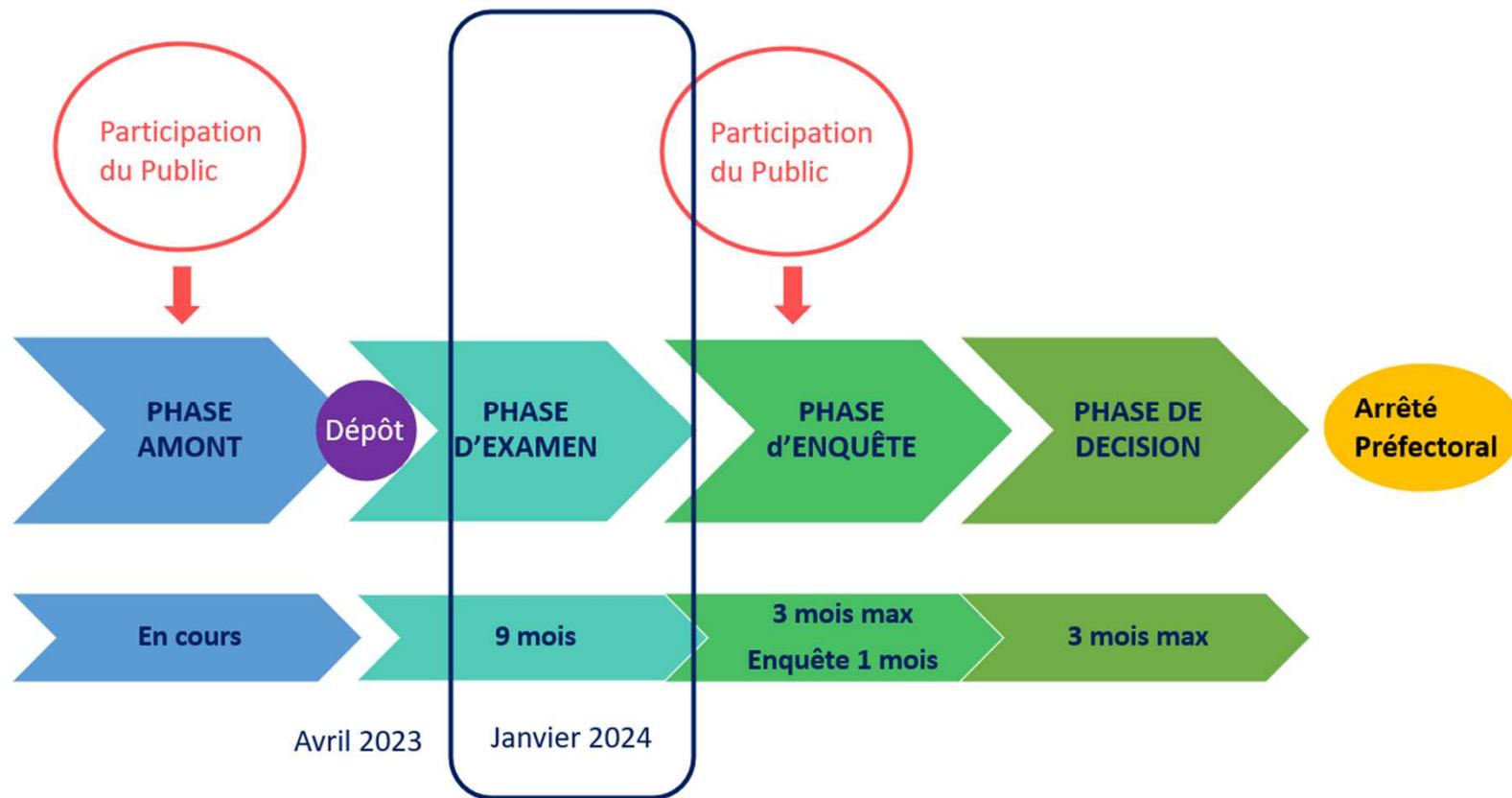
- Rubriques IOTA – « Loi sur l'eau »
- Evaluation Environnementale – Etude d'impact
- Incidence Natura 2000
- Dérogation à la protection des Espèces



**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?



Précisions sur les travaux de déroctage

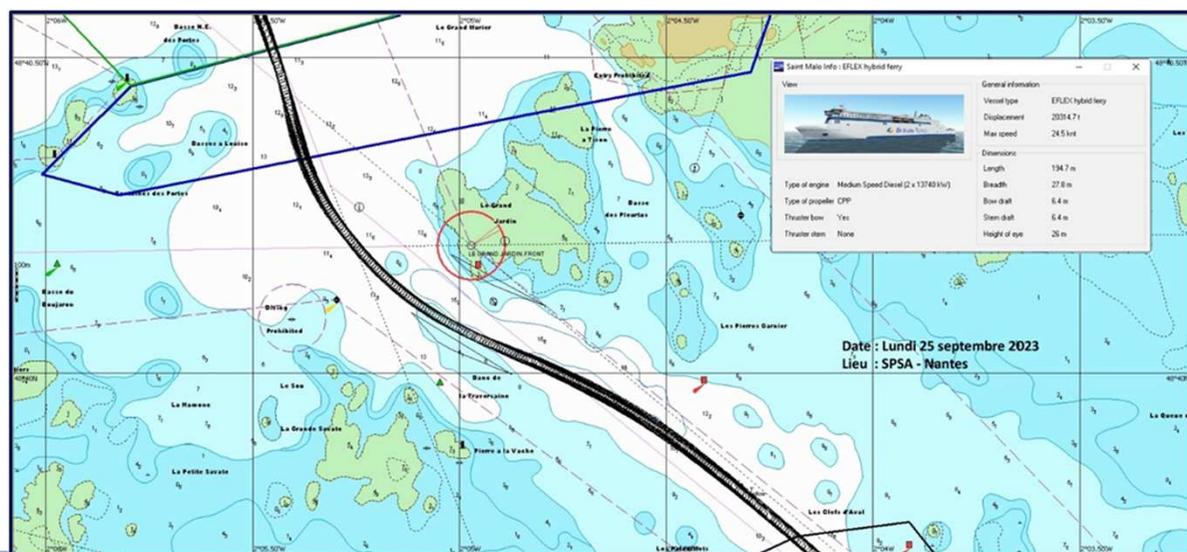
Suite aux modélisations acoustiques des travaux de minage :

-> **Abandon de la technique de minage pour les travaux**

Travail en simulateur avec les pilotes et les commandants de BAI :

=> **Abandon des travaux prévisionnels de déroctage de la Traversaine**

Mais maintien des périmètres de réalisation des études





Etudes réglementaires/ *avancement*

Ensemble des études terminées début 2023 :

Etude socio-économique

Etude paysage

Etude faune flore terrestre

Etude acoustique sous-marine

Etude qualité des eaux

Etude hydrodynamique

Etude trafic

Etude qualité de l'air

Etude acoustique terrestre

Etude avifaune/mammifères marins

Etude benthique

Biodiversité

Acoustique Sous-Marine et effets mammifères marins

Basée sur les données issues des programmes d'observations

5 espèces dont la présence est régulière

8 autres espèces mais de manière anecdotique

A l'échelle du golfe Normand-Breton

• Présents à l'année

Le Phoque veau-marin (*Phoca vitulina*)



Le Phoque gris (*Halichoerus grypus*)



Le Dauphin commun (*Delphinus delphis*)



• Observés en hiver

Le Grand dauphin (*Tursiops truncatus*)



- 1 des plus grande population de résidents et côtiers (~400 ind.)
- Présents toute l'année

Le Marsouin commun (*Phocoena phocoena*)

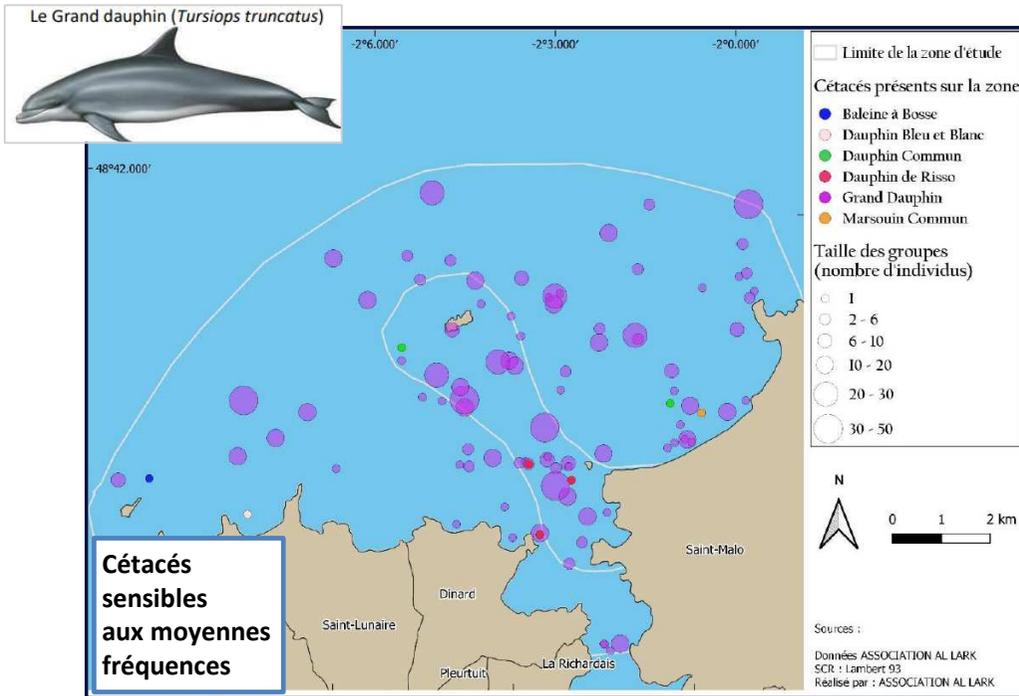


- Guidés par la recherche de proies
- Observés en été

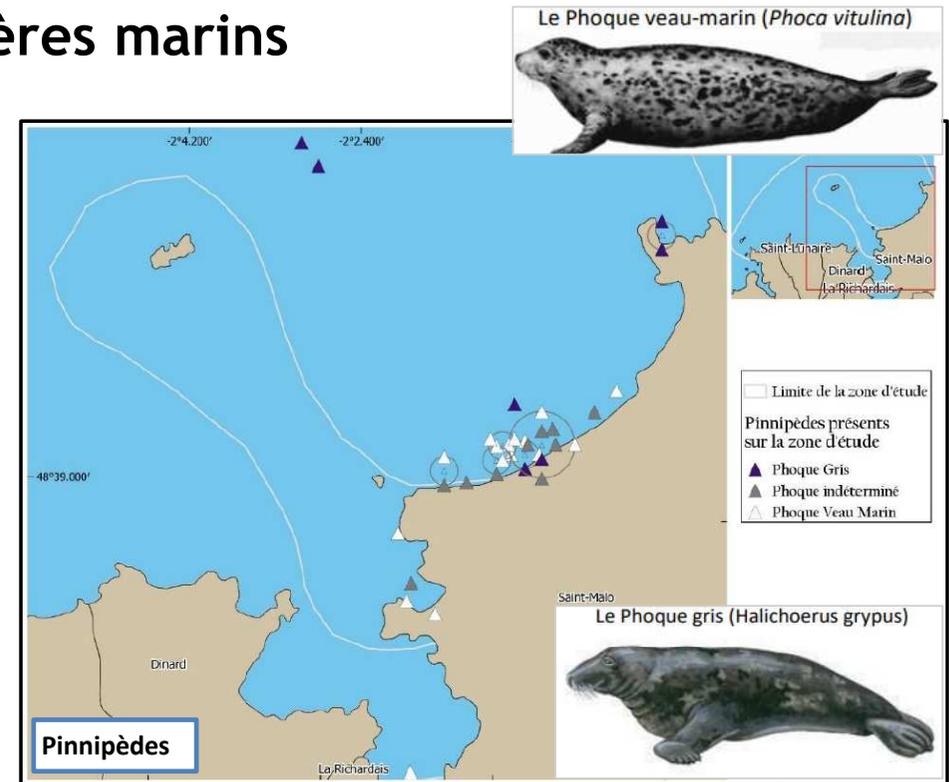
Groupe/thématique	Sous-groupe/thématique/ espèce	Justification de l'enjeu	Caractérisation de l'enjeu
Mammifères marins	Grand dauphin (<i>Tursiops truncatus</i>)	Tableau 19	Fort
	Marsouin commun (<i>Phocoena phocoena</i>)	Tableau 19	Fort
	Phoque gris (<i>Halichoerus grypus</i>)	Tableau 19	Fort
	Phoque veau-marin (<i>Phoca vitulina</i>)	Tableau 19	Fort
	Dauphin commun (<i>Delphinus delphis</i>)	Tableau 19	Moyen
	Dauphin de Risso (<i>Grampus griseus</i>)	Tableau 19	Faible
	Dauphin à nez blanc (<i>Lagenorhynchus albirostris</i>)	Tableau 19	Faible
	Dauphin Bleu et Blanc (<i>Stenella coeruleoalba</i>)	Tableau 19	Faible
	Globicéphale noir (<i>Globicephala melas</i>)	Tableau 19	Faible
	Petit rorqual (<i>Balaenoptera acutorostrata</i>)	Tableau 19	Faible
	Rorqual commun (<i>Balaenoptera physalus</i>)	Tableau 19	Faible
	Cachalot (<i>Physeter macrocephalus</i>)	Tableau 19	Faible
	Mésoplodon (<i>Mesoplodon bidens</i>)	Tableau 19	Faible

Biodiversité

Acoustique Sous-Marine et effets mammifères marins



Occurrence des cétacés présents sur la zone d'étude du port + taille des groupes associée (Source : AL LARK) - entre avril 2017 et avril 2021



Occurrence des pinnipèdes présents sur la zone d'étude (Source : AL LARK) - entre janvier 2018 et mai 2021

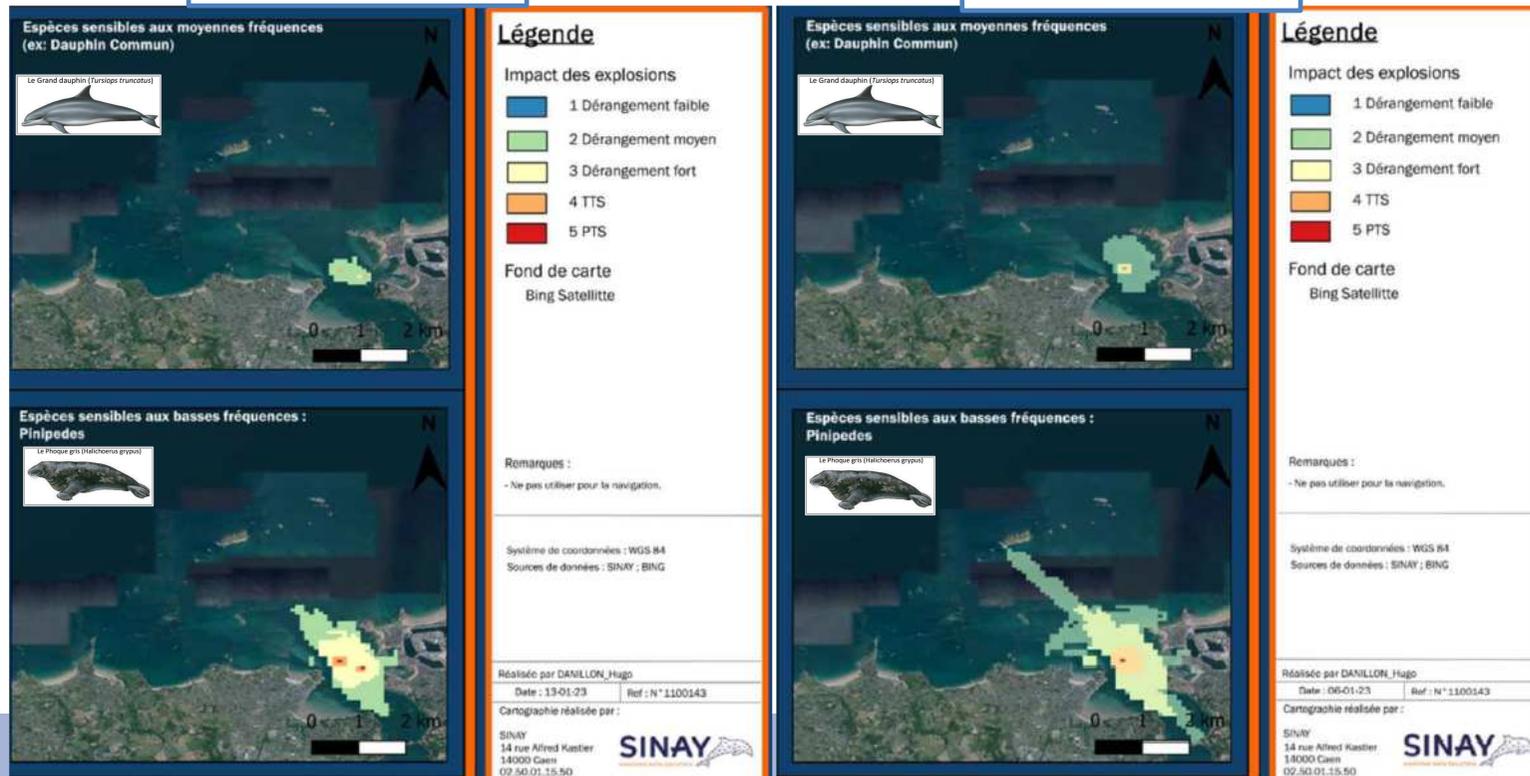
Biodiversité

Acoustique Sous-Marine et effets mammifères marins

Port: Simulation des Impacts Dragage + BRH

Dragage du chenal

BRH dans le chenal



Impact limité en bruit continu sur les mammifères marins :

- Pinnipèdes = **dérangement moyen à fort** dans l'axe du chenal.
- Cétacés moyennes fréquences = niveau de **dérangement moyen**

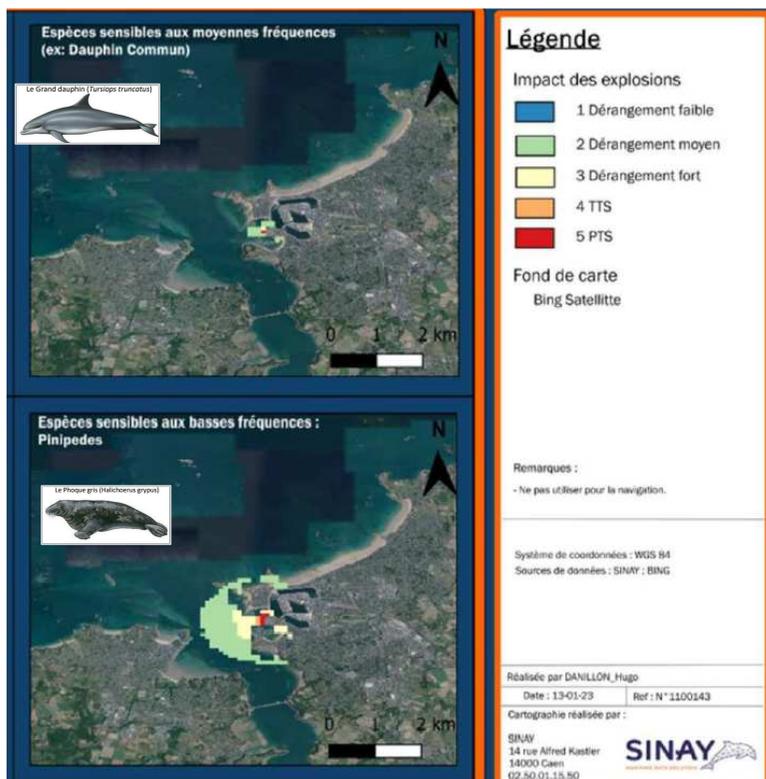
Peu de risques de dommages temporaires TTS car:

- ⇒ **surveillance visuelle** (2 MMO + personnel chantier sensibilisé) avant de commencer les travaux
- ⇒ **protocole d'arrêt** si un individu s'approche (protocole/logigramme décisionnel)

Biodiversité

Acoustique Sous-Marine et effets mammifères marins

Port: Simulation des effets du Battage



+ Impact très limité en **Bruit continu** sur les mammifères marins de la zone d'étude:

- Pinnipèdes : Dérangement **fort et moyen** dans un périmètre restreint
Risques de dommages temporaires TTS + permanents PTS
= circonscrits à l'avant-port
 - Cétacés moyennes fréquences : aire de dérangement = avant-port
- + **Bruit Impulsif** < seuils (propagation limitée par site très contraint)

⇒ **Evitement temporel** = Privilégier des travaux l'hiver

⇒ Démarrage progressif du battage de pieux (**Soft-start**).

⇒ **Surveillance visuelle** (2 MMO + personnel chantier sensibilisé) avant de commencer les travaux

⇒ **Protocole d'arrêt** si un individu s'approche (protocole/logigramme décisionnel)

Cadre de vie/ Acoustique Terrestre

Acoustique Terrestre

8 points de suivi d'Etat Initial + futur Etat de Réf.
Modélisation en phase chantier

Rappel des Règles du Code de la Santé pour les chantiers Art R.1336-10:

= pour des bruits de chantier l'atteinte à la tranquillité du voisinage ou à la santé de l'homme est caractérisée par l'une des circonstances suivantes :

- 1° Le non-respect des conditions de l'arrêté Bruit Ille et Vilaine (du 10 juillet 2000) ;
- 2° L'insuffisance de précautions appropriées pour limiter ce bruit ;
- 3° Un comportement anormalement bruyant.



Cadre de vie/ Acoustique Terrestre

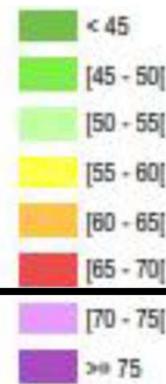
Effets Bruit **Aérien** BRUT -
Battage avant mesures ERC

Acoustique Terrestre

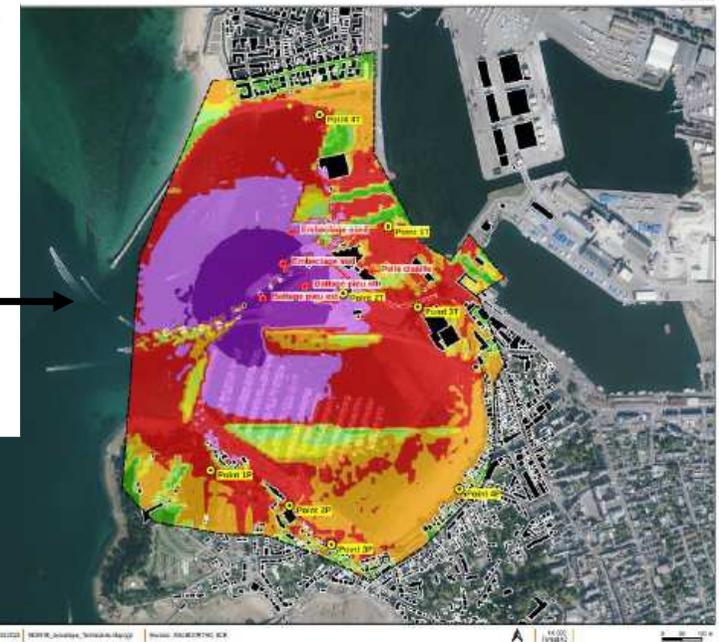
Modélisation en phase chantier des ≠ sources :

- Battage de pieu
- Démolition des embectages nord et sud
- Le trafic routier sur la plateforme
- La démolition des bâtiments à l'aide d'une pelle cisaille.

Niveaux sonores en dB(A)



mode diurne (7h-22h)



Niveaux de bruit trop élevés ($\cong 65\text{dB(A)}$) pour la période des battages de pieux pour les riverains.

Niveaux de bruits incompatibles ($\cong 75\text{dB(A)}$) avec une présence journalière au niveau du port ou de la gare maritime.

Sur le chantier: casque anti-bruit obligatoire

=> Assurer le respect de l'AP du 10 juillet 2000 portant réglementation des bruits de voisinage en Ile-et-Vilaine:

- Interruption entre 20 heures et 7 heures des bruits d'intensité gênante pour le voisinage + interdiction dimanches et jours fériés sauf en cas de travaux urgents

Cadre de vie/ Acoustique Terrestre

Effets Bruit **Aérien** Résiduel
Battage Avec mesures ERC

Acoustique Terrestre

Mesure en **phase chantier** :

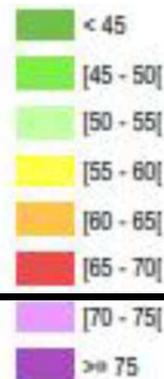
- Mise en place d'un **manchon d'insonorisation pour le Battage des pieux** - Gain à l'émission estimé à 30 dB

➔ Respect de niveaux de bruit similaires à ceux de l'état initial

Mesure en **phase exploitation** :

- Principale source de bruit : Moteur des navires à quai, en escale nocturne notamment.
- Mise en œuvre d'un système d'alimentation électrique « courant à quai » qui évite le fonctionnement des moteurs de ferries amarrés la nuit (fonction « hôtel ») => Amélioration significative de l'environnement sonore nocturne.

Niveaux sonores en dB(A)



urne (7h-22h), avec mise en œuvre d'un système d'atténuation (jupe acoustique)



Cadre de vie/ *Trafic*

Volet Trafic

Réalisation de 2 campagnes de mesures : août 2018 et juin 2019 : Comptages automatiques et Enquêtes carrefours

=> Volumes de **trafic non négligeables** sur le périmètre d'étude mais qui restent **absorbables** par le réseau

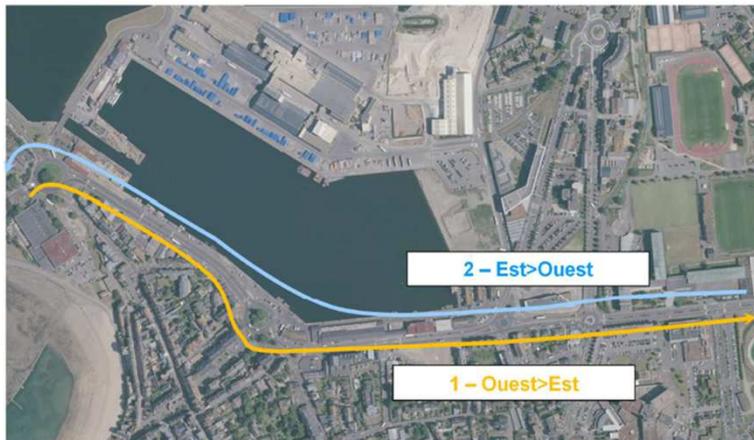
=> Des **heures de pointe classiques** en période **hors saison** : 8h-9h le matin et 17h-18h le soir.

=> Une tendance plus élevée de **+15% à +30%** en période estivale



Cadre de vie/ *Trafic*

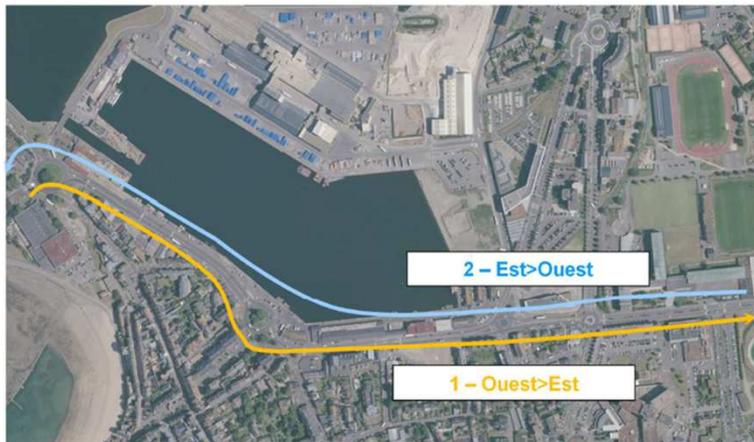
- Incidences en Phase Chantier :
- Hypothèses :
- Prise en compte de la **période de chantier la plus impactante** (activité sur plusieurs ateliers en simultané : cumul des flux liés au chantier en juin 2025 de 62 PL/jour et 190 VL/jour => **Situation majorante car décalage de planning pour une partie de ces ateliers**)
- Prise en compte de **l'heure de pointe du soir** avec hypothèse maximaliste de trafic supplémentaire (15 PL/heure entrants et sortants du site + 50 VL/heure entrants et 90 sortants (débauche))
- **Trafic actuel sur le terminal et hors terminal conservé**



- Les longueurs estimées en situation chantier sont **plus élevées** que la situation actuelle.
- L'évolution est marquée sur le giratoire Quai du Val, sur le Quai Trichet et entre les 2 giratoires.
- Les remontées prévisibles restent toutefois dans des proportions acceptables : **120-140 mètres** (environ 25-30 véhicules).
- Temps de parcours en phase chantier => **Dégradation limitée en sortie du Terminal dans le sens Ouest>Est** (Environ 1 minute de plus qu'aujourd'hui pour faire 1,3 km)

Cadre de vie/ *Trafic*

- Incidences en Phase Exploitation :
- Hypothèses à la mise en service (2027) :
- Prise en compte d'un **fonctionnement du terminal avec une hypothèse maximaliste de +25% du trafic** (nombre de rotations ferries identique mais capacité de transport des futurs navires plus élevée dans la limite des capacités d'accueil du Port en termes de taille de navires)
- **L'accès au parking de la gare maritime** (piétons récupérant leur véhicule) est également **pris en compte** en termes de générations de trafic : 187 entrées / 225 sorties
- **Trafic actuel hors terminal conservé**



- Les longueurs estimées en situation exploitation **sont plus élevées que la situation actuelle.**
- L'évolution est marquée surtout en sortie du Terminal, sur le giratoire Quai du Val, sur le Quai Trichet et entre les 2 giratoires.
- Les remontées prévisibles restent toutefois dans des proportions acceptables puisque ne **dépassant que très rarement les 100 mètres** (environ une vingtaine de véhicules).
- Temps de parcours en phase exploitation => **Dégradation limitée en sortie du Terminal dans le sens Ouest>Est** (Environ 30 sec de plus qu'aujourd'hui pour faire 1,3 km ; Situation moins impactante qu'en phase chantier)

Etape en cours : Phase d'examen

Après dépôt du dossier sous formats électronique et papier : Dépôt en avril 2023

Examen du dossier **sur la forme** et instruction **sur le fond**, avec:

- Sollicitation des avis des services (ARS, OFB, Ifremer, Services DDTm) => Avis reçus en septembre 2023 - **Mémoire complémentaire** fourni en novembre 2023
 - Avis de l'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE sur l'Etude d'impact et Avis du CNPN sur la Dérogation à la protection des espèces => **Attendus début février 2024**
- ⇒ Constitution d'un **Dossier d'Enquête Publique** et d'un **Mémoire en réponse** à l'Autorité Environnementale.
- ⇒ **TOUS les AVIS, les COMPLEMENTS TECHNIQUES et les MÉMOIRES EN RÉPONSES** passent en **enquête publique**



Etales suivantes : Phase d'enquête publique

Enquête Publique : durée minimum d'1 mois => Réalisation prévue en Avril / Mai

Publicité au minimum 15 jours avant le début d'Enquête

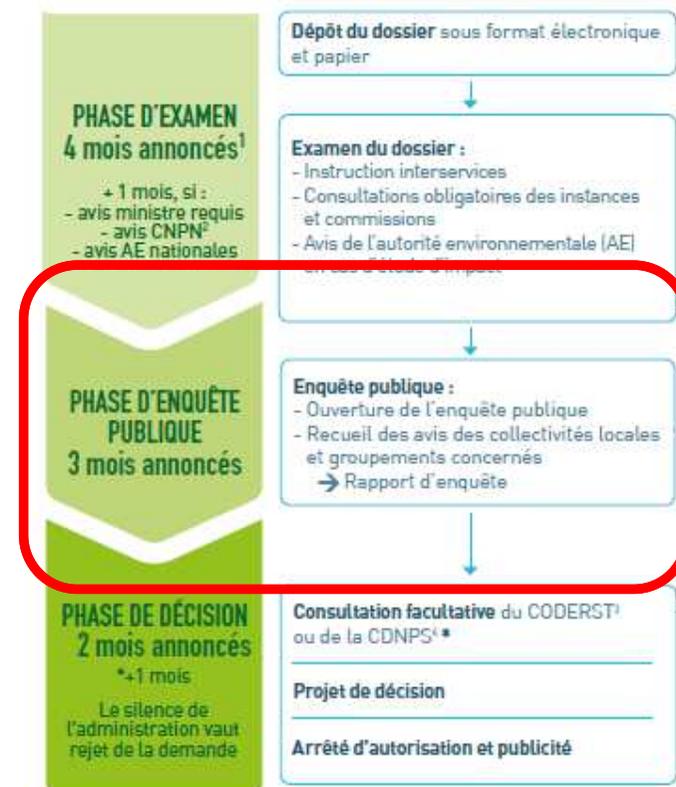
Possibilité de donner son avis écrit (courrier, registre papier ou électronique).

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**.



Etape suivantes : 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.**





Echanges/Questions sur le volet Environnemental



Ordre du jour

1^{ère} partie : Point sur le dossier d'autorisation environnementale : (20 min)

- Etat d'avancement de la procédure
- Biodiversité (mammifères marins, acoustique sous-marine)
- Cadre de vie (acoustique terrestre, trafic)
- Prochaines étapes et échanges sur le volet environnemental

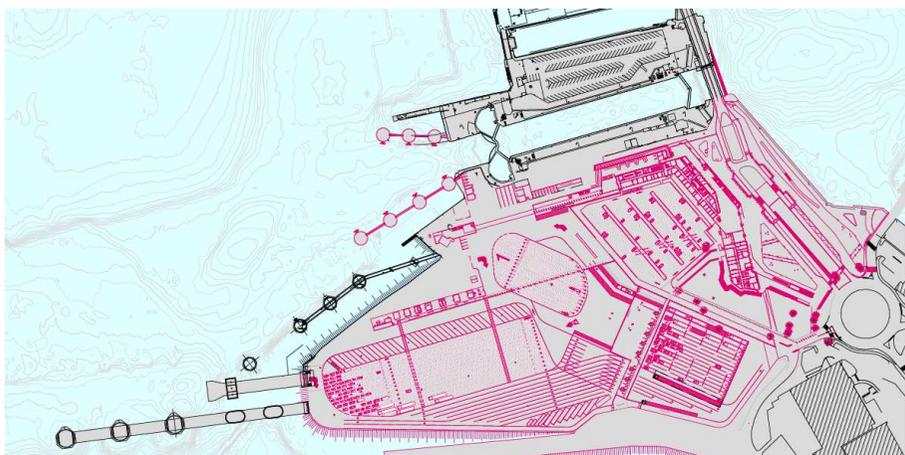
2^{ème} partie : Point sur les demandes d'autorisation d'urbanisme : (20 min)

- Périmètre des demandes en cours d'instruction
- Evolutions du projet de bâtiment
- Echanges

Rappel du phasage des travaux

Etalement des travaux

- Travaux du volet terrestre (gare, espaces publics et terre-pleins) sont réalisés sur 2025-27, ainsi que les travaux urgents du volet maritime (dragages et ouvrages vétustes)
- Les travaux du nouveau poste 1, au cœur du projet, sont planifiés au-delà de 2028



2025-2027

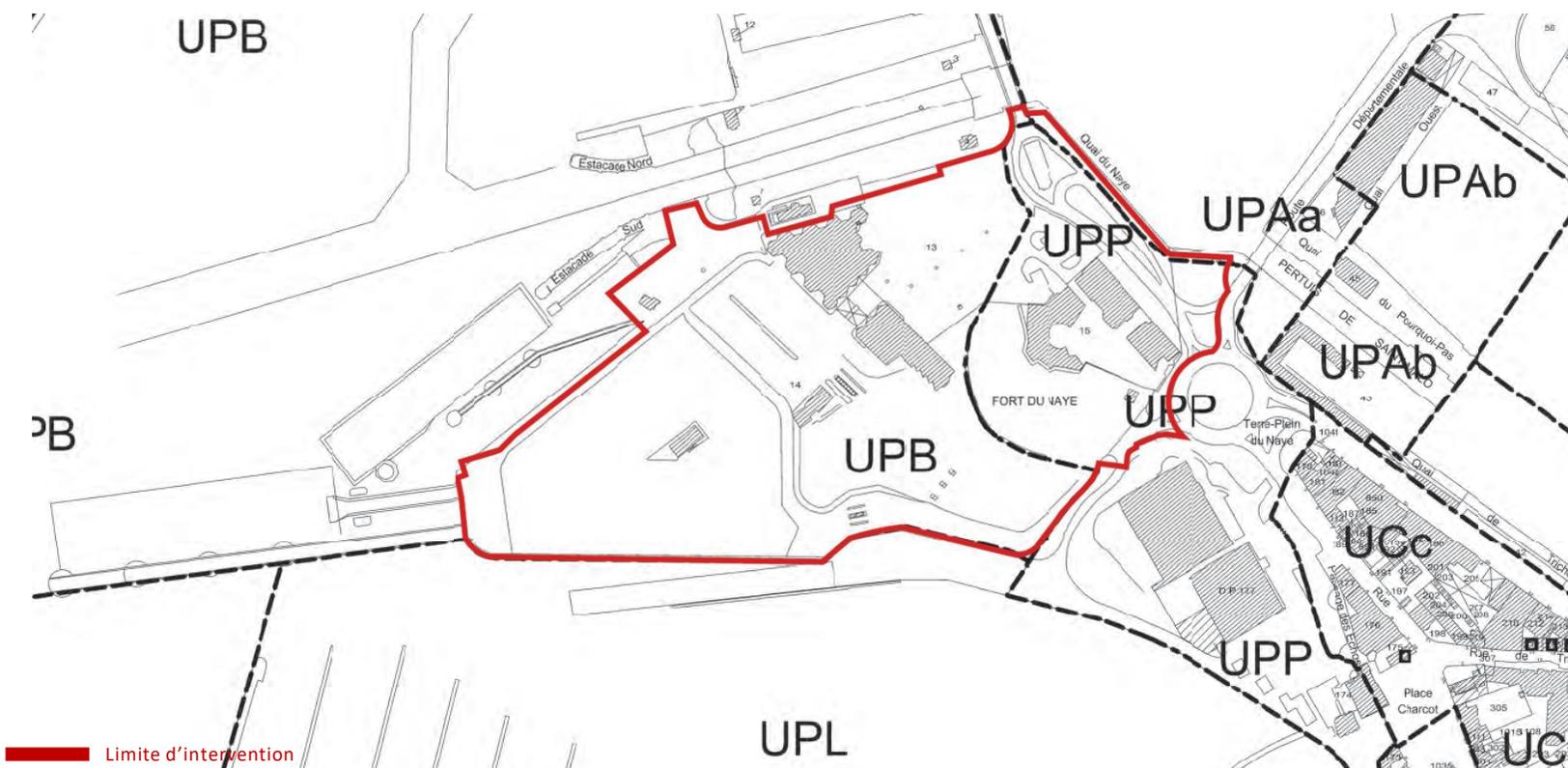


2030-2031

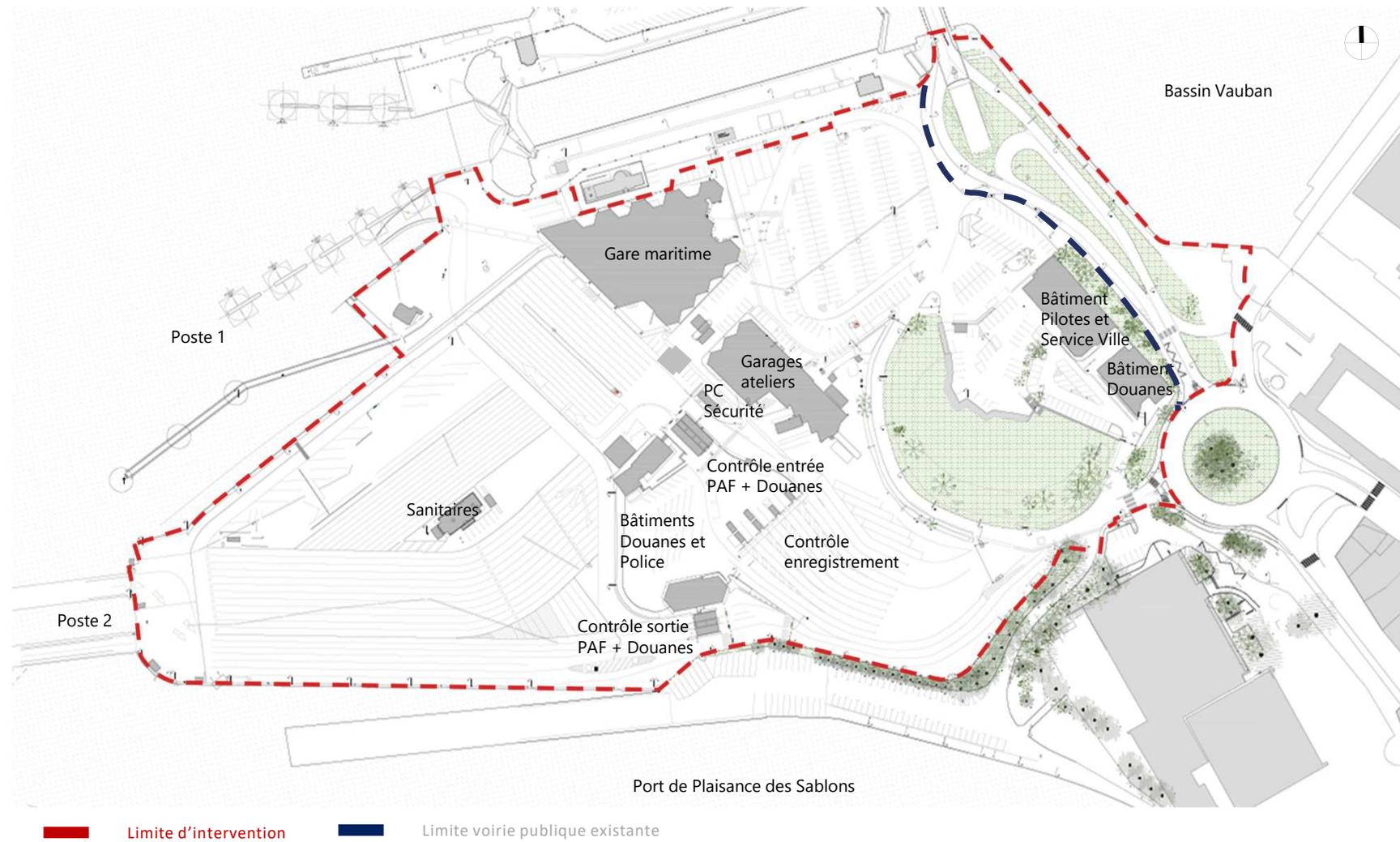
PLU en vigueur



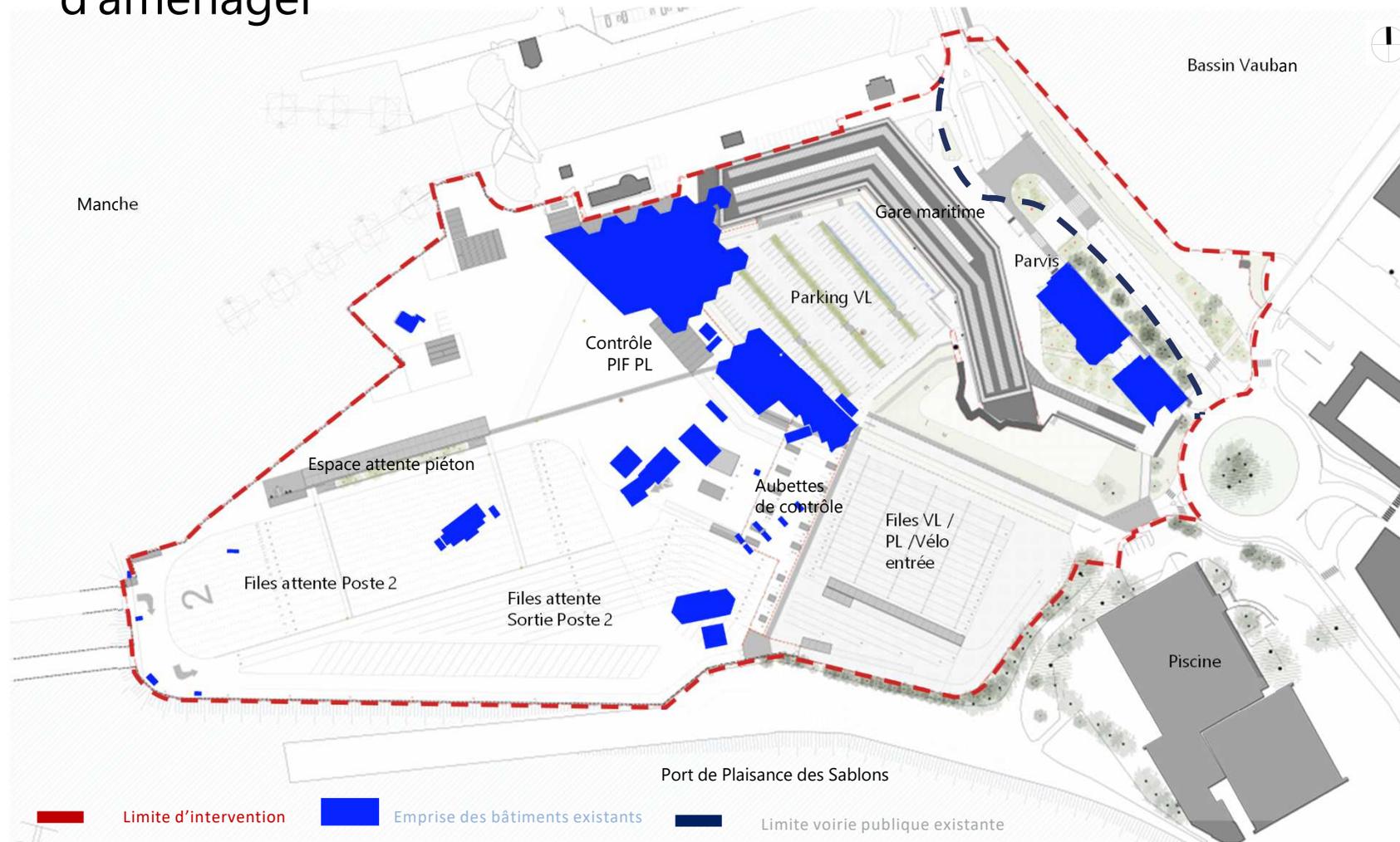
- Site Classé
- Site Inscrit
- Sites Patrimoniaux Remarquables
- Classé
- Partiellement classé
- Partiellement classé-inscrit
- Inscrit
- Partiellement inscrit
- Abords MH



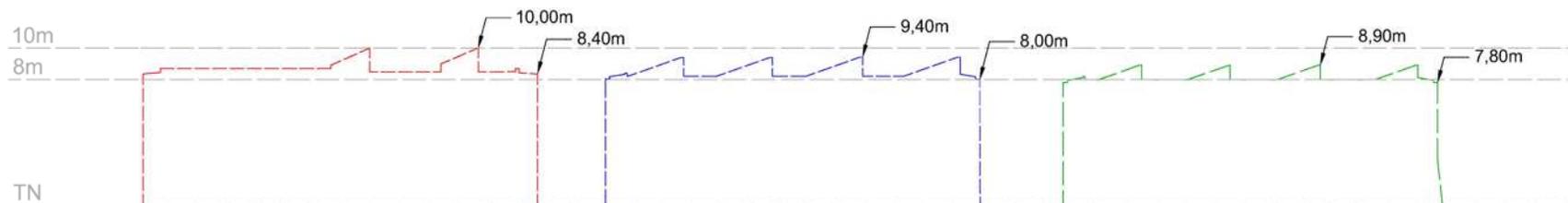
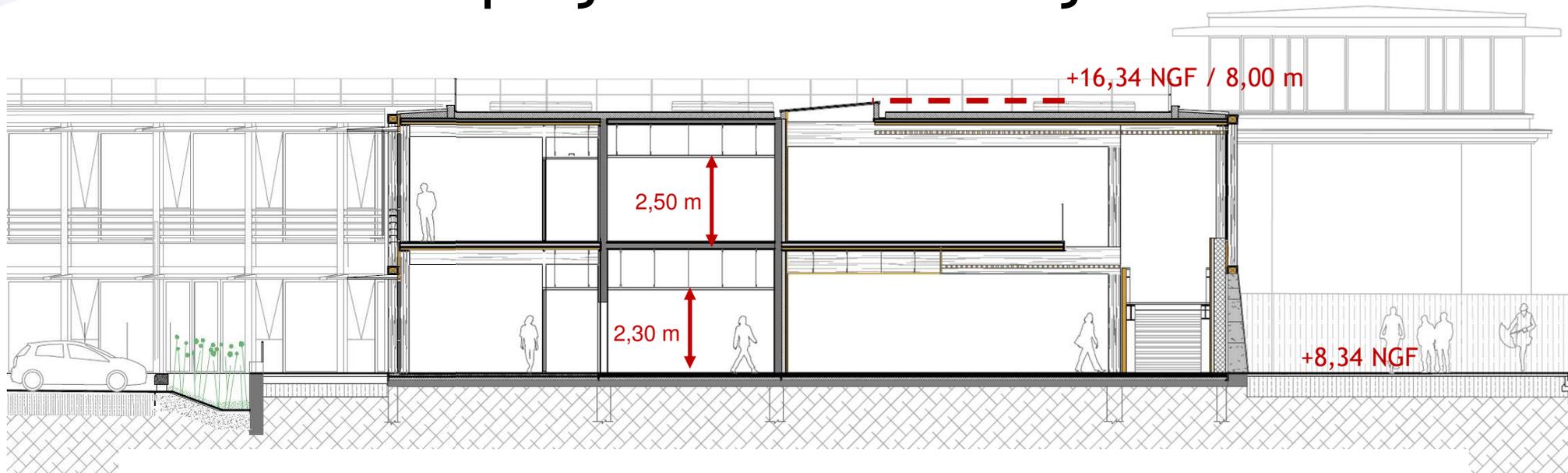
Périmètre du permis de démolir



Périmètre du permis de construire et d'aménager



Evolution du projet de bâtiment janvier 2024



Concours - réunion
publique de mai 2022

Etudes niveau APD -
comité de suivi de
mai 2023

Echanges avec ABF au
cours de l'été 2023

Le terminal existant vue aérienne et vue depuis les remparts



Crédits photo AREP



Crédits photo AREP

Le projet vue aérienne et vue depuis les remparts

Version janvier 2024



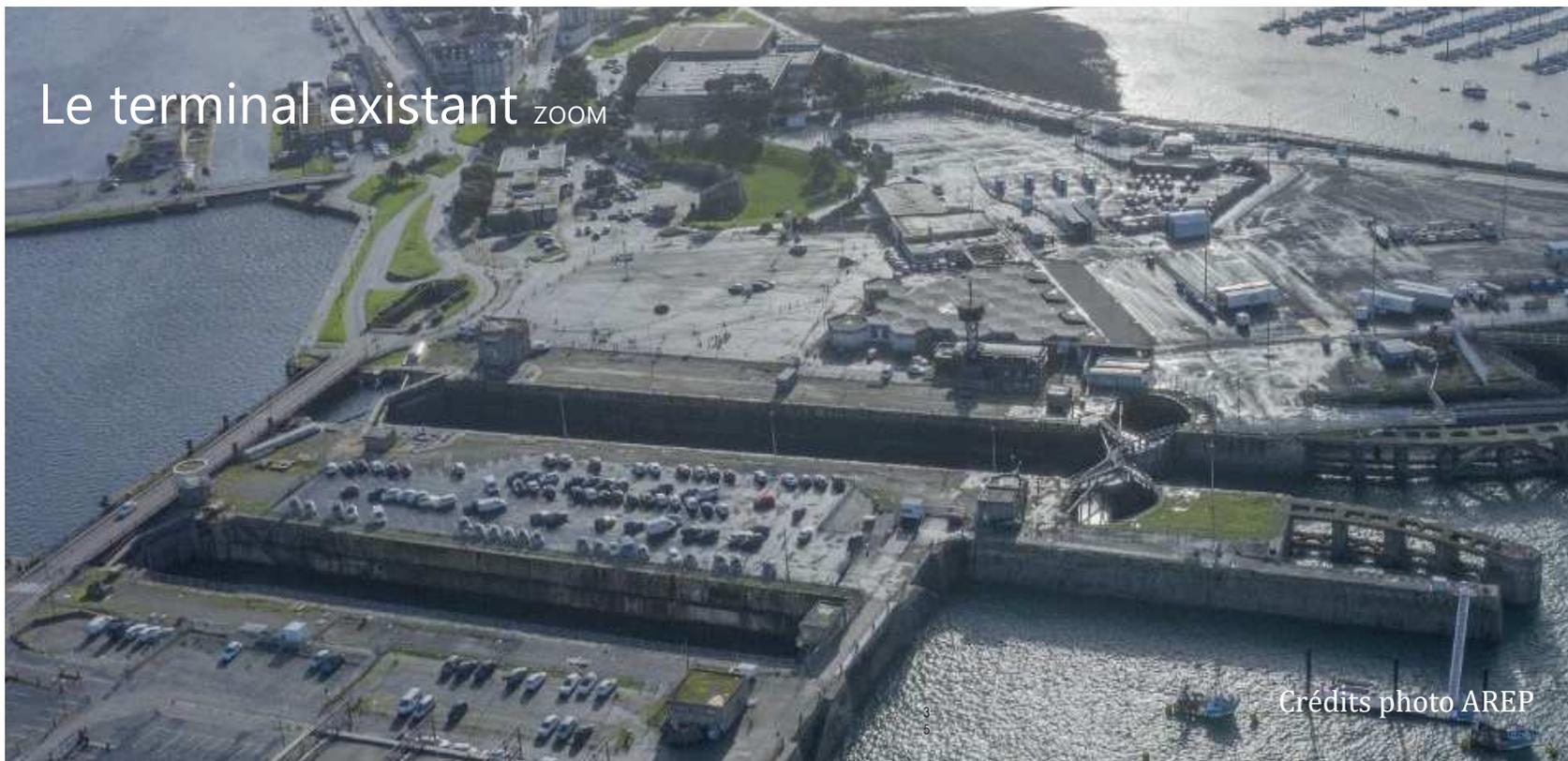
Crédits photo AREP

Version janvier 2024



Crédits photo AREP

Le terminal existant ZOOM



Crédits photo AREP



Crédits photo AREP



Le projet zoom

Version janvier 2024

Crédits photo AREP



Version janvier 2024

Crédits photo AREP

Port de
Saint-Malo

Aujourd'hui, un immense parking dédié à la voiture



Crédits photo AREP

Demain, un parvis et des espaces pour flâner le long des bassins

Version janvier 2024



Crédits photo AREP

Version précédente pour comparaison

Version mai 2023



Crédits photo AREP

Vue depuis le rond-point du Naye état existant et projeté



Version précédente pour comparaison



Composer à partir des vestiges et du végétal état existant



Crédits photo AREP

Vue proche

Version janvier 2024



Crédits photo AREP

Les Bas-Sablons

vue existante et projet depuis la place Mgr Duchesne



Les Bas-Sablons vue existante et projet zoomée depuis la place Mgr Duchesne



Version janvier 2024



Les Bas-Sablons vue existante et projet depuis le phare



Version janvier 2024



Crédits photo AREP

Les Bas-Sablons vue existante et projet depuis le phare ZOOM



Version janvier 2024



Crédits photo AREP

Port de
Saint-Malo

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 #5**

COMPTE-RENDU				
Objet : Etudes environnementales Intégration paysagère Point sur les procédures		Lieu : Le Carré, ancien bâtiment de la CCI		Date : 29 janvier 2024 18H00-20H00
INTERVENANTS	INTERLOCUTEUR	Coordonnées	Participant	Diffusion
Région Bretagne	Stéphane Perrin-Sarzier	stephane.perrin@bretagne.bzh		
	Carole Le Behec			
	Huy-San Tang, Anthony Fossard, Sébastien Hamard, Nadège Pennors			
SAFEGE	Anne Rioux, Valentin Poac			
CNDP	Danielle Faysse, garante	danielle.faysse@garant-cndp.fr		
Collège des Institutions	Etat (Sous-Préfecture) M Brugnot			X
	Etat (DML) M Le Mentec		X	
	Etat (PAF), Mme Colas		X	
	Etat (Douanes) M Simon			X
	Mairie de St Malo, M Lurton, maire, M Maria, M Bertiaux		X	
	Agglomération de St Malo, M Cariou		X	
	Ville de Dinard, M Salmon, M Fontaine			X
	SPL Destination SMBMSM, M Belloir			X
	Capitainerie, M de la Broise		X	
Collège des acteurs économique	Comité de pêche de St Malo, M Leclerc			X
	Brittany Ferries, M Prigent, Mme Dargent		X	
	Condor Ferries, M Wakefield, M Haurez		X	
	Pilotes et Union maritime, M Bourbon		X	
	EDEIS, M Pichon, M Capiaux		X	
	Représentants personnels EDEIS, M Sochard			X
	Représentants Dockers, M Rio			X
	SEM Breizh, M Piedvache		X	
	Union maritime			X
	IMCA, Mme Guinemer			X
	UCSS, Mme Le Saux			X
	Usagers et de la Plaisance de Saint- Malo, M Maybon			X
	A Velo Malo, M Rousseau			X

Collège des riverains non organisés, associations environnementales et cadre de vie	ADICEE, Mme Guilloret,		X	
	OSONS, M Bouffort		X	
	Eau et Rivière de Bretagne, Mme Ollivier-Lorphelin		X	
	BRETAGNE VIVANTE - SEPNEB - RANCE EMERAUDE (membre de France Nature Environnement), M Goguel, Mme Le Guillem		X	
	SPEFF, Mme Feuvrier			X
	M Pavie			X
	M Bessec		X	
	M Carsin			X
	Mme Dupont		X	
	Droits de cité-Intra muros, M Emmanuel, M Beraud Sudreau		X	
	APPSAM, M Collin, M Lelievre, M Margron		X	
	ADCIM, Mme Lescaut		X	
	Intra Malo, M Bastin-Thiry			X
	Collectif Perspectives malouines, M Lointier, M Revert		X	
	Veille Environnement Patrimoine Mme Hilaire, M Pommeret		X	

Introduction

Monsieur Perrin-Sarzier accueille les participants et précise que le comité de suivi se tient sous l'égide de Madame Faysse, garante de la CNDP, qui peut intervenir à tout moment.

Concernant les évolutions de la composition, il précise que madame Marie Feuvrier au titre de la SPEFF rejoint le comité de suivi. Par ailleurs, l'APPSAM se substitue au collectif Sablons. Monsieur Perrin-Sarzier a également demandé à Carole Le Béhec, élue référente du pays de Saint Malo au sein du conseil régional, de rejoindre cette instance.

Au cours de cette séance, le volet environnemental ainsi que le sujet urbanistique seront abordés.

Du point de vue des procédures, le comité de suivi permettra de communiquer des informations consolidées. Une enquête publique va être ouverte. La désignation des commissaires enquêteurs par le préfet de Région, qui a été sollicité par la Région, doit se faire relativement rapidement afin d'éviter que l'enquête se déroule pendant les congés scolaires d'été. Une fois que les expressions auront été recueillies, on peut espérer que la commission d'enquête émette un avis pour le mois de juin. Ce calendrier est donné sous toute réserve, dans la mesure où le conseil régional n'en a pas la maîtrise.

Ce comité de suivi se réunira autant que de besoin, que ce soit préalablement aux travaux, mais y compris pendant ceux-ci, voire au-delà si le besoin s'en faisait ressentir. Il s'agit du cadre normal des échanges. Monsieur Perrin-Sarzier précise qu'il a réservé son expression jusqu'à ce jour afin de poursuivre le travail avec l'ABF et les services de Saint-Malo : il s'est exprimé ces derniers jours devant la commission d'urbanisme de Saint Malo, et aujourd'hui devant le comité de suivi.

Madame Faysse rappelle son rôle dans la concertation, ainsi que l'historique de la démarche : avec Monsieur Guinot-Deléry, elle a rencontré tout d'abord les acteurs locaux, puis la concertation préalable s'est déroulée à l'automne 2020. Les réunions publiques et ateliers ont pu se dérouler de manière satisfaisante malgré la COVID. Le bilan des garants a été rendu le 14 décembre 2020. La Région a fait le compte-rendu de ses engagements. La CNDP a ensuite désigné une garante pour la concertation continue, obligatoire jusqu'au démarrage de l'enquête publique.

Les garants ont recommandé la création d'un comité de suivi, qui intègre les personnes qui en font la demande au fur et à mesure, dans une perspective de transparence et de bonne information du public.

La séance d'installation du comité de suivi a été suivie de deux réunions au cours desquelles les scénarios ont été débattus. Un vote final a été réalisé. Une réunion publique le 31 mai 2022 a permis de présenter le projet retenu. Le site internet du projet diffuse l'ensemble des études. Il est possible de déposer des interventions sur le site. Les comités de suivi de 2022 et 2023 ont été principalement consacrés à l'intégration paysagère, en passant assez vite sur les autres sujets. Des rapports intermédiaires de la garante ont été publiés chaque année et sont disponibles sur le site de la CNDP et celui de la Région Bretagne. Les préconisations précisent qu'il ne faut pas occulter les aspects environnementaux du projet : des études d'impact ont été réalisées et ont donné lieu à des remarques des autorités administratives. La réunion d'aujourd'hui doit faire un point sur l'avancement du dossier, ainsi que sur les études environnementales.

A la suite de ce comité de suivi, Madame Faysse estime qu'il est utile d'organiser une réunion publique avant même le démarrage de l'enquête publique. Elle permettra au public de prendre connaissance des évolutions du projet et de l'organisation du dossier d'enquête publique, ainsi que des modalités de participation. Madame Faysse proposera à la commission d'enquête de venir se présenter, si elle est nommée et si elle le souhaite, lors de cette réunion.

Le bilan intermédiaire rappelle également les valeurs de la concertation : la transparence, l'égalité de traitement, l'argumentation, le respect.

Monsieur Perrin-Sarzier ajoute que la prochaine réunion publique, postérieure au comité de suivi qui aura disposé de tous les éléments d'information, sera la quatrième réunion publique. Il ajoute que le projet comprend plusieurs dimensions :

- terrestre, dont bâtementaire,
- d'infrastructures portuaires, dont certaines contribuent à la défense de la ville contre la submersion
- maritime, qui peut être la plus impactante du point de vue environnemental, en particulier en raison du dragage

Ces éléments sont à prendre en compte dans l'ensemble, indépendamment de la question du phasage, dont la première partie prendrait fin en 2027 et qui concernerait la partie terrestre, bâtementaire et nautique. La deuxième partie, différée à 2030, concernerait les travaux du poste 1. Dans un souci de transparence, les éléments des deux phases sont communiqués. En revanche, les demandes d'autorisations d'urbanisme déposées ne portent que sur la première partie.

Madame Tang rappelle que, lors du dernier comité de suivi consacré aux études environnementales, celles-ci n'étaient pas finalisées, en particulier sur le thème des effets sur l'environnement. Dans une deuxième partie de la réunion du comité de suivi, un point sera fait sur le traitement de la demande d'autorisation d'urbanisme, incluant les visuels définitifs, sur la base des plans tels qu'ils sont déposés. Les documents présentés lors de la réunion publique de mai 2022 et des comités de suivi, et qui sont toujours disponibles sur le site de la Région, étaient des documents de travail.

Volet environnemental :

Madame Rioux, responsable du pôle environnement chez SAFEGE, bureau d'études environnement prestataire de la Région, précise qu'il y aura une autorisation environnementale unique, qui se présente comme un « porte-procédure » : elle comprend le processus d'évaluation environnementale et d'étude d'impact, l'incidence Natura 2000 et la dérogation espèces protégées. A la fin, un unique arrêté préfectoral d'autorisation est émis.

Le processus complet d'autorisation environnementale comprend la phase amont avant le dépôt du dossier. Celui-ci a été déposé en avril 2023. Il est en cours d'étude par les services de l'Etat. La phase d'enquête permettra la participation du public. Ensuite, viendra la phase de décision.

Madame Tang fait un focus sur les travaux de déroctage. Une première décision a consisté à ne pas entreprendre de minage, pour limiter l'ampleur de l'impact acoustique. A l'automne 2023, les études

faites en commun avec les pilotes de Saint Malo et les commandants de la BAI, sur la base des maquettes numériques du « Saint Malo », et celles de l'environnement malouin (fonds marins, conditions océano-météorologiques...), ont permis de constater qu'il n'était pas nécessaire d'effectuer de travaux de déroctage au niveau de la Traversaine. Le périmètre de l'étude reste néanmoins identique car l'étude se fait sur le projet global.

Madame Rioux ajoute que la plupart des études se sont finalisées en janvier 2023. Pour ce qui concerne la biodiversité, l'enjeu principal est la présence de mammifères marins qui peuvent être impactés par la nature bruyante de certains travaux. Cinq espèces sont concernées. Les modélisations sont menées par type de travaux bruyants, mais aussi par espèce, dont les sensibilités sont différentes. L'objectif des modélisations est d'éviter les atteintes et traumatismes sur les systèmes de communication des mammifères marins. On part d'un effet brut des travaux, pas forcément acceptable, et on propose des adaptations de chantier pour obtenir un effet résiduel qui ne soit pas impactant. Les opérations concernées sont le dragage, le déroctage, et le battage dans le port.

Concernant le dragage et le déroctage par brise-roche hydraulique (BRH), ainsi que pour le battage, les effets sont plus notables pour les phoques. L'aire de dérangement empiète sur le chenal pour les phoques. L'objectif est qu'il n'y ait aucun individu sur l'aire de dérangement. Cela implique une surveillance visuelle par du personnel formé, et des observateurs extérieurs, et un protocole d'arrêt si un individu est détecté. Le battage de pieux se fait dans un environnement différent : de nombreux obstacles à la propagation des ondes sont présents et la faible profondeur limite également celle-ci. La démarche est la même que pour le dragage-déroctage. La période de travaux, d'environ 3 mois, est choisie en hiver, ce qui limite également les effets pour l'espèce humaine, moins nombreuse à cette période. Le battage est démarré progressivement (soft start), ce qui produit un effet d'effarouchement. Tous ces éléments permettent d'envisager une atteinte aux mammifères marins peu probable.

Concernant l'acoustique terrestre (aérienne), l'état initial a été fait. Il sera relancé, comme état de référence, au démarrage des travaux. La phase chantier constitue la phase la plus préoccupante. Le niveau de bruit d'un chantier n'est pas réglementé. Mais il est obligatoire d'avoir un engagement de réduction, et les règles d'horaires de chantier sont très strictes. Sans mesures adaptées, l'atelier le plus bruyant, le battage des pieux, amène à des niveaux de bruit de 65 dB pour les riverains, et il faut protéger les personnes présentes sur le port et sur le chantier. Afin de respecter la réglementation, il est proposé que le mat de battage soit équipé d'un manchon d'insonorisation, ce qui permet d'arriver à un niveau de bruit de 45 dB. Cette mesure est coûteuse, mais les équipements étant récents, ils sont susceptibles d'être plus fiables.

En phase exploitation, le bruit de la phase d'escale nocturne des navires à quai est réduit par une alimentation électrique par courant de quai. Cette demande formulée lors de la concertation de 2020 a donné lieu à la mise en place d'une solution temporaire, qui sera confirmée dans une solution définitive après les travaux.

Monsieur Poac, ingénieur projet environnement de Safège, présente les études trafic. Des mesures faites en 2018 et 2019 (comptages automatiques et enquêtes au niveau des carrefours) ont permis de constituer l'état initial. Le trafic y apparaît significatif, mais absorbable par le réseau existant, avec des heures de pointe « classiques » et une augmentation estivale de l'ordre de 15 à 30%. Sur cette base, les modélisations en phase chantier et exploitation ont été réalisées.

Pour la phase chantier, la période la plus impactante, celle qui concentre le plus d'activité de chantier, a été choisie. A cette période, on constaterait 62 poids lourds et 190 véhicules légers par jour, uniquement au titre du chantier. Il faut préciser que c'est une situation majorante : on prend la période la plus forte du chantier et l'heure de pointe du soir, et on ne tient pas compte qu'une partie des travaux a été décalée par rapport à l'étude. La modélisation amène à des longueurs de file d'attente un peu plus élevées que la situation actuelle (remontées de files de 120 à 140 mètres sur les principaux carrefours), et une dégradation limitée du temps de parcours Est-Ouest, de l'ordre d'une minute.

En phase exploitation, l'hypothèse de 25 % du trafic lié au fonctionnement du terminal a été prise, incluant l'augmentation de la taille des navires et un nombre de rotations stable. L'accès du parking de la gare maritime a également été pris en compte, tout comme le trafic actuel hors terminal. Il est anticipé

des remontées de files qui excèdent très rarement les 100 mètres et une augmentation du temps de parcours d'environ 30 secondes.

Madame Tang ajoute que les hypothèses sont maximalistes sur l'étude de trafic. C'est la raison pour laquelle l'hypothèse travaux est le cumul des situations les plus impactantes. En phase d'exploitation, l'hypothèse de +25% de trafic lié au port constitue la limite de ce que peut accepter le futur port.

Monsieur Poac rappelle que l'on est dans la phase d'examen du dossier. Le dépôt de la demande d'autorisation environnementale a été fait en avril 2023. L'examen par les services de l'Etat a donné lieu à des avis émis en septembre 2023. Un mémoire complémentaire a été rendu en novembre 2023. En parallèle, l'autorité environnementale et le CNPN ont été consultées et devraient rendre leur avis début février. Sur cette base, un mémoire en réponse sera rédigé, et le dossier d'enquête publique sera constitué. Il est rappelé que tous les avis, les compléments techniques et mémoires en réponses seront annexés au dossier. Ils seront consultables lors de la phase d'enquête publique, qui dure au minimum un mois. L'enquête est prévue pour avril/mai. Elle fera l'objet d'une publicité au moins 15 jours avant son démarrage. Elle permet à chacun d'émettre un avis sur le projet. La commission d'enquête, nommée par le tribunal administratif, rédigera un procès-verbal de synthèse des observations à l'issue de l'enquête publique. Le porteur de projet aura 15 jours pour répondre. Sur cette base, la commission d'enquête rédigera son rapport et ses conclusions motivées. Ensuite, viendra la phase de décision, d'une durée de 2 à 3 mois. Elle commence par un passage en CODERST (conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques). Un projet d'arrêté préfectoral sera rédigé, le porteur de projet pourra y réagir. Enfin, un arrêté définitif est pris sous 15 jours.

Monsieur Perrin-Sarzier ouvre les débats.

La présidente de l'Adicée demande si un point de chute des sédiments et des roches a été trouvé ou bien s'ils seront rejetés en mer. Madame Tang répond que l'objectif est que l'ensemble des sédiments soit traité à terre pour être réutilisé sur le chantier. Il est demandé aux concepteurs de maximiser l'utilisation de tous ces matériaux sur les travaux.

La même personne demande si le chantier va produire des boues. L'extraction se fera principalement avec des pelles mécaniques, ce qui rend les sédiments transportables. Les boues sont produites lors des dragages hydrauliques. S'il y en avait, elles seraient traitées dans des bassins ou des géotextiles, mais l'espace est contraint.

Monsieur Perrin-Sarzier précise que la qualité des sédiments sera différente selon le lieu d'extraction. L'intérêt de ces matériaux est qu'ils contribueront à relever le niveau du terre-plein du terminal et à le mettre à plat alors qu'il est en cuvette actuellement.

Un représentant de Perspectives malouines s'interroge sur l'effet des vibrations lors du battage des pieux et leur incidence sur le patrimoine. Madame Tang expose que les travaux de battage dégagent une énergie beaucoup moins importante que lors d'un minage, dont les habitants ont un souvenir datant des années 90. La nuisance la plus importante est acoustique. Les travaux de battage ne sont pas spécifiques aux travaux maritimes. Certains chantiers de bâtiments nécessitent parfois du battage de pieux également.

Une personne demande ce qu'il en sera du fonctionnement du port pendant la phase chantier. Madame Tang précise que l'ensemble des activités du port sera maintenu pendant les travaux. Il est prévu un passage en commission nautique en avril mai pour identifier les conséquences sur le plan d'eau. Par ailleurs, un comité d'exploitation avec l'ensemble des acteurs portuaire a été mis en place. Les mesures prises pour diminuer l'impact des travaux sur l'environnement passent par l'adaptation du calendrier, par des mesures matérielles et humaines. En ajoutant le maintien de l'activité portuaire, cela oblige à suivre de très près le phasage des travaux. Monsieur Perrin-Sarzier ajoute que la plupart des chantiers organisés par le conseil régional se déroulent en site occupé. Il propose que des visites de chantier soient organisées pour que le comité de suivi appréhende concrètement ce qui est exposé aujourd'hui.

Le représentant de Bretagne Vivante souhaite savoir si le BRH sera insonorisé. Madame Tang précise que le déroctage abandonné ne concerne que la Traversaine. Cependant, du dragage et du déroctage au BRH seront organisés dans l'avant-port. Madame Rioux ajoute que les travaux dans les chenaux concernent du sable et du sédiment, enlevés par pelle mécanique, dont les bruits sous-marins sont semblables à ceux

de l'activité nautique. Concernant les roches, la technique de minage est abandonnée. L'enlèvement se fera soit à la pelle, soit au brise roche hydraulique. Les bruits générés ne sont que sous-marins. Le battage, lui, génère des ondes acoustiques sous-marines sur une zone restreinte. Mais, en aérien, il n'y a pas d'obstacles à la propagation des sons, d'où la technique du manchon pour le battage. Le battage viendra s'ancrer dans le substrat dur.

La même personne demande si les produits d'excavation seront compactés, et comment. Madame Rioux rappelle que cette présentation a été faite en décembre 2022. Madame Tang précise que les sédiments sont ressuyés et mélangés afin que la granulométrie leur permette d'être utilisés comme remblais. Des traitements sont effectués, en particulier avec de la chaux hydraulique pour inerte la matière organique potentiellement présente. Cela évite des affaissements ultérieurs. Le compactage réalisé sur ces matériaux est du même niveau que celui d'une chaussée. Il sera effectué par secteur, car le terminal restera en exploitation. Madame Rioux précise que l'étude acoustique a inclus la simulation de la démolition des embectages, du trafic routier sur la plateforme, de la démolition des bâtiments. Toutes ces modélisations ont mis en évidence que l'aire d'effet de ces travaux ne nécessite pas de mesures supplémentaires.

Madame Faysse s'interroge sur les espèces protégées faisant l'objet d'une demande de dérogation. Madame Rioux répond qu'elle porte principalement sur les goélands qui ont établi des nids sur le toit du bâtiment à détruire. Les autres espèces citées sont de l'avifaune. Seul le goéland nécessite des actions de compensation, alors que parallèlement on stérilise les œufs. La compensation portera sur un soutien au comptage, et à l'entretien d'aires protégées en dehors du port. Concernant les mammifères marins, les analyses des mesures d'évitement temporel et l'abandon du minage, permettent de ne pas inscrire le projet comme non compatible avec le maintien de l'habitat. Monsieur Perrin-Sarzier propose que la liste des espèces présentées dans la dérogation espèces protégées et non retenues après argumentaire sur les effets bruts, les effets résiduels après mesures d'évitement, de surveillance et moyens de compensation, soit diffusée. Madame Rioux précise que cette liste est prête. Madame Faysse estime que les avis de la MRAE et du CNPN seront rapidement disponibles. Madame Rioux précise que le dossier a été préparé en amont afin de sécuriser la procédure. Madame Faysse demande que les avis de la MRAE et du CNPN soient publiés sur le site internet de la région. Madame Tang précise que c'est l'ensemble avis et réponse qui sera apporté à l'enquête publique.

La présidente de l'Adicée demande comment se fera l'accueil des passagers et des douanes pendant les travaux. Monsieur Perrin-Sarzier précise que la nouvelle gare maritime sera construite, puis l'ancienne sera démolie, de manière à maintenir une continuité d'exploitation.

Le représentant de Bretagne vivante remercie Madame Faysse d'avoir abordé la question des goélands. Il fait état du sérieux avec lequel la question a été traitée, tant par les spécialistes de son association que par la Région Bretagne.

Monsieur Perrin-Sarzier remercie Monsieur Lurton d'avoir organisé la commission d'urbanisme qui s'est déroulée sous format ouverte à tous les élus municipaux. Il ajoute qu'il ne s'est pas exprimé publiquement sur le sujet, considérant que le travail devait être priorisé. Il répète que deux points ne sont pas négociables : la conformité avec les documents d'urbanisme et l'accord des ABF.

Pour tous les projets portés par la Région et relevant des ABF, le processus de travail consiste à organiser une première rencontre pour présenter les intentions de la Région. Si l'ABF indique que ce qui est envisagé n'est pas possible ou acceptable, le projet n'est pas mené. Ce processus a été respecté sur le projet de Saint Malo. Après accord de principe, les échanges se poursuivent. Ils sont constructifs car les ABF sont force de proposition pour faciliter l'insertion paysagère des projets (matériaux, couleurs...).

Le respect du PLU n'est pas non plus négociable. D'autres projets bâtimentaires intéressent, au-delà du projet, le port ou le port de plaisance. C'est ainsi que la Région a travaillé sur les indications du service de l'urbanisme à une autorisation de programme définissant la règle du jeu. L'ABF souhaite en effet disposer d'une règle d'ensemble.

Par ailleurs, le port doit être dimensionné à la mesure de la ville : il existe des limites physiques. Il ne s'agit pas de thromboser le territoire. Les projets doivent être conçus pour rendre service à la ville. Cela signifie notamment que les perspectives de trafic visent à retrouver et un peu augmenter le trafic d'avant COVID, ce qui représente 750 000 voire 800 000 passagers annuels, mais pas au-delà car la limite capacitaire n'est pas franchissable. Il ne faut pas que l'activité du terminal sature la circulation dans la ville. C'est pourquoi le conseil régional contribue au financement d'une étude portée par Saint Malo Agglomération pour la constitution d'une plateforme que l'on peut qualifier de logistique qui n'est pas seulement destinée à l'activité portuaire mais aussi à la logistique urbaine et qui viserait à éviter que les poids lourds ne viennent encombrer le rond-point du Naye, grâce à un stationnement en amont de la ville. Le choix de positionnement de la gare sur le terre-plein maximise l'espace d'attente des véhicules sur le terminal, en intégrant les nouvelles modalités de contrôle aux frontières. Les modalités actuelles ne sont pas celles que l'on connaîtra à l'avenir, notamment en raison du Brexit. Un dispositif nommé EES (Entry Exit System) va être mis en place. Il multipliera par 3 le temps de contrôle pour les passagers. Cela nécessite une capacité d'attente plus importante, tant pour les piétons que pour les véhicules légers et les poids lourds. Des marches à blanc vont être mises en œuvre pour les véhicules pour procéder à des réglages fins.

Le terminal est destiné à accueillir des ferries et non pas des bateaux de croisières. Ceux-ci sont sur coffre dans l'estuaire de la Rance ou, pour les plus petits, le long du quai d'honneur. L'intérêt du projet du Naye est l'apport de courant de quai, ce qui constitue un défi technique qui nécessite une puissance importante. Le souhait est de prolonger cette alimentation jusqu'au quai d'honneur ce qui permettrait aux navires de croisière positionnés là-bas d'en bénéficier.

Comme indiqué précédemment, le projet doit permettre d'améliorer la liaison entre intramuros et Saint Servan. Le goulet d'étranglement constitué par le pont de l'écluse demeurera, mais le parvis au droit du terminal sera équivalent à celui de la gare de Saint Malo. Conformément aux demandes exprimées lors de la première phase de concertation, les liaisons, en particulier douces, vont être travaillées en évitant les conflits d'usage.

Il est précisé également que 60% de la surface totale du bâtiment est destinée à la gestion de l'embarquement et du débarquement des passagers. 32% sont destinés aux bureaux des compagnies et aux services de l'Etat, singulièrement les douanes qui gèrent la frontière. La partie qualifiée de commerciale ne représentera au maximum que 8% de la surface du bâtiment. Lors de la mise à disposition du bâtiment à l'exploitant, EDEIS mènera un appel à manifestation d'intérêt avec une mise en concurrence pour l'attribution de ces surfaces, en conformité avec le code général de la propriété des personnes publiques. Il n'y a pas de droit acquis à occuper un espace du domaine public portuaire sans appel à manifestation d'intérêt. Compte tenu des interrogations et des attentes légitimes qui peuvent naître sur ces espaces, qui représentent 500 à 600 m² sur 7 000 m² de chantier, Monsieur Perrin-Sarzier a proposé que le cahier des charges soit coconstruit avec la Ville de Saint Malo. Ce sujet pourra d'ailleurs être éventuellement abordé également en comité de suivi. Il faut s'attendre à trouver dans cet espace des activités que l'on trouve habituellement dans des gares ou des aéroports. Ce ne sera donc pas un immense centre commercial.

Enfin, le bâtiment a été retravaillé. Il n'est plus exactement celui du concours. Les demandes, notamment sur la hauteur du bâtiment, ont été prises en compte, ce qui amène à une hauteur du bâtiment de 8 mètres. Cela a nécessité de faire des compromis notamment sur la performance environnementale du projet. Désormais, le projet est en deux phases. Le permis de construire déposé n'intègre pas le poste 1 et donc la passerelle. Pour autant, il n'a pas été recherché de saucissonner le projet et de masquer les intentions. Le phasage a été fait en lien avec les contraintes de chantier. Les compagnies maritimes ont été consultées pour savoir ce qu'il était pertinent de faire. La phase 1 comprend le volet terrestre et les travaux maritimes. La phase 2, après 2028, donc après les élections régionales, concerne le poste 1 et est prévue en 2030/2031. A ce moment se posera la question de la passerelle. Concernant celle-ci, il est impossible d'affirmer qu'elle sera construite, ni qu'elle ne le sera pas. Il y a un enjeu de liaison entre le bâtiment et le poste 1 qui représente un parcours de 100 mètres dans un espace de convoyage de bagages et de circulation de véhicules qui représentent une dangerosité.

Le projet présenté sera complet : il montrera ce que serait le projet avec une passerelle. Mais elle n'est pas dans le permis de construire actuel car elle est concernée par la phase 2. On verra si, en exploitation,

une passerelle ou un autre dispositif sera mis en place. Si la passerelle devait être réalisée, un travail a été fait pour qu'elle ne soit pas plus haute que des bâtiments existants actuellement sur le site. Le point de référence est le bâtiment de la capitainerie, au pied de la tour. Il y a également un travail à faire, à la suite des échanges avec l'ABF, en particulier sur les coloris, pour limiter le caractère opacifiant de l'éventuelle passerelle.

Cela a demandé des travaux jusqu'à ces dernières semaines, pour produire les plans et les visuels retravaillés. Tous ces éléments seront disponibles sur le site internet de la Région. L'attention est attirée également sur le fait que certains visuels sont zoomés. Ils ne correspondent pas à la vue humaine.

Présentation du projet d'aménagement tel que déposé :

Madame Tang rappelle le phasage des travaux, tel qu'il a été présenté lors du dernier comité de suivi. L'enquête publique portera sur le projet global. Cependant, l'autorisation d'urbanisme ne porte que sur la première phase car il ne peut pas y avoir d'interruption des travaux de plus d'un an sur l'objet des travaux. On s'inscrit dans une procédure qui tient compte de la réglementation en vigueur. On se situe dans deux zonages du PLU et dans des périmètres de protection et des sites inscrits qui nécessitent un avis conforme des ABF.

Plusieurs permis seront à obtenir. Dans un premier temps, le permis de démolir concerne l'actuelle gare maritime, les garages-ateliers, les bâtiments des pilotes et les anciens services de la DAU, les bâtiments des douanes et de la police aux frontières, les aubettes de contrôle et les sanitaires. On constate l'éparpillement des bâtiments existants.

Le permis de construire et d'aménager va porter sur l'ensemble du périmètre, sur le nouveau bâtiment de la gare maritime, ainsi que sur les nouveaux bâtiments qui seront construits sur le terre-plein (espace de services aux voyageurs et aux dockers, espaces de stockage pour le fonctionnement des services de l'Etat et de l'exploitant, les aubettes de contrôle avec les tunnels de contrôle pour les poids lourds).

Dans le projet, l'espace public sera multiplié par deux : la zone qui sera rendue à l'espace public correspond à celle des bâtiments existants qui seront démolis.

L'évolution du projet de bâtiment fait suite au travail mené avec l'ABF et les services de la ville. L'évolution du profil (coupe en travers) est présentée. Le projet initial avait une hauteur totale de 10 mètres au niveau des sheds, comptée à partir du niveau de terrain actuel, soit 8,34 mètres NGF. Le niveau du terrain naturel n'est pas modifié dans le projet au droit du bâtiment. Lors de l'avancement des études, la version présentée lors du dernier comité de suivi montrait un toit plat à 8 mètres et des sheds à 9,40 mètres. Au cours de l'été, l'ABF a demandé à abaisser encore la hauteur des sheds sous les 9 mètres. Aujourd'hui, on arrive finalement à une hauteur totale de bâtiment à 8 mètres, avec des sheds à plat. Cela dégrade un peu le fonctionnement du bâtiment : les sheds étaient des éléments techniques utiles à l'éclairage et à la ventilation naturels des bâtiments, ainsi qu'au désenfumage. Ils portaient également les panneaux photovoltaïques. L'ensemble de ces éléments a été revu. Le bâtiment, tel qu'il est désormais présenté, fonctionnera donc, mais avec des performances différentes. On arrive ainsi à maintenir un bâtiment R+1, avec une hauteur totale de 8 mètres. Pour cela, certaines zones techniques du bâtiment ont des hauteurs sous plafond de 2,30 mètres. Le parti pris architectural d'une structure bois, qui diminue l'empreinte carbone du bâtiment, a été respecté. Il nécessite une hauteur de poutres plus grande que celles en aluminium ou en béton.

Les visuels présentés (vue aérienne et vue depuis les remparts) montrent l'objectif de redonner de la fonctionnalité au terre-plein pour les contrôles transfrontaliers. Cela impliquait de décaler le bâtiment en limite de voirie.

La vue depuis la chaussée Tabarly montre que le bâtiment identifiera clairement la position du terminal, et offrira un nouvel espace public. Une comparaison des visuels de la façade avec les sheds, puis dorénavant sans les sheds en hauteur, est présentée.

La vue depuis le giratoire du Naye montre que l'alignement d'arbres est maintenu. La déconstruction des bâtiments de la douane et du pilotage permettra d'offrir un nouvel espace public, un parvis qui présente la gare. Le fonctionnement des voiries sera modifié : deux voies seront clairement identifiées et permettront d'opérer un demi-tour sans thromboser l'accès à l'écluse. La ligne d'arbres se situera en milieu de voirie : on rend donc à l'espace public toute une partie occupée actuellement par des bâtiments récents. Les vestiges du fort sont conservés et seront plus visibles.

En vue proche, la rampe permet d'accéder à une coursive qui offrira des points de vue sur le port et sur le large. Lors de la première phase de concertation, les habitants avaient émis une demande forte d'avoir un point haut pour voir le port. Une demande avait été faite de pouvoir accéder en toiture. Mais, celle-ci dominant une zone réglementée, l'autorisation n'a pas pu être donnée. Le point haut maximum qui peut être offert aux habitants et visiteurs sera donc celui-là.

Les vues depuis la place Monseigneur Duchêne et depuis le bas du phare des Sablons sont présentées, en vue naturelle et en zoom. On constate la suppression des sheds, la vue sur le château et la ligne du bâtiment sous les remparts. Depuis le bas du phare, on voit également le château.

Monsieur Perrin-Sarzier précise que tous ces éléments seront mis en ligne sur le site, et que les anciens éléments seront conservés. Madame Tang précise que le site va faire l'objet d'une réorganisation afin que toutes les annexes de l'enquête publique soient classées sous le dossier enquête publique.

Monsieur Perrin-Sarzier appelle aux interventions et aux questions. Personne ne prend la parole. Madame Faysse s'étonne qu'il n'y ait aucune réaction, en particulier sur les derniers visuels, d'autant plus que cela a fait l'objet de plusieurs interventions dans des réunions ou dans la presse. Elle rappelle que le comité de suivi est le lieu de débat privilégié.

Une représentante de Bretagne vivante demande si le projet doit être en conformité avec le PLU actuel ou le PLU en cours de révision. Madame Tang répond que c'est avec le PLU en vigueur à la date du dépôt de la demande.

Un représentant de Bretagne vivant demande si la conformité est avec le PPRSM actuel ou bientôt révisé. La réponse est identique. Madame Tang rappelle que la question a été traitée en décembre et demande s'il faut rouvrir le débat. L'intervenant précise que les réponses faites étaient tout à fait satisfaisantes dans le cadre du PPRSM actuel validé en juillet 2017. Il ajoute que la révision du PPRSM est en cours et que cela prendra du temps. On ne sait pas encore s'il s'agit de la réécriture de textes difficiles à comprendre, ou bien si l'Etat va réviser sa doctrine sur la hausse du niveau de la mer à l'horizon 2100. Actuellement, cela correspond à 20 cm tout de suite plus 40 cm, soit 60 cm en 2100. Or, il estime qu'il faudrait prendre en compte une augmentation de l'ordre de 1 mètre à 1,20 mètre. Le comportement de l'humanité est tel aujourd'hui que l'on est sûr d'atteindre ces valeurs. La publication du plan national d'adaptation au changement climatique (PNAC 3), initialement prévue pour fin 2023, a été reportée à avant juillet 2024. A ses yeux, cela représente un changement dans les priorités politiques, mais il espère que l'évidence de l'augmentation de la hauteur du niveau de la mer ne sera pas remise en cause. Il considère qu'il y a une course de vitesse entre le projet et le futur PPRSM.

Monsieur Le Mentec confirme qu'il n'a pas la réponse et considère que la parole du ministre sera respectée. Il confirme que les travaux techniques d'évaluation sont lancés sur la révision du PPRSM.

Monsieur Perrin-Sarzier demande si d'autres personnes souhaitent exprimer un avis ou une question. Personne ne prenant la parole, il propose à Madame Faysse de conclure la réunion.

Celle-ci remercie le conseil régional pour les éléments présentés. La prochaine étape est l'enquête publique, qui sera précédée d'une réunion publique. Elle établira son rapport de synthèse de la concertation continue qui figurera dans le dossier d'enquête publique. Elle rappelle que le dossier environnemental comportera une partie paysagère sur l'ensemble du projet, y compris la passerelle, alors que l'autorisation d'urbanisme ne concerne que la première phase. Ce point devra être clairement expliqué au public.

Monsieur Perrin-Sarzier ajoute que, dès que les dates de l'enquête publique seront connues, la réunion publique sera positionnée en amont, au moment le plus opportun pour être incitatif à la participation à l'enquête publique. Il remercie les participants à la réunion et conclut les débats.

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