

Concertation préalable sur la modernisation du terminal ferry du Naye du port de Saint-Malo

Compte-rendu de la réunion publique du 5 avril 2024



Informations pratiques

Intervenants à la tribune

- Monsieur Stéphane Perrin-Sarzier : vice-président du conseil régional de Bretagne, référent régional pour le suivi du port de Saint-Malo
- Madame Huy-San Tang : cheffe de projet à la Région Bretagne
- Monsieur Benoît Thomyre pour le groupement SCE/Fondouest/Creocean
- Madame Fabienne Couvert pour le groupement AREP/Lalu/Atixis/Egis/Jean-François Madec
- Monsieur Valentin Poac pour le groupement Suez/Actimar/Biotope
- Madame Danielle Faysse : garante CNDP

Animation de la réunion :

Jean-Yves Deruyter pour MD Conseil & associés

Public :

190 personnes

Durée :

3h40, de 18h30 à 22h10

Mot d'accueil de Monsieur Lurton, maire de Saint-Malo

En introduction, Monsieur LURTON précise que la réunion sera animée par les élus et les services du conseil régional de Bretagne. Il rappelle que le conseil régional de Bretagne, propriétaire du port de Saint-Malo, en définit les aménagements. Il ajoute qu'en tant que maire, il se sent particulièrement concerné par la nouvelle étape qui s'ouvre avec le lancement de l'enquête publique préalable à la reconstruction du terminal du Naye menée par le conseil régional. Il estime que pour Saint-Malo, il s'agit d'un enjeu important pour son développement et son avenir. Il tient à remercier Madame FAYSSE pour son implication dans le processus de concertation qui a été conduit jusqu'à présent sous l'égide de la Commission nationale du débat public. Les précédents débats aboutissent à une nouvelle procédure classique pour ce type de dossier d'enquête publique.

Monsieur LURTON rappelle que lors du dernier comité de suivi, il n'y a pas eu d'observations sur le projet présenté par la Région. Il n'ignore pas les interventions qu'il a pu entendre ultérieurement, et souligne par la même occasion son attachement au respect de la méthodologie et des calendriers, à l'écoute et à l'attention à consacrer à l'expression de chacun. Monsieur LURTON signale l'ouverture prochaine de l'enquête publique qui est conduite par les commissaires enquêteurs auxquels il adresse tous ses vœux. Il espère que cette nouvelle phase permettra d'éclairer les points de vue de tous en toute connaissance de cause, avec discernement.

Monsieur LURTON laisse la parole à Monsieur PERRIN-SARZIER.

Intervention de Monsieur Perrin-Sarzier, vice-président du conseil régional de Bretagne

Monsieur PERRIN-SARZIER remercie Monsieur LURTON pour ses propos d'accueil à cette nouvelle réunion publique consacrée au projet de modernisation du terminal du Naye.

Il présente sa fonction de vice-président du conseil régional, en charge de différents sujets à la Région, notamment les finances, les ressources humaines, l'Europe et l'International. C'est en tant qu' élu référent pour le port de Saint-Malo qu'il est présent ce soir. Il préside le conseil portuaire, instance prévue par le Code des transports, qui réunit les différents acteurs portuaires autour de sujets allant au-delà du fonctionnement du port et de son exploitation, comme le devenir du port, les investissements portuaires et, singulièrement, le sujet du terminal du Naye.

Monsieur PERRIN-SARZIER rappelle le processus de concertation sur le terminal du Naye commencé en 2020 avec la tenue de la première réunion publique le 1^{er} octobre 2020. Cette réunion a été suivie d'ateliers auxquels la population de Saint-Malo, en particulier, a été invitée à participer au mois d'octobre 2020. Trois ateliers ont été consacrés au développement économique, aux enjeux environnementaux et à la liaison ville-port. Les Malouines et les Malouins avaient, à cette époque, fait remonter un certain nombre d'attentes sur ce projet qui ont nourri la réflexion. A la suite de ces ateliers, une restitution a été organisée au cours d'une deuxième réunion publique le 13 novembre 2020, tenue en visioconférence en raison du contexte sanitaire. L'année 2021 s'est poursuivie avec les travaux du comité de suivi, institution créée pour suivre le projet, comme imposé par la phase de concertation qui se conclut aujourd'hui. Monsieur PERRIN-SARZIER précise, comme il l'avait annoncé dès le début au nom de la Région, que ce comité de suivi continuera à se réunir jusqu'au terme du projet. Il est constitué de quatre collègues :

- Les représentants institutionnels que sont les services de l'État dans leur diversité (mer, terre, autorité préfectorale), la mairie de Saint-Malo et Saint-Malo Agglomération.
- Des acteurs portuaires : l'exploitant du port, les pilotes, les représentants des dockers des métiers du port.
- Les associations du monde environnemental ou patrimonial.
- Les habitants, soit sous forme organisée avec les associations de quartier, soit sous forme non organisée à titre individuel. Le comité de suivi a accueilli différentes associations qui ont souhaité s'inscrire.

Au cours de l'année 2021, le comité de suivi s'est réuni à trois reprises, en mai, en octobre et en décembre. La troisième réunion publique du 31 mai 2022 a été suivie de nouvelles réunions du comité en décembre 2022, en mai 2023 et en janvier 2024. Aujourd'hui, en avril 2024, est organisée la quatrième réunion publique.

Monsieur PERRIN-SARZIER rappelle le processus de concertation, ainsi que le partage des informations au fur et à mesure de l'avancée du projet. Cela concerne également les demandes supplémentaires émises par des membres du comité de suivi. L'ensemble des informations, documents et comptes rendus des réunions est accessible sur le site internet du projet : <https://ports.bretagne.bzh/>

Monsieur PERRIN-SARZIER espère pouvoir dire que la Région a agi en veillant particulièrement à la bonne conduite de la concertation et au principe de transparence. Monsieur LURTON a d'ailleurs rappelé dans ses propos d'introduction la supervision de la concertation par la Commission nationale du débat public et la garante, Madame FAYSSE. Il renvoie à la position de la Commission du national du débat public en mars 2020 et au rapport émis par les garants pour disposer d'un avis tiers sur la manière dont cette concertation a été conduite.

A l'instar de Monsieur LURTON, Monsieur PERRIN-SARZIER évoque l'enjeu de la nouvelle phase d'expression que représente l'enquête publique menée sous l'égide de commissaires enquêteurs présents aujourd'hui à cette réunion. Cette étape sera une nouvelle occasion pour les uns et les autres de faire état de leur expression sur ce projet. C'est une procédure classique et utile dans le processus de concertation globale. Une fois que l'enquête publique sera clôturée, que les commissaires enquêteurs auront rendu leur avis et que d'autres décisions administratives seront prises, le projet continuera de faire l'objet de la même intensité de concertation, même si la Région n'y est pas tenue sur le plan réglementaire. Le comité de suivi va continuer de se réunir et d'autres réunions publiques seront organisées car, en phase travaux, il y aura légitimement de nouvelles questions.

Monsieur PERRIN-SARZIER ajoute que, dans la délégation qui est la sienne sur le port de Saint-Malo, il ne peut y avoir de développement portuaire sans acceptabilité sociale, sans que le port soit accepté par la population. L'enjeu de faire cohabiter un port en ville est un exercice assez complexe, notamment parce que la commune de Saint-Malo est en phase de révision de PLU. Le projet de modernisation du terminal ferry constitue aussi un élément à intégrer dans le cadre de cette révision car cela va créer des nécessités, ou potentiellement des conflits.

Monsieur PERRIN-SARZIER tient à rappeler l'objectif de la Région Bretagne qu'il évoque depuis les premières réunions publiques : faire un port à la dimension de la ville et du territoire de Saint-Malo. Il explique qu'il ne s'agit pas de réaliser un port démesuré avec des croissances de trafic exponentielles car le port lui-même et la ville n'auraient pas la capacité de les absorber. La configuration de Saint-Malo engendre des capacités nautiques qui ne permettent pas d'en faire un port comme celui du Havre.

Monsieur PERRIN-SARZIER évoque par ailleurs nombre d'éléments infondés qui circulent. Il souligne qu'il s'agit d'un terminal ferry qui n'est pas un terminal destiné à accueillir des bateaux de croisière. La croisière n'est donc pas concernée par le terminal du Naye. Les bateaux dont la taille le permet entrent dans les bassins, les autres restent dans l'estuaire de la Rance. Il y a un devoir de réguler aussi cette activité mais le terminal du Naye n'a pas vocation à accueillir les navires de croisière.

Monsieur PERRIN-SARZIER réaffirme avec force qu'il ne s'agit pas de construire un centre commercial, ni de consacrer l'étage du terminal à l'accueil d'un « duty free » comme il a pu lire sur les réseaux sociaux. Il explique clairement que la surface plancher du terminal qui n'est pas consacrée à l'activité ferry en tant que telle, c'est-à-dire l'accueil des passagers ou l'accueil des services de l'État, représente 8 %. A l'occasion de sa présentation du projet, sur invitation de Monsieur le maire, devant les élus de la commission d'urbanisme de Saint-Malo, il a pris l'engagement que ces 8 %, dont on ne connaît pas encore l'affectation, seront destinés à des services présents

habituellement dans une gare ou dans ce type de structure. Le cahier des charges, destiné à cibler les activités qui seront accueillies, sera partagé avec la Ville qui connaît son tissu commercial et qui est donc capable d'identifier les types d'activité susceptibles d'être utiles et d'apporter une plus-value.

Monsieur PERRIN-SARZIER rappelle également que ces travaux, qui ne concernent pas qu'un bâtiment seul mais aussi les accès nautiques et les ouvrages portuaires eux-mêmes, répondent à l'enjeu de maintenir un port attractif dans un milieu qui devient de plus en plus concurrentiel. C'est aussi une activité essentielle pour Saint-Malo. Ce qui fait la force du port de Saint-Malo réside dans la diversité de ses activités : la plaisance, la course au large, la pêche, les activités du port intérieur et le terminal ferry. L'équilibre économique du port, au sens large, repose sur cette pluralité d'activités. Lorsque le terminal ferry était à l'arrêt pendant la période de Covid, la situation du port s'est très fortement dégradée, amenant la région à combler le déficit de cette concession portuaire. Sauf à ce que l'on fasse d'autres choix pour l'avenir de ce port, il faudra maintenir cette activité parce qu'elle est nécessaire aussi aux autres activités portuaires. Les choix faits sont stratégiques.

Monsieur PERRIN-SARZIER, après une parenthèse sur les écrits d'André Lespagnol qui décrivent la construction du port puis le retard pris au 19^e siècle, ne souhaite pas que Saint-Malo rate cette étape et perde ce qui fait aujourd'hui sa vitalité maritime. Il demande que dans les débats, ne soit pas oublié que derrière cette activité portuaire, il y a des gens qui travaillent. Ces derniers ne sont peut-être pas aussi bien identifiés aujourd'hui qu'ils ne l'étaient il y a 50 ans ou 60 ans, mais il y a 5 000 emplois directs et indirects pour l'ensemble de l'activité portuaire. Il s'agit de s'engager dans la transition car l'activité portuaire évolue à l'image de l'accueil de « Grain de sail » et du fret par cargos à voile de nouveau opérationnels. Monsieur PERRIN-SARZIER s'en estime très fier et pense que c'est un sentiment partagé. L'électrification des quais, par exemple, est un des sujets du projet de terminal pour diminuer l'impact environnemental de cette activité sur la ville.

Monsieur PERRIN-SARZIER indique que la réunion du jour va permettre de présenter à nouveau un certain nombre d'éléments sur le projet dans ses différentes phases et sur la procédure réglementaire. L'objectif est d'ouvrir l'enquête publique et de susciter, il l'espère, de nombreuses contributions.

Il précise que le travail mené se fait dans le respect de la loi et des documents réglementaires d'urbanisme. Il tient d'ailleurs à remercier les équipes de l'urbanisme de la Ville de Saint-Malo avec lesquelles la Région a pu mener un travail efficace sur les sujets portuaires.

Monsieur PERRIN-SARZIER souligne la qualité exceptionnelle du site du projet. Les équipes ont échangé régulièrement et dès le début du projet avec Madame l'architecte des bâtiments de France.

Monsieur PERRIN-SARZIER conclut en passant la parole à Madame FAYSSÉ qui va en quelque sorte passer le relais à la commission d'enquête publique. Il tient à souligner la qualité de l'accompagnement de la Commission nationale du débat public sur ce projet.

Intervention de Madame Danielle Faysse, garante de la CNDP

Madame FAYSSE remercie Monsieur PERRIN-SARZIER et rappelle que l'objectif premier de cette réunion publique est de faire le lien entre la concertation préalable et l'enquête publique. Elle explique que, dans la procédure administrative française, une concertation est menée sur les projets avant qu'ils ne soient finalisés et quand ils sont un peu plus avancés dans leur instruction, c'est la phase d'enquête publique qui s'engage. En matière de concertation, elle mentionne la « phase amont » qui est la concertation publique, et la « phase aval » qui est l'enquête publique. Dans le cas du projet de modernisation du terminal du Naye, les deux phases se complètent très bien car, sur la phase amont, le débat a porté sur un projet à l'étude et, dans la phase aval, les échanges portent sur un dossier finalisé.

Madame FAYSSE précise que le projet est concerné par une concertation préalable obligatoire, en référence à la rubrique L121 du Code de l'environnement. Compte tenu des caractéristiques du projet, la Région Bretagne a saisi la Commission nationale du débat public en 2019. La concertation s'est déroulée du 1^{er} octobre 2020 au 13 novembre 2020 sous l'égide de deux garants, Monsieur GUINOT-DELÉRY et elle-même. Madame FAYSSE rappelle que deux réunions publiques ont été organisées, la première rassemblant 120 participants, la seconde comptabilisant 60 connexions puisqu'elle s'est déroulée en période de Covid. Les ateliers ont rassemblé 89 participants. Des permanences ont été organisées où 90 personnes se sont déplacées. Il y a eu également des consultations du site internet, des questions posées et des contributions multiples. Ces éléments ont fait l'objet d'un rapport, le bilan des garants, qui a été déposé à la Commission nationale du débat public le 14 décembre 2020. À la suite de la concertation préalable, la Commission nationale du débat public a décidé d'engager une concertation continue jusqu'au début de l'enquête publique. Cette phase se termine donc ce soir.

A l'instar de Monsieur PERRIN-SARZIER, Madame FAYSSE rappelle le rôle du comité de suivi qui est composé de quatre collèges : celui des institutions, celui des acteurs économiques, celui des associations environnementales et du cadre vie, et celui des riverains. Cinq réunions du comité de suivi se déroulées, ainsi qu'une réunion publique le 31 mai 2022. La dernière réunion du comité suivi a eu lieu le 29 janvier 2024. Une réunion importante s'est tenue en 2022 pour décider du choix des scénarios car la Commission du débat public avait demandé que le comité de suivi soit un lieu d'échange et de débat sur ce choix. Un consensus a abouti au choix du scénario maximum avec la reconstitution des accès maritimes mais aussi la reconstitution d'une nouvelle gare maritime. Ce projet a été entériné par une délibération du conseil régional de Bretagne en 2022.

Madame FAYSSE a publié deux rapports intermédiaires en 2022 et en 2023 sur la concertation continue. Elle publiera dans les jours qui viennent un troisième rapport qui sera le rapport final de la concertation continue et dans lequel elle fera le bilan de la concertation. Elle note que la concertation a permis d'informer le public sur l'existence du projet de terminal ferry, de recueillir sa parole et de débattre sur l'opportunité du projet. Les différents scénarios ont été présentés par la Région, ce qui a permis, dès la phase de concertation préalable, d'aborder les problèmes des nuisances sonores liés au stationnement des navires la nuit, sujet remonté de la part

des habitants de l'intra-muros et de Saint-Servan. Cela a entraîné l'installation d'un courant de façon à limiter les nuisances sonores dès maintenant même si c'était un élément prévu dans le cadre du projet d'aménagement du port. Ce fut également l'occasion d'engager une réflexion avec la Ville et l'Agglomération sur l'incidence du projet sur la circulation, l'interface ville-port, la liaison avec Saint-Servan, l'utilité d'organiser ou non un stationnement des camions en entrée de ville. Outre le débat sur les questions environnementales et les aménagements des entrées dans le port, beaucoup d'échanges ont porté sur la hauteur du bâtiment du terminal et de la passerelle. À la suite de ces débats, la Région Bretagne a décidé de passer de 10 m à 8 m la hauteur hors-tout du bâtiment.

Madame FAYSSE souligne que l'enquête publique, à la différence de la concertation préalable, permettra d'informer le public sur un projet finalisé, ses impacts (le dossier comporte une étude d'impact environnemental) et les mesures d'évitement et de réduction proposées par la Région. Cette phase d'enquête publique permettra de recueillir les observations et les propositions du public. A la fin de cette étape, les commissaires enquêteurs rendront un avis sur le projet.

Madame FAYSSE ajoute qu'au niveau de la concertation, les garants ne donnent pas d'avis sur le projet mais sur la façon dont s'est déroulée la concertation, si celle-ci a été correctement menée, si chacun a pu prendre connaissance du projet et s'exprimer. C'est un avis consultatif mais dont le maître d'ouvrage et les autorités décisionnaires doivent tenir compte pour prendre leur décision.

Intervention de Monsieur PERRIN-SARZIER, vice-président du conseil régional de Bretagne

Monsieur PERRIN-SARZIER indique que la première partie de la réunion sera consacrée à la présentation du projet. Elle sera suivie d'un temps d'échange avec le public. Il ajoute que la deuxième partie abordera les procédures réglementaires, suivie également d'un temps d'échange avec le public. Il insiste sur la nécessité de respecter les temps de présentation pour donner le plus de temps possible aux débats. Par ailleurs, il tient à préciser que le projet se déroulera en deux phases, mais que le document distribué et les présentations décrivent l'intégralité du projet dans les différents secteurs.

Intervention de Madame Huy-San TANG, cheffe de projet, accompagnée de Monsieur Benoît Thomyre et Madame Fabienne Couvert

Madame TANG complète les propos de Madame FAYSSE concernant le courant de quai : c'est un sujet qui était remonté lors des comités de suivi mais qui a été traité très rapidement, dans une initiative partagée avec les compagnies maritimes. Il a consisté en des travaux d'insonorisation des générateurs sur les bateaux. En revanche, la décision a été prise de déployer le courant de quai sur les deux postes, ce qui n'était pas prévu à l'origine au programme.

Elle ajoute que la présentation du projet est très dense, ce qui obligera à passer rapidement sur certaines diapositives mais l'ensemble de la présentation sera mis à disposition sur le site internet de la Région.

Madame TANG précise que la présentation débutera par celle du projet tel qu'il est aujourd'hui et qui va faire l'objet de l'enquête publique. Dans un deuxième temps, les procédures réglementaires seront abordées afin de conclure sur les modalités d'organisation de l'enquête publique qui seront présentées par la présidente de la commission d'enquête, Madame QUEILLE. Monsieur THOMYRE, pour le groupement SCE/Fondouest/Creocean, présentera le volet nautique et Madame COUVERT, pour le groupement AREP/Lalu/Atixis/Egis/Jean-François Madec, présentera le volet terrestre. Madame TANG évoque la contrainte financière qui a amené à revoir le phasage des travaux mais elle souligne que c'est bien l'intégralité du projet qui va être présentée ce soir.

Monsieur THOMYRE présente les aspects nautiques du projet, c'est-à-dire les ouvrages maritimes d'accès à l'écluse du Naye appelés « embectages », le poste numéro 1 et le chenal d'accès. Il fait remarquer que ces ouvrages d'accès à l'écluse sont très anciens, centenaires et vétustes. Les bateaux ne peuvent plus accoster sur les embectages de manière sécurisée. Le poste 1 n'est plus exploité compte tenu de son orientation et de sa géométrie qui est en conflit avec le chenal de l'écluse du Naye. Son état est également très vétuste. La profondeur du chenal d'accès ne permettrait pas les manœuvres de navire plus grands. Donc, aujourd'hui, les objectifs du projet sont d'optimiser les fonctionnalités du site en réorganisant les espaces, d'améliorer les accès nautiques pour développer et pérenniser le trafic et de reconstruire les ouvrages de génie civil qui sont vétustes afin d'accroître et d'améliorer la capacité d'accueil du terminal du Naye.

Monsieur THOMYRE évoque ensuite les grands jalons de travaux sur la première phase du projet et les mesures d'impact et d'évitement qui sont envisagées lors des travaux. Lors de la déconstruction de la rampe et du génie civil associé, les travaux seront réalisés de septembre à février, donc hors des périodes sensibles d'un point de vue écologique pour la reproduction et la nidification des espèces. Par ailleurs, afin d'éviter l'impact environnemental sur les mammifères, sur l'avifaune et sur la faune marine, il est prévu également un démarrage progressif des travaux, notamment les travaux à forte intensité sonore comme les brise-roches ou les marteaux BRH (brise-roches hydrauliques). En ce qui concerne la déconstruction et la reconstruction des embectages, les travaux à marée basse seront privilégiés afin d'éviter la propagation des ondes sous-marines. Monsieur THOMYRE ajoute que les matériaux seront évacués par chaland, et revalorisés pour la plupart dans le cadre du projet, soit dans les nouveaux embectages dans des caissons, soit sur les terre-pleins du bâtiment. Au moins un embectage sera maintenu opérationnel pendant toute la phase de travaux afin de maintenir les opérations portuaires.

Les nouveaux caissons seront construits dans la cale sèche, appelée aussi « la forme de radoub ». Ils seront remorqués en flottaison et mis en place par ballastage. Les travaux seront réalisés de manière à minimiser l'impact sur les sassées du port. La mise en œuvre des nouveaux caissons pourrait engendrer des impacts qui seraient toutefois modérés. Les autres étapes de travaux portent sur la réhabilitation de la jetée

sud, l'amélioration des accès par dragage du chenal et des zones d'évitage et les dragages d'entretien de l'avant-port. En ce qui concerne les périodes de dragage, elles s'étendront de novembre à avril également pour éviter les impacts environnementaux sur les mammifères et sur la faune marine. Un certain nombre de procédures seront mises en place, notamment pour minimiser la turbidité générée lors des dragages, la mise en œuvre de godets environnementaux pour éviter les problématiques de pollution. Le ressuyage des vases et des sables est le stockage provisoire des sédiments pour l'écoulement et le traitement des eaux. Il sera réalisé sur les emprises portuaires, sur les bords des bassins intérieurs ou sur des zones qui seront mises à disposition spécifiquement pour ces traitements au sud de Saint-Malo.

Madame TANG précise que l'ensemble de ces mesures environnementales sont décrites dans le dossier d'enquête publique qui sera mis à disposition. Un autre point important de ces différentes mesures est une mesure d'évitement. L'impact le plus important des études est le déroctage du secteur de la Traversaine. C'est un petit passage du chenal qui est au niveau de l'île de Cézembre. Il ne figure pas sur la cartographie des zones de dragage aujourd'hui puisque la poursuite des études avec les compagnies maritimes et le pilotage de Saint-Malo ont permis de réduire au minimum les besoins de travaux et, dans cette zone, de les supprimer. Il s'agit donc d'une mesure importante d'évitement du dossier.

Monsieur THOMYRE présente la deuxième phase de travaux qui est prévue à horizon 2030-2031 et qui comprend la reconstruction du poste 1 avec une géométrie plus adaptée pour les opérations du port. Cette phase de travaux impliquera également des périodes de dragage et de déroctage de la souille du poste actuel.

Madame COUVERT présente le volet terrestre : le bâtiment et l'aménagement de tout le terre-plein. Aujourd'hui, il s'agit d'une gare qui date des années 70, l'époque du tout voiture. L'espace public pour le piéton est finalement assez rare. La voiture est très présente : beaucoup de chaussées, beaucoup d'enrobés, peu d'espace public. C'est un site exceptionnel : une presqu'île entourée par l'intramuros et la cité d'Aleth. C'est un espace qui s'est construit sur la mer : en 1720, peu d'aménagements, puis apparaît la fortification qui garde l'entrée. Dès les années 1920, l'espace a beaucoup changé et le port s'est construit sur la mer, et dans les années 50, l'arrivée de l'écluse et de la cale sèche.

Actuellement, un piéton qui emprunte ce chemin, une fois passé l'écluse, arrive face à un grand parking de voitures. Un petit bâtiment est à peine perceptible au fond. Sur le site, les vestiges du fort et les espaces boisés sont assez peu visibles. On passe le long de la route et du petit trottoir. Depuis les remparts, les différents équipements peuvent être aperçus.

Pour le projet, la réflexion allant jusqu'au bassin a constitué une opportunité pour donner un adressage urbain au projet : il devient visible avec une façade urbaine, et permet de disposer d'un grand parvis. La voie de circulation est agrandie, ce qui réduit la circulation côté bassin et d'agrandi la partie enherbée le long du bassin. Cet espace permet d'accueillir la multimodalité (dépose taxi et voiture, bus, vélos) et de créer la continuité entre Saint Servan et l'intramuros.

Sur le plan suivant, les bâtiments existants et les bâtiments du projet sont visibles en superposition. Le projet vient s'inscrire sur le parking actuel, un peu en retrait pour faire passer les voies de circulation. La végétation est conservée, dont la ligne d'arbres actuelle qui sera entre les deux axes de circulation.

Les perspectives montrent la hauteur maximale de la gare (8 mètres), ainsi que son positionnement proche du parvis.

La trace du fort se devine le long du bouquet d'arbres, affleurante du sol. Elle sera conservée et restaurée. Le patrimoine naturel sera préservé et des plantations seront réalisées, y compris sur le parking.

Une grande rampe amènera à la partie supérieure du bâtiment, vers la terrasse. L'accès à la gare maritime se fera par le rez-de-chaussée, ou par l'étage pour ceux qui disposeront déjà d'un titre de transport.

Le travail sur les flux a amené à analyser le fonctionnement des déplacements et des contrôles. Au rez-de-chaussée se situera l'accueil et les arrivées. L'embarquement, les contrôles, et l'attente pour la navette se feront à l'étage.

La position du parking permet d'adapter si besoin l'espace s'il fallait par exemple encore renforcer les contrôles. Quelques équipements sont prévus sur le terre-plein pour procurer des services aux voyageurs.

La surface actuelle des bâtiments est de 4 132 m², dont 1 800 pour le circuit voyageur. Le projet représente 7 239 m², dont 4 351 pour le circuit voyageur, avec des espaces d'accueil et d'attente plus importants. Les surfaces commerciales représentent 8 % de la surface totale.

Le bâtiment aura une ossature en bois à faible impact environnemental. Les matériaux sont biosourcés ou réemployés, surtout sur les sols par récupération de pierres pour le dallage par exemple. En partie supérieure, il comprend des panneaux à plat qui produiront de l'électricité.

Madame COUVERT présente ensuite la genèse de la hauteur du bâtiment, au fil des réunions avec les ABF, entre janvier 2021 et juillet 2023, où les sheds étaient à une hauteur de 8m90. Finalement, les sheds ont été supprimés et la hauteur du bâtiment est désormais de 8 mètres.

Monsieur PERRIN-SARZIER explique que les sheds sont les excroissances destinées à amener de la lumière et de la ventilation. Ce sont ces sheds qui, dans la toute dernière mouture, ont été révisés à la baisse. Pour donner un point de référence existant, le poste de commande de l'écluse du Naye culmine à au moins 10 mètres (**Nota post réunion** : le poste de commande culmine à 11,15 m au-dessus du terrain naturel). L'altimétrie maximale du bâtiment tel que projeté est donc 2 mètres en dessous du poste de commande.

Madame COUVERT explique le souhait de créer un grand espace public de 4 800 m², comparable au parvis de la gare TGV ou au bastion de la Hollande, mais plus étiré. Demain, un grand espace public le long des bassins et le parvis s'étireront, en préservant les arbres. L'espace public sera traité en granit, dans l'esprit de la chaussée du Sillon. La piste cyclable sera en béton désactivé.

Monsieur THOMYRE présente le calendrier des travaux, et rappelle que les travaux seront divisés en deux phases. La première phase, de 2025 à 2027, détaillée plus tard, et ensuite à horizon 2030-2031, le poste 1. Les grandes échéances sur la première phase sont d'abord 2025 avec le démarrage des travaux terrestres et les dragages, la modification des stationnements puisqu'un parking provisoire sera mis en place en remplacement du parking actuel. A la fin de l'année 2025, le génie civil maritime sera démolí. En 2026, ce sera essentiellement la construction des embectages, des ouvrages d'accès à l'écluse du Naye et de la gare maritime. En 2027, la première phase s'achèvera avec la mise en service de la nouvelle gare, la livraison des espaces publics et la mise en service du terre-plein du terminal.

Monsieur THOMYRE détaille ensuite les étapes de la première phase sur la base d'un plan montrant les démolitions et les constructions en fonction de l'avancement dans le temps. La première étape, de janvier à août 2025, sera celle de la préparation des travaux, de dévoiement des réseaux, de démolition de certains bâtiments existants, ainsi que toute la période de dragage. Sur la forme de radoub, les emprises seront mobilisées afin de pouvoir préfabriquer les caissons qui viendront remplacer les anciens embectages. La deuxième grande étape s'étendra jusqu'à la Route du Rhum en novembre 2026. Elle comprendra la mise en place du parking provisoire, puisqu'à cette période, la construction de la gare, qui sera sur l'emprise de l'ancien parking, aura démarré. Suivront la démolition et la reconstruction de l'embectage sud, le confortement de la jetée sud, et les caissons des nouveaux embectages seront préfabriqués dans la forme de radoub. A l'issue de la Route du Rhum, la construction de la gare sera quasiment terminée et sera mise en service en janvier ou février 2027. A ce moment, l'embectage Sud sera également terminé et la reconstruction de l'embectage Nord aura démarré. Concernant les espaces publics, la chaussée Tabarly sera en travaux, et les travaux auront démarré sur le terre-plein du terminal qui s'étendront ensuite avec la modification de la zone d'accès restreint. Sur la phase suivante, le bâtiment, la chaussée Tabarly, le parvis du bâtiment de la nouvelle gare, ainsi que les ouvrages maritimes sont terminés. Puis s'achève le terre-plein sur toute la zone du poste 2. Le poste 1 restera tel quel puisqu'il sera remis en travaux à horizon 2030/2031.

Madame TANG précise que le phasage prévoit le maintien d'exploitation pendant toute la durée des travaux. Continuer à accueillir du public et des bateaux alors que des chantiers d'ampleur ont lieu sur le terminal constitue un enjeu. C'est la raison pour laquelle ces travaux peuvent durer 3 ans. Un travail a été mené pour minimiser au possible les impacts sur l'exploitation du port, et sur la partie commerce intérieur. Les accès à l'écluse et au niveau de la chaussée de Tabarly seront impactés sur une période localisée en début d'année 2027.

Madame Tang propose ensuite de visionner une animation visuelle permettant d'appréhender le fonctionnement du site. Cette animation est basée sur la maquette numérique et permet de concaténer la partie de conception du volet nautique avec celle du volet terrestre.

Temps d'échange – Questions / Réponses

Q1 Un habitant de Saint-Malo et plaisancier remarque que les surfaces accordées aux services de l'Etat ne semblent pas avoir beaucoup augmenté, notamment avec l'impact du Brexit qui doit modifier très sensiblement les services de contrôle. Il demande si des éléments d'appréciation sont disponibles sur la taille des ferries à 10, 20 et 30 ans, sachant qu'il existe des contraintes fortes à Saint-Malo, et quelles sont les tendances entre le fret et les passagers pour les 20/30 ans à venir.

Réponse de Monsieur PERRIN-SARZIER

La répartition des espaces est liée à la capacité des navires, c'est-à-dire la capacité à traiter à l'instant T un nombre de voyageurs. L'impact du Brexit est important car les modalités de passage à la frontière demain ne seront pas celles d'aujourd'hui. Le système de passage « EES » doit être mis en place, mais cela se déploie très progressivement. La France a obtenu une dérogation pour que cela soit mis en place après les Jeux Olympiques, en octobre. La police aux frontières indique que le temps de passage va être multiplié par 3, cela nécessite plus d'attente et de capacités à gérer les flux, pour les piétons et les véhicules. Concernant les espaces réservés aux services de l'État (bureaux des douanes,) cela ne paraît pas très important car c'est la partie passage aux frontières qui va jouer sur le dimensionnement des surfaces du terminal. Nos collègues des Hauts-de-France sont dans les mêmes inquiétudes sur la capacité à gérer des flux. Il est impératif que l'activité du terminal ne déborde pas sur l'espace public, et qu'il n'y ait pas de thrombose des voies d'accès pour les véhicules légers et les poids lourds. On attend un travail sur la plateforme rétro portuaire. La Région a cofinancé une étude portée par Saint-Malo Agglomération qui est maître d'ouvrage. Ce qui dimensionne la surface plancher du terminal est la capacité passagers des navires et la capacité à « stocker » les voyageurs sur les temps de contrôle.

Sur la question du trafic passagers Transmanche, les tendances reviennent à celle d'avant Covid ; les études socio-économiques ont été actualisées et sont en ligne. Pour les îles Anglo-Normandes, l'activité est en développement, en particulier sur le fret. La demande existe, mais il reste à savoir si elle se fera avec des navires mixtes (passagers et camions), ou purs frets qui n'existent pas aujourd'hui. Cela se fera sur une croissance légère des trafics.

Réponse de Madame TANG

Les études socio-économiques ont été plusieurs fois mises à jour car le projet a démarré à une époque où l'on constatait une croissance du trafic. Aujourd'hui, on constate une tendance un peu baissière avec une perte d'attractivité sur ces liaisons, d'où le besoin d'investissement sur le terminal.

Concernant les projections de taille de bateaux, Brittany Ferries affrète un nouveau navire, « le Saint-Malo », qui devrait faire sa première traversée en début d'année

prochaine. Ce bateau mesure environ 195 m de long, et ce sera la limite maximale des bateaux pouvant être accueillis sur le terminal ferry, car le poste 2 a une longueur actuelle de 200 m, et il n'est pas envisageable, techniquement, d'en augmenter la taille.

Q2 Un habitant de Saint-Malo, membre des associations Les Shifters et La Fresque du climat, animateur de cette dernière, note que le document présenté indique que les principes d'aménagement vont intégrer les enjeux de transition qu'il suppose écologique. Il souhaite savoir de quelle manière la modification du trait de côte a été prise en compte. Il souligne qu'il s'agit d'un phénomène à craindre compte tenu de l'augmentation du niveau de la mer, comme l'indiquent les données du GIEC et la Fresque du climat. La banquise polaire fond comme la calotte glacière du Groenland. Dans les cartes du GIEC, on apprend que si la calotte glacière fond totalement, c'est 7 m d'eau en plus sur toutes les mers du globe qui vont arriver.

Réponse de Madame TANG

Le sujet du trait de côte sera abordé dans la deuxième partie de cette réunion, mais comme premier élément de réponse, il se trouve qu'il n'y a pas de de modification du trait de côte à prévoir sur le périmètre du projet, dans la mesure où les surfaces sont déjà plus hautes que tout ce qu'il y a autour.

Réponse de Monsieur PERRIN-SARZIER

Un endroit précis du port, derrière les embectages, fait partie du système de défense de la ville contre le risque de submersion avec une digue. En session du conseil régional, la question du trait de côte a été étudiée. Dans certains endroits, il ne sera pas possible de lutter contre les éléments, et il va falloir laisser la nature reprendre ses droits. Chez nos voisins de Lancieux, il a été décidé que la prochaine fois que la digue casse, elle ne sera pas rebâtie. Cela veut dire déplacer les activités, relocaliser des maisons et accepter un changement de l'écosystème.

A Saint-Malo, dans la configuration de la ville, faire le même choix entraînerait des conséquences autrement plus importantes car la ville est pour une bonne partie à un niveau qui l'expose au risque de submersion. Il va bien falloir assurer la défense de la ville, et le port, à cet endroit précis, y contribue.

Une partie des sédiments va permettre de remettre plan le terre-plein qui, aujourd'hui, est en cuvette. C'est un usage utile de la réutilisation des sédiments qui évite de les exporter ou de les claper en mer. Nous sommes sur des horizons de temps de 50 à 60 ans. Le PPRSM (Plan de Prévention des Risques de Submersion Marine) de Saint-Malo est en cours de révision. Ces sont des choses qui ont été prises en compte. Il s'agit d'un ouvrage portuaire qui va difficilement pouvoir être localisé ailleurs, mais tout a été fait pour intégrer cet équipement là où il est projeté.

Q3 Un membre de l'association Bretagne Vivante salue le travail présenté. Il estime que ce n'est pas une question de recul du trait de côte mais plutôt de montée de la mer. C'est une préoccupation générale car elle s'accélère. Toutes les publications scientifiques disent que cela va plus vite que prévu. Le PPRSM 2017 est déjà caduque. Les perspectives de montée de la mer à l'horizon 2100 doivent être à peu près doublées, ce ne sera plus 60 cm mais 1 m 20 minimum. Il attend que les services de l'État informent sur la nouvelle hypothèse de montée de la mer à considérer dans la révision du PPRSM. Il est connu, depuis l'arrêté d'autorisation environnementale du

système d'endiguement Saint-Malo, que sur l'ensemble allant du terre-plein du terminal entre Saint-Servan et intramuros, seules les digues ouest Saint-Malo sont couvertes par une étude de danger qui a été validée en mai 2022 et qui a supprimé la zone spéciale de dérogation à la non-constructibilité. La sous-préfecture n'aurait jamais dû être construite en zone inondable où elle se trouve. Il demande si la Région ne tente pas de faire construire le terminal avant le nouveau PPRSM.

Réponse de Monsieur PERRIN-SARZIER

Je veux être très ferme et très clair à ce sujet. Quand on est élu, on n'est pas a priori irresponsable. Mon but n'est pas d'essayer de contourner par tous les moyens possibles les procédures réglementaires. En tant que juriste, j'accorde une grande importance au respect de la loi, du PLU, des avis de l'ABF, des prescriptions qui sont faites et qui ne sont pas négociables. En tant que vice-président aux finances de la Région, au vu de l'ampleur financière du projet pour le conseil régional, 150 millions d'euros répartis sur deux phases, c'est l'un des projets d'investissement les plus lourds pour la Région, je ne vais pas engager une telle somme dans un équipement qui serait voué à la perte dans 20 ans, dans 30 ans, dans 40 ans ou même dans 50 ans. La Région ne cherche pas à passer en marche forcée parce qu'il y a une procédure de révision du PPRSM. Je n'avais d'ailleurs pas l'information, particulièrement en 2020 quand le projet a débuté. Ce sujet a été évoqué en comité de suivi à l'initiative de l'intervenant qui a interrogé les services de l'État sur le moment où ils allaient déclencher la procédure.

En cas d'épisode de submersion, le terminal ne sera pas exploitable, y compris maritiment parlant. On ne construit pas un bâtiment pour exposer des populations et exposer des voyageurs.

De la même manière que nous n'avons pas cherché à contourner l'avis de l'architecte des Bâtiments de France et les prescriptions du PLU, nous n'avons pas non plus cherché à contourner ou anticiper des éventuelles évolutions du PPRSM. Le bâtiment ou le projet, tel qu'il est conçu, est pensé pour intégrer à l'horizon de 50 ans les évolutions de hausse du niveau de la mer telles qu'elles sont annoncées. Donner des indications à 100 ans n'est pas possible, il n'y a pas de projet public qui soit conçu dans des échelles de temps au-delà des 50 ans. Le risque doit aussi être apprécié au regard de l'usage qui est fait.

Réponse de Madame TANG

Un long temps de concertation a été mené. Les études ont démarré en 2020-2021, avec des travaux prévus en 2025. La durée de vie des bâtiments est estimée autour de 50 ans. Se projeter au-delà est compliqué car il y aura certainement de gros travaux de maintenance à prévoir sur un bâtiment tel que celui-ci.

Q4 Une habitante de Saint-Malo souligne que l'un des plaisirs d'un port est de voir arriver et partir les bateaux. Est-ce que les habitants de Saint-Malo auront cette possibilité ? Sinon, quelles seront les formalités à remplir pour accueillir leurs passagers ?

Réponse de Monsieur PERRIN-SARZIER

Cette question renvoie à celle soulevée par les habitants dans la première phase de la concertation, pendant les ateliers où il était demandé d'avoir un accès en toiture, en hauteur. Les restitutions d'ateliers sont à disposition sur le site. Les habitants demandaient à disposer d'une vue en surplomb. La hauteur du bâtiment est ensuite

devenue un sujet de questionnement. Nous avons fait les demandes aux services de l'État, et le sous-préfet de l'époque nous avait répondu qu'il n'était pas envisageable que le public puisse accéder à la toiture du bâtiment, considérant qu'il y avait une zone d'accès réglementé et qu'il n'était pas possible, pour des raisons de sûreté, de permettre cet accès au public.

Le bâtiment a deux parties, une partie publique accessible à tous ceux qui veulent s'y rendre, et une partie voyageurs qui ne sera accessible qu'avec un document de transport. Les salles d'embarquement ou de débarquement qui proposeront les vues côté chenal d'accès ou côté poste vont plutôt être accessibles aux voyageurs parce que nous sommes contraints par des raisons de sûreté. Nous allons faire en sorte, de manière générale, d'ouvrir plus largement les accès au public. Il faut rappeler que depuis les attentats du 11 septembre 2001, le port de Saint-Malo est intégralement clôturé. Des normes de protection imposent qu'on ne puisse plus traverser ce port comme on le faisait à une époque de part en part. C'est un regret parce que cela a éloigné les Malouines et les Malouins du port. Nous allons faire donc faire le maximum pour rapprocher le public, pour aménager des espaces publics, et permettre les vues sur l'arrivée et le départ des bateaux. Il faut tenir compte de la limite imposée pour des raisons de sûreté. Ce sont des normes internationales, nous sommes dans des zones d'accès réglementé.

Réponse de Madame COUVERT

Il y aura, au-dessus des fortifications, une grande terrasse qui permettra aussi de voir les bateaux.

Q5 Un habitant de Saint-Servan demande quelle est la hauteur de la gare maritime actuelle. Il s'interroge également sur la nécessité d'avoir deux niveaux alors qu'aujourd'hui on en a qu'un. Enfin, il souhaite connaître le nombre de piétons et son évolution, en dehors des véhicules.

Réponse de Madame TANG

Le terminal actuel a été conçu à l'époque où les contrôles transfrontaliers n'étaient pas les mêmes qu'aujourd'hui et demain. Le dimensionnement du bâtiment de la gare a été fait sur un référentiel aéroportuaire, le référentiel IATA, qui mesure un certain nombre d'espaces nécessaires au confort et à la qualité du contrôle par passager. La gare maritime a été dimensionnée pour pouvoir gérer un flux qui correspond au nombre de passagers piétons que peut embarquer un bateau de type Condor. On prend 80 à 90 % de la capacité maximale, ce qui représente 550 passagers, et on assure le flux de contrôle de manière à gérer l'ensemble de l'embarquement en moins d'une heure, parce qu'au-delà le délai d'attente est trop important. Pour ce qui est des surfaces sur le terre-plein, l'exercice est à peu près le même, mais on le fait avec des véhicules légers ou des poids lourds. Là, on dimensionne plutôt sur des embarquements Brittany Ferries puisqu'il y a une majorité de passagers véhiculés. La surface est rendue nécessaire parce que le temps de contrôle est plus important. Les passagers ne sortent pas de leur voiture, mais là où les contrôles par la police avant prenaient une minute par voiture, lorsqu'il s'agit de faire passer une tablette dans le véhicule, que chacun prenne sa photo, pose ses empreintes et fasse circuler dans la voiture, cela risque de durer plus de 60 secondes. C'est la marche à blanc qu'on souhaiterait mener au plus vite. C'est l'hypothèse qu'on voudrait vérifier de manière à voir si ce qu'on a proposé est suffisant. On a augmenté les files de contrôle afin de fluidifier les flux embarquant et débarquant, mais est-ce même suffisant par rapport à ce qui nous attend dans le cadre du déploiement des contrôles EES ?

Réponse de Monsieur PERRIN-SARZIER

L'intérêt de replier le bâtiment le long de la voirie et de le mettre sur deux niveaux, c'est d'accroître la capacité d'accueil sur le terre-plein. C'est pour cela qu'il faut reculer la gare par rapport à aujourd'hui et la mettre sur deux niveaux, sinon, on va avoir un problème au débarquement avec des passagers qui vont rester coincés dans le bateau ou à l'embarquement, en sens inverse, des files de voiture qui vont déborder sur la voirie et sur les accès au rond-point du Naye. Au-delà des aspects urbanistiques qui ont été évoqués, l'intérêt est d'augmenter la capacité de stockage sur le terre-plein et d'éviter que, du fait des temps de contrôle, cela déborde sur la voirie. Encore une fois, la référence, c'est la taille des navires. Le terminal est dimensionné, d'une part par le nombre de passagers du Saint-Malo (environ 1 300) qui est le bateau maximal en taille que l'on pourra accueillir à Saint-Malo et, d'autre part, du besoin d'espace nécessaire pour les temps de contrôle.

Q6 Un habitant de Saint-Servan demande si une étude d'impact a été faite pour le déroctage et le dragage par rapport à la plage des Bas-Sablons. Il souhaite savoir pourquoi la passerelle est dissociée de la construction de la gare maritime et positionnée en phase 2. Enfin, il rappelle le point de vue du milieu de la digue, sur le GR34. Lors du test avec les filets, il ne voyait plus les remparts. Il se dit surpris aujourd'hui de constater que la Région utilise encore des visuels qui sont le point de vue intra-muros ou des visuels très aériens. Il a vu très peu de visuels côté GR34 côté Bas-Sablons.

Réponse de Monsieur PERRIN-SARZIER

Le périmètre du projet, c'est le terminal du Naye et le chenal d'accès du Naye. Nous ne traitons ni la plage des Sablons, ni le port des Sablons. Il y a forcément des attentes sur d'autres espaces autour de ce projet mais cela n'est pas le sujet de ce projet.

Réponse de Madame TANG

L'étude d'impact prend en compte un périmètre global bien plus large que celui du périmètre et de son chenal. La modélisation de l'ensemble de la zone a été faite. C'était une modélisation hydro sédimentaire qui vise à déterminer la propagation des panaches turbides, en tenant compte également d'une courantologie existante. Ce document sera mis à disposition dans le dossier d'enquête et vous y verrez que les travaux de dragage n'auront pas d'impact sur le désensablement des Bas-Sablons. Par ailleurs, tout le monde sait que, dans la zone portuaire de Saint-Malo, on est soumis à une courantologie fortement modifiée par le barrage de la Rance. Beaucoup de choses s'y passent aujourd'hui, même sans travaux.

Réponse de Monsieur PERRIN-SARZIER

Le port de plaisance des Sablons va lui-même faire l'objet d'un traitement particulier et d'opérations de dragage qui doivent avoir lieu avant la fin du mandat municipal. Nous y travaillons avec la Ville et l'étude qui a été évoquée nous a permis, pour cette partie de dragage, de présenter un dossier déjà constitué aux services de l'État. On aura donc l'occasion de revenir sur l'impact sur la plage des Sablons lorsqu'on présentera plutôt l'autre projet qui est celui du dragage du port des Sablons.

Les visuels vont être présentés après. Comme cela a déjà été dit en comité de suivi, toutes les demandes de visuels qui ont été présentées ont été satisfaites. Elles sont toutes en accès sur le site du projet et on a fait des visuels à hauteur d'homme. Pour couper court aux rumeurs, c'est Madame Couvert qui a pris les photos qui ont servi

ensuite à constituer les visuels pour présenter le projet. On n'a pas fait des prises de vue aérienne, mais des photos à une hauteur d'environ 1m70/1m75. Des demandes du GR34, notamment du bas de la digue des Sablons, ont été formulées et des visuels ont été donc refaits. Tout est disponible. L'autre sujet c'est que l'on ne vit pas avec un téléobjectif sur les yeux. On ne sait pas zoomer avec nos yeux. Donc, on a produit des vues qui sont les vues qui ... (interruption d'une personne dans le public : « C'est nul ! »). Vous pouvez dire que c'est nul, Monsieur, et ne pas partager mon point de vue. Je vous dis simplement que nous avons produit des vues à hauteur d'homme et nous avons produit des vues qui correspondent à ce qu'on va voir réellement. Alors, ensuite, libre à chacun de faire des zooms et de les présenter comme la réalité, mais, en l'occurrence, nous avons satisfait toutes les demandes. Le filet qui a été évoqué, c'est une suggestion qui avait été faite par une personne membre du comité de suivi. C'était une possibilité de matérialiser ce que donnait la passerelle.

Pour ce qui concerne la passerelle, elle est en phase 2 parce qu'elle est liée à la reconstruction du poste 1. La passerelle est utile parce qu'elle est utile pour le poste 1 et, comme le poste 1 est en phase 2, c'est normal que la passerelle soit en phase 2. Il a été dit au comité de suivi que nous présentons la passerelle d'ores et déjà, car c'est le scénario maximal et tout le monde sait ainsi ce que cela donnera, si le scénario maximal est retenu. On ne sait pas dire aujourd'hui si cette passerelle sera construite ou pas, puisqu'il y a des alternatives, de la navette autonome par exemple, dont il faut voir comment elles fonctionnent en exploitation. Il y a peut-être d'autres possibilités, donc la passerelle sera ou ne sera pas là in fine dans le projet. Mais, par transparence, nous présentons l'intégralité du projet dans sa dimension maximale et donc si passerelle il peut y avoir, on ne va pas attendre 2030 pour la présenter. On le fait dès aujourd'hui. Donc, les visuels que nous avons produit depuis le bas de la digue des sablons et depuis le GR 34 intègrent la passerelle. Ainsi, on ne cache pas notre jeu. On met d'ores et déjà tout sur la table. Donc, quand j'ai satisfait toutes les demandes de visuel en intégrant le scénario maximal qui est celui d'une passerelle, dont je redis que c'est une décision qu'il faudra revalider ou pas en 2030, on aura mis à disposition toutes les informations. On peut considérer que ça n'est pas acceptable, et je respecte ce point de vue. J'ai tendance à considérer que, vu du GR, il n'y a pas de masquage de l'intramuros, et chacun peut se faire une idée en allant les voir. En revanche, ce que j'entends plus difficilement, c'est de laisser entendre que nous n'aurions pas donné les informations ou que nous aurions caché des informations. Encore une fois, nous donnons toutes les informations et chacun est libre ensuite de se faire une opinion.

Réponse de Madame TANG

Pour reparler de la simulation faite sur place, le grillage avertisseur avait été positionné au niveau de la toiture de cette passerelle. C'était une simulation de la toiture à l'époque où elle était en alignement du bâtiment tel qu'il était proposé à ce moment-là. Nous avons également, lors de ce même comité de suivi, essayé de débattre sur des traitements possibles de cette passerelle, donc, avec ou sans cette casquette. La hauteur également avait été mise sur la table et le coloris les garde-corps. Plusieurs propositions avaient été partagées mais c'est vrai que la discussion n'avait pas abouti.

Réponse de Monsieur PERRIN-SARZIER

Le dernier arbitrage que l'on a pris est que cette passerelle aura pour hauteur maximale un bâtiment existant déjà, juste à côté, qui est celui de la capitainerie. Vous avez la tour de la capitainerie et, à son pied, le bâtiment de la capitainerie. Donc, la

passerelle, si elle se fait, ne pourra pas être plus haute que ce bâtiment qui est déjà existant. Voilà ce qui peut être dit aussi pour avoir des points de repère

Q7 Un représentant de l'association pour la protection et la préservation du patrimoine matériel et immatériel de Saint Malo estime que les visuels présentés ne représentent pas ce que l'on voit à l'œil humain. Il informe avoir fait faire des relevés par un géomètre expert et le projet actuel à 8 m de hauteur, c'est-à-dire avec un sommet à 16,34 NGF, représente un masque devant intramuros vu depuis le GR34, qui monte entre 4 et 5 m au-dessus des remparts, vu à hauteur d'homme, à 1m70 depuis le GR34. Donc ce projet, c'est un masque de 4 à 5 m au-dessus des remparts sur 80 à 200 m de long selon que l'on intègre la passerelle ou pas. Quand il est souligné, à juste titre, qu'on est dans un environnement exceptionnel, et si, pour cacher les voitures, il faut cacher l'intramuros, 150 millions paraissent un peu cher pour faire ça. Le but principal de ce projet, ce sont les ouvrages maritimes et portuaires qui sont dans un état quasi de ruines. Personne ne conteste qu'il faille moderniser le terminal et effectuer ces travaux pour accueillir correctement les bateaux. Personne ne conteste qu'il faille sans doute construire une nouvelle gare pour optimiser et aménager l'espace du terminal. Mais l'association dit que ce bâtiment est trop haut. Il devrait mesurer 4 mètres de hauteur et pas plus. A cette hauteur, l'impact visuel tombe 2 mètres en dessous des remparts, ce qui préserve la ligne de force des remparts. Le bâtiment est surdimensionné. On ne connaît pas en Europe occidentale de bâtiment de 7 200 m² pour le nombre de voyageurs prévu. Ramener le projet à 4 mètres de hauteur dans la partie le long de l'écluse permettrait de conserver une surface de 6 000 m². Il n'y a pas eu de concertation, mais de la communication et de l'information. Depuis le début, l'association réclame un bâtiment de 4 mètres de hauteur devant les remparts et on a toujours un bâtiment de 8 mètres qui fera un masque qui monte à 4 ou 5 mètres au-dessus des remparts, et c'est incontestable (applaudissements dans la salle).

Réponse de Madame COUVERT

Nous travaillons avec un logiciel, un modèle numérique et un jumeau numérique de la gare. Donc, on a inséré un modèle 3D sur la base des plans de géomètre. Je suis très étonnée et on arrive dans un débat d'experts géomètres. Cette information avec un masque de 4 mètres supplémentaires est incompréhensible.

Réponse de Madame TANG

*On peut préciser que la hauteur de la gare actuelle est d'au moins 5 mètres (**Nota post réunion** : la gare actuelle mesure 4,35 m au-dessus du terrain naturel). On a fait le choix d'un bâtiment le plus environnementalement compatible possible, conforme à nos exigences. On est parti sur une structure en charpente bois et, avec cette structure, ne serait-ce que même pour faire un seul rez-de-chaussée, on ne tiendrait pas de toute façon dans ces 4 mètres.*

Intervention de Madame FAYSSE

Ce sujet a fait l'objet de plusieurs comités de suivi. Je ne sais pas si vous y avez participé. J'ai demandé, et cela a représenté tout même un budget pour la Région Bretagne, de faire des simulations supplémentaires. Elles ont été faites à votre demande. Alors, vous les contestez, vous contestez la véracité, cela va devenir un débat d'experts. Il faudra que quelqu'un, un jour, expertise la véracité ou la fiabilité des simulations qui ont été effectuées par la Région. Mais vous ne pouvez pas dire que la hauteur du bâtiment n'a pas été mise au débat pendant la concertation, ce n'est

pas vrai. A la dernière réunion du comité de suivi, la Région a présenté son projet avec 2 m de hauteur en moins. J'ai interrogé le public pour savoir s'il y avait quelqu'un qui voulait débattre de ce sujet. Personne n'a rien dit (applaudissements dans la salle) et il y a un certain nombre de témoins.

Réponse de Monsieur PERRIN-SARZIER

La concertation c'est l'échange, et on est en train de le faire. Je regrette, comme Madame Faysse, à qui j'avais volontairement rendu la parole lors de ce comité de suivi, qu'il n'y ait pas eu de prise de parole. Dans les espaces de concertation - et on aurait pu faire d'autres comités de suivi s'il eut fallu - si vous ne prenez pas la parole quand on vous la propose...

Vous avez demandé à adhérer au comité de suivi. J'ai accepté. Vous avez eu accès à toutes les informations. Vous avez fait des demandes de visuels auxquelles on a satisfait. Vous nous dites aujourd'hui que nos calculs sont faux. Il faudra qu'on m'explique, parce qu'un mètre c'est un mètre. Il n'y a pas un mètre chez vous et un mètre chez moi. La concertation ce n'est pas juste de s'aligner sur vos positions. Nous avons fait évoluer le projet, cela a été dit tout à l'heure. Nous avons d'ailleurs, pour le faire évoluer, diminué la performance environnementale du projet parce qu'il faut faire des concessions dans ces cas-là. Si vous aviez des contestations à porter sur les visuels, il fallait le dire. Mais si vous ne portez vos contestations que dans des réunions que vous organisez ou dans des réunions publiques comme celle-là et que vous ne vous saisissez pas des comités de suivi qui sont à votre disposition, cela ne permet pas d'avoir un débat constructif. Je ne suis pas un géomètre expert. J'ai confiance d'abord dans les agents de la Région qui sont ingénieurs. J'ai confiance dans les prestataires que vous avez devant vous. Je ne vois pas quel intérêt nous aurions à truquer des images. Donc, je veux bien tout entendre. Que vous ne partagiez pas l'appréciation sur le projet, ça ne se discute pas, c'est la liberté de chacun et je le respecte complètement mais à un moment donné, il faut être clair : soit ce qu'on a présenté est valide architecturalement parlant, soit ce n'est pas le cas et alors, il faut apporter la démonstration contraire. Encore une fois, vous aviez l'occasion de le faire dans ce comité de suivi, et je peux vous garantir que, si vous aviez apporté des éléments contraires, nous aurions refait une réunion. Mais, on ne peut pas mettre en doute l'honnêteté. Si, en séance, il y avait eu des doutes ou des contestations, il fallait le dire à ce moment-là, et nous aurions pris le temps d'en rediscuter. Je n'ai pas envie qu'on maintienne des ambiguïtés sur ce projet. Ça n'a absolument aucun intérêt. Je ne cherche pas à aller en opposition frontale avec qui que ce soit. Donc, s'il y a des besoins de discussion, il faut le faire, mais à un moment donné, ne pas prendre la parole dans les comités de suivi... J'ai été très surpris de ce comité de suivi parce que nous avons représenté des visuels. C'était au moins la troisième fois que nous discutons de la hauteur du bâtiment. Nous avons déjà présenté les premiers visuels qui n'avaient pas donné satisfaction. Notamment, vous en aviez redemandé. Nous en avons re produit. A un moment donné, il va quand même falloir qu'on s'arrête sur une réalité. Et ce qui limite un peu l'effet de votre argumentaire, c'est quand vous nous dites « vous êtes dans la communication ». Je vous dis qu'on a tenu des tas de réunions publiques, des ateliers depuis 2020. Ce n'est pas de la communication, c'est un investissement très important pour les équipes et pour moi-même. Je n'ai rien à gagner dans l'histoire, je ne serai pas candidat aux prochaines élections municipales à Saint-Malo. On est là parce qu'on a un projet qu'on essaie de dimensionner aux besoins portuaires. Le besoin portuaire, on a expliqué comment c'était dimensionné : on a des prévisions de trafic, on a des données nouvelles sur le contrôle de passager, ça nous amène à faire ce parti pris architectural. Si nous faisons le bâtiment sur un seul niveau,

il faut être très clair, cela veut dire qu'il va s'étendre beaucoup plus sur le terminal et on va forcément se poser des questions sur la capacité de stockage des véhicules sur le terre-plein, avec le risque de thrombose sur les axes de circulation de la ville. Nous avons pris tout cela en considération.

Réponse de Madame TANG

C'est l'extension sur le terminal ou sur l'espace public. La proposition qui est faite dans cet aménagement, c'est de doubler l'espace public tel qu'il existe aujourd'hui, avec des aménagements, avec un parvis végétalisé et cyclable, des voies piétonnes qui n'existent pas aujourd'hui. Effectivement, c'est un choix à faire et c'est celui qui a été retenu dans le cadre du concours architectural qui a été mené.

Intervention de Madame FAYSSE

Pouvez-vous expliquer, pour les gens qui ne faisaient pas partie du comité de suivi, pourquoi la Région Bretagne a choisi de faire un bâtiment sur deux niveaux ? C'est sur cela que porte le débat.

Réponse de Madame TANG

La programmation fonctionnelle qui avait été établie à l'époque était basée sur le référentiel IATA. On ne dimensionne pas une gare sur un trafic annuel mais sur le nombre de passagers que peut accueillir un bateau. Le dimensionnement de la gare, c'est un nombre de mètres carrés qui sont nécessaires au contrôle et au confort des passagers.

Q8 Un habitant des Bas-Sablons précise que les aéroports sont aménagés pour des passagers qui restent longtemps en correspondance, plusieurs heures à Roissy. Ce n'est pas du tout le cas de Saint-Malo : les gens qui débarquent rentrent chez eux ou partent dans leur résidence, et ceux qui embarquent arrivent 1h avant le départ. Il n'y a pas de stand-by dans les locaux du port. Par ailleurs, il se dit surpris que vu l'offre de cafés et bar-restaurants à Saint-Malo, on juge utile, voire nécessaire, de rajouter un restaurant sur cette gare qui est censée être une gare maritime.

Réponse de Monsieur PERRIN-SARZIER

Concernant le deuxième point, j'ignore comment vous savez que c'est un restaurant il y a une terrasse. 8 % de la surface sera consacrée à des commerces. La procédure est la suivante : le bâtiment terminé est mis à disposition du délégataire qui s'appelle EDEIS. Celui-ci lance un appel à manifestation d'intérêt pour l'occupation de ses locaux. Engagement a été pris devant la commission d'urbanisme de la ville de Saint-Malo que ce cahier des charges serait fixé en coordination avec la Ville, qui connaît très bien son tissu commercial. Par ailleurs, dans ce type d'équipement qui est un espace voyageur, on s'attend à trouver des services pour les voyageurs, probablement un commerce de journaux etc.

Cela renvoie à une question posée plus tôt : il faudra décider si c'est un espace que les Malouins peuvent s'approprier. On a plutôt eu des manifestations d'envie de venir dans ce terminal, et celles d'avoir un point de vue sur la ville. La proposition de cette terrasse ne devrait pas déstructurer l'activité économique de Saint-Malo. Si ce n'est pas un café, parce que le dialogue considère que ce n'est pas ça qui est pertinent, cela n'est pas grave. Mais, ne laissons pas penser que ce bâtiment a été conçu uniquement par le prisme des surfaces commerciales. Le bâtiment n'est pas pensé et dimensionné parce qu'on s'est dit qu'on allait y mettre, comme cela a été écrit encore il y a quelques jours, un duty free à l'étage. Il n'y aura peut-être pas de duty free. Ce

ne sont pas les surfaces commerciales qui ont dicté le dimensionnement du terminal : ça sera 8 % au maximum. Peut-être y aura-t-il des espaces plutôt pour la SPL tourisme. Cela sera fixé en lien avec la Ville, comme cela a été exprimé devant la commission d'urbanisme de Saint-Malo. Ces éléments ont été donnés à de nombreuses reprises, et il est étonnant, sauf à ce qu'il y ait volonté de répandre des informations contraires à celles que l'on donne, de devoir revenir à nouveau sur ce sujet.

Sur le temps d'attente, ce n'est effectivement pas un système de hub aéroportuaire. Les espaces d'embarquement et de débarquement sont faits pour absorber à l'instant T, et compte tenu des modalités de franchissement des frontières, la capacité d'un navire comme le Saint-Malo (1 300 Pax) ou comme ceux de Condor. C'est ça qui a été pris en considération, ce qui nécessitait d'avoir les spécifications des navires des compagnies pour savoir quel était leur plan matière d'équipement en bateau, pour savoir s'ils allaient augmenter la capacité de leur navire en voyageur, par exemple, ou, à l'inverse, l'augmenter en capacité en véhicules. C'est la raison pour laquelle la question posée en tout début pour savoir quel était la taille maximale des ferry était décisive pour dimensionner le projet.

Q9 Un habitant d'Intramuros remercie les participants et, en particulier le prestataire, pour la qualité des documents qui ont été présentés. Il a particulièrement apprécié l'animation visuelle qui synthétise l'esprit du projet, c'est-à-dire que l'on voit non plus un bâtiment, mais un ensemble qui réorganise l'espace public et la ville, qui redonne une cohérence d'ensemble à un espace qui est actuellement un non-lieu. En tant que cycliste parfois, piéton très souvent, et automobiliste, il constate qu'en passant à cet endroit-là, c'est un non-lieu, un bouchon, et finalement une verue à l'entrée de la ville de Saint-Malo. Le projet qui est proposé dans l'état actuel permet une recomposition, une lisibilité. Au niveau de sa qualité d'insertion, il continue l'histoire de Saint-Malo. Saint-Malo, ce sont des remparts qui ont évolué. D'ailleurs, les gens se promènent sur les môles, des avancées sur la mer. Cette gare a le même esprit : elle permet un prolongement, un accès et une vision sur la ville pour la grande majorité des gens qui débarquent, qui vont connaître Saint-Malo et qui auront une vision formidable. Tous ceux qui défendent le patrimoine, les points de vue, les ambulations devraient être ravis par la qualité de ce projet. Il est également très satisfait que l'on aborde les problèmes de submersion marine et de montée des eaux. Il estime que l'on voit très bien que le projet, comme il est conçu, participe au système de défense de Saint-Malo. Cela représente un gage aussi très positif pour l'avenir. (Applaudissements dans la salle)

Intervention de Madame Huy-San TANG, cheffe de projet, accompagnée de Monsieur Valentin POAC

Monsieur POAC présente les procédures en cours. Il précise que l'on est en toute fin de phase d'examen, avec la réunion publique d'aujourd'hui, et l'enquête publique qui commencera à partir du 16 avril prochain. Dans le cadre de cette phase d'examen, les services de l'État ont pu étudier le dossier et émettre deux avis : un avis rendu début février par le Comité national pour la protection de la nature (CNP), et l'avis de la Mission régionale de l'autorité environnementale (MRAE) qui a été rendu mi-février. Le but de cette présentation est de reprendre dans les grandes lignes ces deux avis et d'apporter les réponses aux différentes remarques. Madame TANG ajoute que tous

les sujets ne pourront être abordés ce soir, mais la présentation sera mise à disposition sur le site internet de la Région, sur la page du projet.

Monsieur POAC ajoute que ces deux avis, ainsi que les réponses de la Région Bretagne sur les différentes remarques émises dans ces avis, sont fournis dans le dossier d'enquête publique et consultables par tous.

Madame TANG propose de s'arrêter plus particulièrement sur les points qui ont été soulevés pendant cette réunion afin de répondre aux questionnements. Elle tient à souligner qu'il a été difficile de lire que les avis émis étaient « accablants » car selon elle, le groupement qui a aidé à monter le dossier a assuré un travail de qualité auquel tout le monde aura accès au cours de l'enquête publique. Compte tenu des avis qui sont fournis habituellement par la MRAE et le CNPN, elle estime que les avis reçus étaient favorables et qu'ils ont souligné les aspects qualitatifs du dossier. Monsieur POAC ajoute que l'avis rendu par le CNPN était un avis favorable sous réserve de six conditions auxquelles la Région a apporté une réponse précise.

Monsieur PERRIN-SARZIER précise que le CNPN est composé de représentants des associations naturalistes et environnementalistes, de scientifiques, de glaciologues... Il précise que ce comité rend un avis avec une expertise scientifique qui est l'expertise des associations de protection de l'environnement, et se montre donc très vigilant sur les sujets de la protection de la nature.

Monsieur POAC précise qu'une des principales remarques de l'avis de la MRAE, qui dépend du ministère de la Transition écologique, portait sur la forme puisque le projet a évolué depuis le dépôt du dossier en avril 2023. Une des attentes de l'autorité environnementale était de prendre en compte ces évolutions et de faire une mise à jour des études environnementales dans le cadre de l'enquête publique. Par conséquent, les documents qui seront fournis en enquête publique ont été actualisés, et permettront une compréhension complète et actualisée du projet.

Madame TANG évoque l'évolution de trafic qui concerne essentiellement le nombre de passagers, puisque le nombre de rotations de navires n'est pas modifié. Il s'agit d'un point important à comprendre dans l'avis émis par la MRAE. Monsieur POAC confirme que l'autorité environnementale demandait une clarification sur ce sujet dans le cadre du dossier. Il n'est pas question d'augmenter le nombre de rotations du trafic ferry. Il ajoute, par ailleurs, que le projet ne concerne absolument pas les bateaux de croisière.

Monsieur PERRIN-SARZIER précise que les travaux de dragage et d'accès nautique permettent d'optimiser les heures d'escale. Le marnage de Saint-Malo et une accessibilité nautique réduite limitent les heures d'accostage, ce qui peut poser des difficultés car certaines périodes d'embarquement ou de débarquement sont plus ou moins favorables pour les passagers. En conséquence, les travaux sont réalisés pour qu'un navire comme le *Saint-Malo*, dont la taille est plus grande que le *Bretagne*, optimise ses heures d'escale pour mieux correspondre aux attentes et aux besoins des passagers. Si les travaux ne sont pas réalisés, le trafic va partir ailleurs car d'autres ports proposeront des heures d'escale plus favorables et seront plus en phase avec les besoins des passagers.

Monsieur POAC ajoute que du déroctage était prévu sur la Traversaine. Monsieur PERRIN-SARZIER précise que les travaux de déroctage ne se feront pas par minage, et que les impacts ne seront donc pas ceux des précédents travaux réalisés dans les années 80.

Monsieur POAC aborde le sujet du trafic terrestre : le futur navire de Brittany Ferries d'une longueur de 195 m sera un peu plus grand que les navires actuels de la compagnie, afin de répondre aux attentes des voyageurs, notamment en remplaçant les sièges inclinables par des cabine individuelles, ce qui augmente la surface nécessaire sur le navire. La capacité en nombre de véhicules augmentera légèrement mais de manière peu significative. La compagnie souhaite essentiellement optimiser le taux de remplissage de son navire, ce qui entraîne une augmentation du trafic terrestre associé. Pour les études, une hypothèse d'augmentation de trafic de plus de 25 % a été estimée, mais cela reste une hypothèse maximaliste.

Madame TANG évoque les ressuyages pour lesquels l'autorité environnementale recommande de compléter les informations relatives à la qualité et à la gestion des sédiments dragués et des eaux de ressuyage. Monsieur POAC explique que les solutions de gestion des sédiments et des eaux de ressuyage associées ne sont pas encore connues dans le détail. Cela dépend essentiellement du choix de la méthode de gestion des sédiments par les entreprises qui réaliseront les travaux. Ces entreprises ne sont pas encore connues puisque la consultation n'a pas été lancée. Un autre critère est constitué par le choix des sites portuaires choisis pour la gestion des sédiments. Plusieurs d'entre eux ont fait l'objet d'une étude mais le choix définitif n'est pas encore fait. Enfin, le milieu récepteur des eaux de ressuyage dépendra du ou des sites de ressuyages retenus.

Monsieur PERRIN-SARZIER explique qu'il s'agit d'une contrainte forte. Auparavant, les sédiments étaient clapés au large sans se poser de questions. Aujourd'hui, il est intéressant de les réutiliser sur site, dans les ducs-d'Albe ou pour reprofiler le terre-plein. L'objectif est d'en exporter un minimum et la contrainte est de trouver des espaces pour ressuyer ces sédiments afin de les réutiliser sur site. Ces sédiments ne seront pas forcément très pollués. Les plus pollués sont dans la souille où est stationné le bateau et ils seront confinés dans les ducs-d'Albe ou bien neutralisés. Les sédiments plus qualitatifs seront exportés.

Madame TANG expose le sujet des eaux de ruissellement pour lesquelles le projet améliore la situation par rapport à la situation actuelle puisqu'une séparation des eaux sera installée, dans le respect des règles de Saint-Malo Agglomération.

Elle évoque le rapport de la MRAE qui recommande de compléter l'analyse des incidences paysagères du projet au sein de l'étude d'impact. Une étude paysagère a été réalisée, puis complétée. Le travail a été poursuivi au fil du dialogue en comité de suivi et les évolutions ont été apportées à la gare maritime. Un travail a été fait sur l'abaissement de sa hauteur maximale en supprimant les sheds, et de nouveaux visuels ont été produits. Sur le même sujet, l'autorité environnementale a recommandé de compléter l'analyse et les visuels produits, par exemple depuis le bas du phare des Bas-Sablons. Ces visuels en haute définition sont disponibles. Les photos ont été prises par Fabienne Couvert. On peut voir en haut la vue de l'existant, puis au milieu sans zoom avec l'insertion du projet en version numérique, puis la version zoomée en bas. Sur ce visuel, la passerelle n'apparaît pas car c'est un document déposé dans le cadre du permis de construire. Madame TANG rappelle que l'étude de

programmation fonctionnelle a abouti à constater la nécessité de cette surface. Plusieurs études ont été menées, mais comme il n'était pas possible de faire de souterrain ni de s'étendre, la programmation fonctionnelle a abouti à un scénario préférentiel comportant un bâtiment avec un étage supplémentaire. La proposition consistait à repousser complètement le bâtiment sur le front de la voirie de la chaussée Tabarly afin de dégager au maximum le terminal. Concernant l'élévation du niveau de la mer, Monsieur POAC précise que le projet respecte le PPRSM actuel, alors que, étant donné sa nature, les installations portuaires ne sont pas soumises aux prescriptions puisqu'il s'agit d'activités exigeant la proximité de la mer. Dans ce cadre, ces équipements ne sont pas soumis aux prescriptions. Ce sont des installations classiquement soumises aux aléas de submersion marine et cet aléa a bien été pris en compte pour leur conception. Enfin, dès lors que les conditions météo sont mauvaises et ne permettent pas d'assurer un trafic ferry en toute sécurité, ces installations sont fermées au public. Madame TANG rappelle que les conditions météo exercent une grande influence sur le trafic du terminal.

Monsieur POAC termine son intervention sur la prise en compte des conséquences de l'exposition des populations locales à la pollution de l'air liée à l'activité du terminal. Afin de répondre à ce point, un indice pollution/population (IPP) a été calculé. Il s'agit d'un indicateur qui représente synthétiquement l'exposition potentielle d'une population à une pollution atmosphérique. Cet indice IPP a été calculé dans trois cas de figure : la situation actuelle, la situation 2027 sans projet et la situation 2027 avec projet. Il met en évidence un gain d'environ 35 % entre la situation future et l'état initial. La faible différence entre la situation 2027 sans projet et avec projet s'explique par la mise en place, dans les deux cas, du courant de quai. On constate actuellement un pic de dioxydes d'azote au niveau du terminal ferry. Cette pollution disparaît dans le futur grâce à la mise en place du courant. Pour ce qui concerne les particules fines (PM10), les variations sont très faibles, mais la situation actuelle est saine au niveau du terminal.

Monsieur POAC indique que l'enquête publique se déroulera du 16 avril au 17 mai. Il présente l'organisation du dossier d'enquête. La première pièce est un guide de lecture qui listera les principales questions que l'on peut se poser sur le projet et l'endroit où l'on peut trouver l'information dans le dossier d'enquête. Le dossier représente 5 000 pages, réparties en cinq classeurs. Le classeur numéro 1 concerne l'ensemble des pièces du dossier d'autorisation environnementale dont l'avis CNPN et le mémoire en réponse. Le classeur numéro 2 recense l'ensemble des pièces de l'évaluation environnementale, dont le résumé non technique, l'avis de la MRAE et le mémoire en réponse. Les classeurs 3 et 4 comprennent les dossiers des annexes, l'ensemble des études et des annexes qui ont été produites dans le cadre de cette étude. Le classeur numéro 5 concerne les dossiers d'autorisation d'urbanisme, dont le permis de construire. Monsieur POAC rappelle qu'une publicité de cette enquête a été faite la semaine précédente et qu'il est possible de donner son avis sur le projet par écrit, sous forme de courrier ou via l'Atelier breton, la plateforme électronique de la Région Bretagne. La commission d'enquête est nommée par le tribunal administratif et établira, à l'issue de l'enquête, un procès-verbal de synthèse des observations recensées. Le porteur de projet disposera de 15 jours pour y répondre. Ensuite, la commission d'enquête établira son rapport et ses conclusions motivées sur le projet.

Madame TANG rappelle que les demandes d'autorisation d'urbanisme ont été déposées en septembre 2023. Leur instruction est en cours mais leur finalisation est suspendue à la publication du rapport de la commission d'enquête. Le service

instructeur dispose de 2 mois à l'issue de cette publication pour fournir son avis. Elle transmet ensuite la parole à la présidente de la commission d'enquête.

Madame QUEILLE précise que la commission d'enquête a été nommée par décision du tribunal administratif le 4 mars. Elle comprend trois membres : Monsieur Gérard PELHÂTE, Monsieur Bernard CROGUENNEC et elle-même. L'enquête va commencer mardi 16 avril à 9h et se terminera le vendredi 17 mai à 17h. Le siège de l'enquête a été fixé à la Direction de l'aménagement et de l'urbanisme (27 rue Duguay Trouin). Ce choix a été dicté par des questions de sécurité et de facilité d'accès à tous les publics. Par ailleurs, les Malouins ont l'habitude de se rendre sur ce site lors des enquêtes publiques sur le territoire communal. Le dossier est consultable sur le site internet de la préfecture qui disposera d'un poste informatique mis à la disposition du public, ainsi que sur le site de la Région Bretagne (l'Atelier breton), et au siège de la Direction de l'aménagement et de l'urbanisme. L'ensemble du dossier n'a pas pu être mis en ligne en raison de la lourdeur de certaines pièces, mais le public peut en faire la demande et elles sont consultables en préfecture, à la Région Bretagne, ainsi qu'à la Direction de l'aménagement et de l'urbanisme. Les observations peuvent être déposées sur le registre papier aux jours et heures d'ouverture, lors des permanences, y compris un samedi matin. Le public pourra, à ces occasions, rencontrer la commission d'enquête pour échanger, pour exprimer ses remarques et ses suggestions. Le courriel sur la boîte de la préfecture et la voie électronique sur le site de l'Atelier breton de la Région Bretagne permettront également de déposer des observations.

Temps d'échange – Questions / Réponses

Q10 Le président de l'APPSAM estime que la MRAE n'a pas demandé la mise en conformité du projet avec le PPRSIM, mais a demandé de revoir les hypothèses de montée des eaux. Toutes les indications vont dans le sens de prévisions de montée des eaux bien plus importantes que ce qui a été anticipé jusqu'à maintenant. Il ajoute que le président de la Région Bretagne a dit récemment qu'il fallait s'attendre à 1 m de montée des eaux, et non 60 cm, tout comme le Haut Conseil Breton pour le Climat (HCBC) qui anticipe 1 m, 1 m 50, voire 2 m dans la pire des situations. Par ailleurs, il indique avoir lu dans les documents de la Région que la gare contribuait à la protection de la ville de Saint-Malo. Il estime que la gare va constituer une sorte d'île qui va aggraver les risques de submersion par déroutement des flux de part et d'autre de la gare maritime. Il demande que la GEMAPI soit saisie de l'intégralité de la défense maritime de Saint-Malo. Il regrette que la Région se contente de répondre que la gare maritime sera submersible de temps en temps. En tant que contribuable et citoyen, il trouve étonnant que l'on investisse 20 ou 25 millions dans une gare submersible, et s'interroge sur la possibilité d'assurer un tel équipement. Par ailleurs, il exprime son incompréhension sur le passage de la surface de la gare de 4 000 m² à 7 200 m² alors que le *Saint-Malo* disposera de 10 passagers de moins que le *Bretagne*. Selon lui, il n'y a pas d'équivalent dans toute l'Europe occidentale pour des trafics équivalents ou supérieurs, alors que le dimensionnement de la gare pose un problème, notamment le long de l'écluse. Enfin, il conteste la partie des visuels. L'œil humain focalise mais ne zoome pas. A la publication des visuels de la Région, il s'est rendu sur place et a dû zoomer l'image de la Région dans un rapport de 7 (soit 7² en matière de surface). Il estime que les visuels fournis par la Région ne représentent pas la réalité. Selon lui, l'image projetée depuis la digue des Bas-Sablons montera jusqu'à 4 ou 5 m au-dessus des remparts, ce qui se fera au détriment des 100 000 visiteurs annuels du site.

Réponse de Monsieur PERRIN-SARZIER

Sur les visuels, je ne pense pas que nous aurions un avis favorable des ABF si nous avons porté atteinte au patrimoine malouins. J'ai dit tout à l'heure que j'avais l'occasion de travailler avec des ABF sur d'autres projets. J'ai un exemple sur un bâtiment rennais. Quand l'ABF dit non, c'est non, et on reballe notre projet. Si l'architecte des Bâtiments de France nous avait dit non, nous aurions dû revoir notre copie. Je le dis pour que ce soit aussi porté au débat. Donc, sauf à considérer qu'il y a une inconscience collective des services de l'État et de notre part, je ne pense pas que l'on puisse considérer que nous avons agi n'importe comment.

Sur le premier point soulevé, il renvoie au questionnement évoqué tout à l'heure. Il faut aller jusqu'au bout du raisonnement : si on considère que l'élévation du niveau de la mer rend la construction impossible à cet endroit, il ne faut pas faire de gare du tout, quelle qu'elle soit, puisque quand on l'élève, vous dites que ça va renforcer l'effet de submersion par le dévoiement des eaux de part et d'autre, et si on la laisse au niveau où elle est, elle va être submergée. Mais cela va poser des problèmes beaucoup plus lourds parce que cela signifie qu'il faut arrêter la construction, voire l'habitation dans une partie substantielle de la ville. La question, c'est qu'il y a des endroits où nous allons devoir accepter que lutter contre les éléments n'a pas de sens. J'ai pris l'exemple de Lancieux, il y en aura peut-être d'autres, c'est ce qu'a voulu dire le président du conseil régional, et c'est ce qu'a rapporté mon collègue Daniel CUEFF. On ne sait pas s'il y aura encore demain un tire-bouchon pour aller à Quiberon. La nature va reprendre ses droits à certains endroits, mais se dire qu'à Saint-Malo on va laisser la nature reprendre ses droits...

Il y a deux scénarios : ou bien on se dit que l'on ne pourra pas lutter contre cette submersion et dans ce cas, il faudra revenir au Saint-Malo en l'Isle que l'on a connu à des périodes très antérieures, ou bien l'on considère qu'il faut maintenir un système d'endiguement. Je n'ai pas dit tout à l'heure que la gare contribuait au système de protection. J'ai été très précis dans les propos. J'ai dit que, à cet endroit de l'infrastructure portuaire, je ne parlais pas de la gare, je parlais de ce qui est derrière les embectages, c'est-à-dire une digue qui contribue au système de protection de la ville. Sauf erreur de ma part, c'est bien intégré dans la gestion globale de lutte contre la submersion. Je me souviens, pour avoir été aussi élu municipal dans cette ville, que l'on est parti d'une situation très fragmentée en système de défense. Alors qu'aujourd'hui, en partant de Rochebonne et du sillon pour aller précisément jusqu'aux infrastructures portuaires, c'est bien tout le système d'endiguement qui est envisagé globalement. D'ailleurs, le PPRSM précédent avait bien été construit sur ce périmètre. Donc, le nouveau PPRSM va être construit en intégrant l'intégralité des ouvrages de défense, de Rochebonne jusqu'au port, et celui-ci contribue au système de défense. Je me souviens de scénarios dans le premier PPRSM, c'était le mandat 2008, où l'on faisait des scénarios de bris dans la digue et de portes d'écluses cassées avec des entrées d'eau simultanées. Ces scénarios intégraient bien l'intégralité du périmètre.

Q11 Un habitant de Saint-Servan précise que pour aller vers les îles Anglo-Normandes, la carte d'identité suffit, ce qui doit limiter les temps d'attente. Par ailleurs, il s'interroge sur la part de l'investissement du projet qui revient à la Ville. Enfin, il estime qu'EDEIS, gestionnaire d'aéroports, a imposé la passerelle car cela ressemble aux passerelles des aéroports. Il ajoute que les sociétés aéroportuaires font du bénéfice sur les touchers d'avion et les commerces, et il estime qu'il y aura une augmentation du trafic sur le port. Enfin, il évoque le projet d'un tunnel entre le continent français et Jersey et Guernesey, ce qui permettrait aux îles de combler le manque de main d'œuvre.

Réponse de Monsieur PERRIN-SARZIER

Le trafic des îles Anglo-Normandes ne représente pas la totalité du trafic du terminal dans lequel il faut aussi inclure le trafic transmanche opéré par Brittany Ferries. Concernant la carte nationale d'identité, ce sont des dérogations que seule l'île de Jersey obtient du Home Office à Londres, et seulement pour des voyages à la journée. Donc pour l'instant, on est sur des systèmes dérogatoires dont on a aucune assurance qu'ils soient maintenus. Cela ne résout pas le problème du Transmanche pour lequel on va appliquer l'EES.

Au sujet du financement, la Ville n'est pas financeur du projet du terminal du Naye puisque ce projet est sous maîtrise d'ouvrage de la Région qui le finance. On travaille avec la Ville car elle est intéressée à ce que la voirie soit connectée à ce qu'il y a avant et après. La Ville de Saint-Malo ne participe donc pas au financement du projet du terminal et pour répondre à une question posée lors d'une précédente réunion publique, ce n'est pas cela qui va faire augmenter les impôts locaux.

EDEIS est concessionnaire et n'intervient absolument pas dans la conception du projet. Précisément, quand la concession précédente est arrivée à échéance, nous avons lancé un premier appel d'offres dans lequel le concessionnaire devait construire la gare du Naye mais cet investissement était trop lourd à porter par un opérateur privé sur une durée de concession courte. Nous avons donc sorti le terminal du Naye de la concession et le concessionnaire a été choisi ensuite. La procédure s'est conclue en 2019 pour une entrée en service d'EDEIS en 2020. Par conséquent, EDEIS n'est pas prescripteur du tout de la manière dont le bâtiment est conçu, ni de ses dimensions. Quand le projet sera achevé, le bâtiment sera remis à EDEIS qui sera chargé de son exploitation. Comme cela a été dit tout à l'heure, l'objectif n'est pas une augmentation du nombre de rotations des bateaux, mais une optimisation des horaires d'escale.

Concernant le tunnel, il se trouve que je rencontre, avec quelques collègues, les autorités de Jersey et de Guernesey assez fréquemment. Jamais les ministres de Jersey et de Guernesey n'ont évoqué ce sujet. Par ailleurs, je suis étonné des chiffres qui ont été donnés dans la presse : 50 km, c'est la longueur du tunnel sous la Manche. Quand vous prenez le coût de construction du tunnel sous la Manche et que vous l'actualisez, je pense qu'on va être largement au-dessus des chiffres annoncés. Je m'étonne également des chiffres de fréquentation journalière qui sont affichés, je crois avoir lu un trafic de 200 000 passagers par jour. Je ne vois pas 200 000 personnes partir de Normandie pour aller à Jersey et Guernesey quotidiennement. Enfin, je n'ai aucune information sur la réalisation de ce projet. Cela pourrait peut-être intéresser nos collègues normands... Je m'interroge aussi sur l'impact environnemental d'une telle opération, en particulier concernant la sortie du tunnel sur la presqu'île du Cotentin qui comprend des sites remarquables. J'ai beaucoup de doutes sur la concrétisation d'un tel projet dans un horizon de temps décent.

Q12 Un participant évoque l'importance du terre-plein et du giratoire du Naye, des écluses et de la cale de la Bourse comme ouvrages de défense majeurs de Saint-Malo, indépendamment de la digue. Dans ce projet qu'il considère capital pour Saint-Malo et pour le développement portuaire, il note qu'il est proposé de réhausser la totalité du terre-plein pour le monter à une cote de 8,34. C'est la réponse au PPRSM en vigueur. Il s'interroge sur l'opportunité que représentent ces investissements à hauteur de 150 millions pour nourrir un peu d'ambition pour Saint-Malo, et trouver là une réponse adaptée à du très long terme pour le maintien de Saint-Malo. Il suggère de profiter de cette réflexion pour que la cote de 8,34 soit repensée à une altimétrie

telle que l'on fasse de cet ouvrage de défense majeur de Saint-Malo, un ouvrage durable. Il ajoute qu'à la lecture des références du GIEC et des termes du président de la Région Bretagne, l'importance du sujet de la montée des eaux est évidente puisqu'on voit des chiffres annoncés supérieurs à 60 cm. Il se dit par ailleurs étonné de l'instruction du permis de construire en cours, dans la mesure où le plan local d'urbanisme en vigueur ne lui semble pas être respecté. Il observe que la hauteur du bâtiment proposé à 10 m, et aujourd'hui à 8 m, ne respecte pas la règle du PLU en vigueur qui est de 7 m, sachant que ces 7 m sont mesurés par rapport au terrain naturel qui va être réhaussé de 80 cm pour la partie la plus basse du terre-plein, puisqu'il a été expliqué que le terre-plein est en cuvette. Aujourd'hui, il souligne que l'altimétrie de la gare est à une cote de 8 m par rapport aux 8,34 qui ne sont pas le terrain naturel. Il l'est au niveau de la voie d'accès aux ouvrages des écluses. Selon lui, 8,34 c'est la cote haute de la voirie et non pas de la gare maritime actuelle. Enfin, il estime que le zonage actuel du PLU en vigueur ne prévoit pas que la gare maritime puisse être réalisée en zone UPP. Il existe actuellement deux zonages sur ce site, un zonage UPB pour les ouvrages de gare maritime, et un zonage UPP pour les équipements publics de voirie. Or, il remarque que le permis de construire déposé est en partie sur les équipements publics de voirie. Il demande donc si le projet de permis de construire n'est pas en avance par rapport à la révision du PLU qui est en cours de finalisation.

Réponse de Madame TANG

On est effectivement sur deux zonage différents : la zone la plus à l'ouest est à 7 m et la zone côté voirie autorise une limitation de bâtiment à 15 m de haut, et le bâtiment est prévu sur les deux zones. Vous me dites que la zone à 15 m n'est pas constructible alors qu'il y a une autorisation à construire à 15 m (réponse de l'intervenant dans la salle : « je ne parle pas de hauteur, je parle d'usage : la zone UPP du PLU en vigueur est destiné à la réalisation des gares maritimes, la zone UPB n'est pas destinée à la réalisation »).

Réponse de Monsieur PERRIN-SARZIER

Le projet a été travaillé avec le service urbanisme de la Ville. S'il y avait eu une problématique de zonage ou de respect du PLU, on n'aurait pas manqué de nous le rappeler. On va prendre en compte la question et essayer de trouver la réponse. On pourra peut-être la remettre dans l'enquête publique, ce qui nous amènera à y répondre. On va trouver un vecteur pour vous répondre. J'ai fait une réunion avec le service urbanisme de la Ville et l'architecte des Bâtiments de France et je pense que nous aurions été alertés s'il y avait un sujet de respect du PLU. En posant la question dans le cadre de l'enquête publique, cela nous permettra d'apporter une réponse et de la porter à la connaissance de tout le monde.

NOTE POST REUNION

L'extrait du règlement littéral du PLU de Saint-Malo est sans ambiguïté sur la possibilité de réaliser une gare maritime en zone UPP, dans la mesure où il s'agit bien d'un équipement public dont les activités sont en lien avec le port.

Zone UP : Il s'agit d'une zone correspondant au domaine public maritime dont l'usage est associé aux différentes fonctions et activités liées au Port de Commerce, au Port des Voyageurs, au Port de Pêche, au Port de Plaisance.

Des installations d'équipements publics à vocation administratives, sportives, de loisirs sont implantés sur certaines parties de la zone.

La zone UP comprend :

- La zone UPA correspond à la zone du Port de Commerce
- La zone UPB correspond à l'avant Port : zone des gares voyageurs et trafic roulier
- La zone UPP correspond aux zones d'équipements publics (voirie et équipements)
- La zone UPL correspond aux ports de Plaisance

Q13 Un participant pense avoir compris que le permis avait été déposé en décembre, qu'il était en cours d'instruction, et il avait lu que la commission d'urbanisme de la Ville était favorable. Ces installations n'étant pas juridiquement concernés par le PPRSM, il serait logique, selon lui, que le permis de construire soit signé, sans attendre le résultat des travaux en cours sur le futur PPRSM. Il trouverait cela choquant, en tant que Malouin, car le projet de gare maritime est un investissement important : le dernier chiffrage produit par la Région date d'avril 2022 et aboutit à 122 millions HT, dont un peu plus de 17 millions pour la gare. En « unité de compte malouine », cela représente la moitié d'un musée d'histoire maritime. Ce projet a été déplacé pour des raisons de risque de submersion marine. Il trouverait donc étonnant qu'un musée à 35 millions d'euros soit déplacé pour risque de submersion, et qu'une gare maritime puisse prendre l'eau avec un investissement de 17 millions d'euros pour le même PPRSM. A son sens, il serait intéressant de voir si ce n'est pas l'occasion de remonter les niveaux.

Réponse de Monsieur PERRIN-SARZIER

Un musée peut être construit ailleurs qu'à l'emplacement prévu à l'origine. Pour une gare maritime, c'est compliqué. C'est ce qui explique que, réglementairement, les projets ne soient pas soumis aux mêmes obligations. Je ne suis pas là pour m'exprimer sur le musée mais, en revanche, nous intégrons autant que possible le risque de submersion. Cela concerne le sujet qui a été évoqué plus tôt pour savoir si on allait au-delà des 8,34. Mais, je reviens sur une autre intervention préalable au sujet de l'élévation qui génère du dévoiement et accentue le risque de submersion. Si je fais la synthèse des deux arguments qui ont été avancés, il y en a un qui plaide plutôt pour élever, et l'autre plutôt pour ne pas élever afin d'éviter ces dévoiements de part et d'autre. Cela représente forcément une difficulté. Je répète que nous n'avons aucun intérêt à construire des bâtiments qui ne sont pas opérationnels. Par ailleurs, souvenez-vous qu'une gare maritime comme celle-là ne fonctionne pas comme un musée : un musée n'ouvre pas et ne ferme pas en fonction des horaires de marée. Il est destiné à ouvrir en permanence. Le fonctionnement d'une gare maritime est lié aux horaires de marées. Il y a forcément des marnages qui, déjà aujourd'hui, rendent inexploitable l'équipement à certains moments. C'est bien la raison pour laquelle il faut faire des travaux, y compris dans la souille et dans les accès nautiques. Pourquoi évoque-t-on

l'optimisation des horaires ? Parce qu'aujourd'hui, avec le tirant d'eau qui est proposé, le marnage important et les cotes ou surcotes qu'on peut être amené à constater, cela va augmenter les plages horaires où l'installation sera inexploitable. L'objectif est de maintenir l'équipement opérationnel. Les compagnies nous disent que si l'on demande à des clients d'embarquer à 8h le matin, ils doivent rendre leur location à 4h du matin. S'ils peuvent partir à Ouistreham à 10h, ils iront à Ouistreham, et Saint-Malo, c'est terminé. C'est l'élément déterminant dans les choix que nous devons faire pour éviter que le port de Saint-Malo soit déclassé. Ce qui est intéressant dans les questionnements que l'on est en train de se poser c'est que veut-on comme ambition maritime à Saint-Malo. Veut-on maintenir l'activité ? Il y a des questions sur le maintien d'activité industrielle dans le port, il y a des questionnements sur la plaisance (en faut-il plus, en faut-il moins ?). Toutes les activités sont questionnées, alors que l'urbanisation a fait que la ville s'est également rapprochée du port. Tout le monde regarde sur les réseaux sociaux les photos de la ville dans les années 50 ou 60. Il y avait beaucoup moins d'habitations à proximité immédiate du port. On constate que les conflits d'usage aujourd'hui sont considérablement plus importants qu'auparavant. La zone située entre le boulevard des Talards et le port n'a plus du tout la forme qu'elle avait autrefois. C'est la raison pour laquelle faire un PLU avec un port au milieu, impose, pour une ville, de se poser des questions existentielles : quelle est la place du port ? Quelle est la place de la ville ? Ce sont des sujets complexes et, en tant qu'ancien élu d'opposition dans cette ville, je peux dire que tout le monde a mené des réflexions pour savoir jusqu'où on allait aller, et comment on allait agir.

Q14 Un représentant de l'association Bretagne vivante estime que la réflexion ne doit pas concerner que la gare maritime seule, mais également les installations au sud et au nord. Le terre-plein du Naye est actuellement plus bas que le niveau 8 34. Atteindre ce niveau, c'est se mettre au niveau du PPRSM. Il s'étonne que le niveau envisagé ne soit pas le résultat d'une concertation avec la Ville. Celle-ci aurait dû demander pendant l'étude de prévoir la montée des endiguements ouest qui font partie du système d'endiguement de Saint-Malo. Ils devront être remontés car il est clair que, dans le demi-siècle qui vient, la ville de Saint-Malo va tout faire pour se protéger, quitte éventuellement à remonter un parapet sur le sillon. Mais si on remonte un parapet, il faudra remonter toute la voirie située devant le projet. Il estime que le projet devrait être concerté à une vision d'anticipation de la Ville. Celle-ci doit être calée sur ce que dira le PPRSM demain.

Réponse de Madame TANG

Je confirme que nous avons des échanges avec l'agglomération de Saint-Malo qui est titulaire de l'arrêté préfectoral sur le système d'endiguement. Celui-ci n'est aujourd'hui pas complet et l'échange sera poursuivi puisqu'un comité de pilotage a été monté pour la mise à jour du PPRSM. Nous allons partager les données du projet afin de nous faire confirmer s'il répond aux attentes.

Q15 Un représentant d'Osons rejoint ce qui vient d'être dit dans la salle. Selon lui, il ne faut pas considérer que le dossier est binaire, qu'il y a d'un côté ceux qui veulent la gare maritime et de l'autre, ceux qui ne veulent rien. On ne peut imaginer quelque chose de durable qui soit basé sur un PPRSM caduc. Il ajoute que les participants ne sont pas présents pour être en bataille contre le projet, mais comme des citoyens conscients du changement d'époque. Il considère que l'époque où on disait que le choix était binaire est terminé.

Réponse de Monsieur PERRIN-SARZIER

Je n'ai jamais considéré que le débat était binaire mais que les débats portent sur des sujets différents. On a parlé de la hauteur du bâtiment qui est un sujet urbanistique. Sur le sujet plus général de l'endigement, nous avons dit que les réflexions n'étaient pas abouties et que nous nous inscrivions dans la stratégie globale, et dans celle qui va être posée par Saint-Malo Agglomération. Je fais confiance aux experts du dossier qui nous diront jusqu'où il faut monter. Mais, on ne pourra pas être dans les injonctions contradictoires : on devra peut-être monter pour des raisons de protection et de défense de la ville contre un risque de submersion qui sera plus lourd demain qu'aujourd'hui. On ne pourra pas, à ce moment, nous opposer des hauteurs plus importantes des bâtiments.

Q16 Le même représentant d'Osons estime que la proposition de remonter le niveau du terre-plein doit absolument être inscrite dans l'enquête publique. Il ajoute que, pour tout citoyen, il faut analyser ce qu'il y a derrière le projet, le risque qui est encouru derrière en termes de surface et d'activité. Il estime que c'est être conscient que d'insister sur cette question. Il ajoute que, comme pour toute enquête publique, les associations vont se concerter pour effectuer un travail fouillé et correct sur le dossier. Ainsi, le 10 avril, les associations vont se rencontrer. Puis le 25 sera organisée une réunion publique des associations. Il répète que l'objectif n'est pas de lutter contre un projet, mais de l'inscrire dans les préoccupations des citoyens sur les 50 prochaines années.

Réponse de Monsieur PERRIN-SARZIER

Tout d'abord, je suis un citoyen également. Par ailleurs, j'ai habité suffisamment longtemps à Saint-Malo, dans des zones submersibles, pour ne pas être inconscient. Nous travaillons sur ces sujets en continu. Les équipes qui travaillent, non seulement sur le projet mais plus généralement à la direction des ports, sont en concertation permanente avec le pilotage réalisé par Saint-Malo Agglomération. Concernant précisément le risque de submersion, puisque les ouvrages portuaires s'inscrivent dans le système de défense, j'estime nécessaire qu'il y ait une conscience citoyenne sur ce sujet. En effet, à un moment donné il va falloir faire des choix, soit celui de renforcer et de monter les systèmes de défense actuels qui seront, pour certains, insuffisants, soit laisser la nature reprendre ses droits. Ces choix sont terribles parce que, à Lancieux, il fallait déplacer une seule maison. Rendons-nous compte de ce que cela signifie à Saint-Malo s'il faut déplacer une partie substantielle des habitations. La gare maritime n'est pas un lieu d'habitation. Il faut aussi avoir une culture du risque et cela n'a pas la même signification sur des locaux de sommeil ou bien sur des équipements publics qui fonctionnent en continu : si un jour la sous-préfecture n'est plus opérationnelle pour des raisons de sécurité civile, cela représentera un problème. C'est la même chose pour les pompiers : j'ai connu des casernes situées en zones inondables. Sur une gare maritime, le risque doit également être appréhendé ou calculé en fonction de cette réflexion. Je veux vous assurer que ces sujets sont complètement intégrés et l'intérêt du travail mené, c'est de contribuer à la défense de la ville de Saint-Malo contre la submersion, sauf à ce qu'on décide de rendre une partie substantielle de la ville à la mer, mais je pense que ce ne sera le choix de personne ici. Nous nous inscrivons complètement dans cette démarche et nous suivrons les préconisations de Saint-Malo Agglomération et des travaux qui seront conduits. Pour reprendre simplement le sujet des matériaux sédiments, je pense que l'on va en avoir suffisamment pour éventuellement contribuer aussi au rehaussement des systèmes de défense. Aujourd'hui, réutilise-t-on l'intégralité des sédiments ?

Réponse de Madame TANG

On réutilise l'intégralité mais c'est tout le système de digue qu'il faudrait remonter. Même avec une vision à très long terme, rehausser de manière très ambitieuse l'intégralité du terminal ne suffira pas. Aujourd'hui, tout le système portuaire doit être considéré. Par exemple, les niveaux d'eau des bassins intérieurs sont abaissés avant les grandes marées afin d'absorber le surplus d'eau. Cela sert de bassin tampon. La marée redescend ensuite. Le PPRSM est un plan de réduction des vulnérabilités, un plan d'aménagement du territoire en cohérence. Il est biaisé de ne parler que d'une cote car le système d'endiguement constitue un ensemble au fonctionnement global : les bassins intérieurs, le bon fonctionnement des pompes, et surtout la continuité des digues, c'est bien cela aussi qui fait que ce système fonctionne ou pas.

Q17 Un ancien navigant, originaire d'une vieille famille d'intramuros et de Saint Servant estime que l'on est en train de tout « pasteuriser » à Saint-Malo et se réjouit que ses aïeux n'aient pas eu l'état d'esprit qu'il constate aujourd'hui. Il se dit déçu de cette soirée alors que le projet lui semble beau. Selon lui, auparavant, l'objectif premier des malouins, c'était leur port : à l'époque il y avait la pêche à la morue, le commerce, l'ensemble des trafics. Il se désole de l'historique des trafics perdus sur le port de Saint-Malo : les hydrocarbures, le frigo... Il se demande ce que l'on va faire à Saint-Malo, et se rappelle que, lorsque les ferrys étaient désarmés en hiver dans les bassins, les gens se plaignaient car cela cachait la lumière. Il exprime sa fierté d'avoir été navigant breton, derrière son patron, derrière une région Bretagne qui allait de l'avant. Il ajoute qu'il faut défendre ce projet et arrêter de pasteuriser Saint Malo. Il a le sentiment que l'on va installer une gare maritime dans Disneyland et regrette l'absence de marins, car, avant tout Saint Malo, c'est un port. Il s'interroge sur les flux de camions et de voitures et estime qu'on arrive à saturation. La ville de Saint-Malo va rentrer sous un plan de 3 ans pour construire des logements, mais la circulation est déjà saturée et les nombreux parkings sont payants. C'est ce qui constitue le problème selon lui. Il réitère son soutien au projet de gare maritime et demande à la Région Bretagne de le défendre car ce sont des emplois de navigants, de gens à terre.

Réponse de Monsieur PERRIN-SARZIER

Concernant les accès routiers, il y a deux manières de traiter le sujet. Tout d'abord, c'est la capacité de stockage sur le terre-plein. Ensuite, on a vu dès les premières réunions publiques, qu'il y aurait une problématique à traiter. Cela a d'ailleurs été évoqué en comité de suivi. J'avais pris l'engagement, et il a été tenu, de cofinancer une étude sur la création d'une plateforme logistique rétro portuaire, pour que les camions soient libérés au fur et à mesure et n'aillent pas tous au terminal du Naye en même temps en thrombosant les accès.

On a organisé un COPIL avec Gilles Lurton. Il faut trouver des espaces et ce n'est pas simple car le zéro artificialisation net s'applique. Il se trouve que, par ailleurs, Saint-Malo agglomération a des ambitions sur l'hydrogène. On se dit alors que l'on peut connecter tout cela et aller de l'avant. Nous sommes bien conscients que l'activité de la gare maritime ne doit pas générer un trafic route insupportable pour la vie des Malouins. Nous n'avons pas la solution à date mais on travaille sur le sujet. Nous avons co-financé des études et il y a déjà eu deux COPIL. Pour le reste, cela renvoie à la vocation de Saint-Malo : cela doit-il rester un grand port maritime ? En tout cas, ce ne sera plus le port que ça a été à l'époque car, par exemple, on n'aura plus les hydrocarbures. Mais d'autres choses arrivent : je reprends l'exemple de grain de sail mais il y a d'autres projets. Toutes les activités sont en train de muter. On sait que les trafics du port globalement sont plutôt amenés à diminuer, en particulier les

pondéreux et les trafics à faible valeur ajoutée. Par ailleurs, on sait qu'on utilisera moins d'intrants agricole à l'avenir. Nous avons donc également un devoir pour que Saint Malo reste bien positionné. On a la responsabilité de trouver d'autres activités qui sont plus vertueuses sur le plan environnemental. On a un exemple avec grain de sabbat, mais on en trouvera d'autres. Je sais bien que ce sont de petits tonnages et je ne vais pas ouvrir un débat sur ce sujet parce que cela concerne le port intérieur et pas le terminal ferry. Vous parlez de Cherbourg qui est un port connecté au rail. Même si à Saint-Malo on n'a jamais touché les emprises ferroviaires, je pose juste la question de savoir si, aujourd'hui, on accepterait de faire circuler des trains de marchandises traversant le boulevard des Talards pour arriver jusqu'au port. Cela poserait d'autres problèmes : la ville a avancé, il y a des conflits d'usage nouveaux et ça dépasse un peu la Région. Par ailleurs, je vous assure que, pour ce qui est du soutien à Brittany Ferries, nous avons très fortement mouillé le maillot avec nos collègues normand, et on a mis de l'argent sur la table.

Q18 Un membre d'un collectif sur l'étude du PLU de Saint-Malo et de l'urbanisme souhaite savoir s'il y a eu des études d'impact concernant la circulation au niveau de l'intra-muros en phase travaux et en phase d'exploitation. Par ailleurs, pour éviter la problématique que rencontre aujourd'hui la gare SNCF au niveau de son parvis avec son pôle d'échange intermodal, il demande si une étude est prévue pour solutionner les problèmes potentiels sur un pôle intermodal au niveau du futur terminal du Naye, et si des créations de nouvelles lignes de bus ou de renfort des lignes actuelles sont envisagées. Il souhaite également un dialogue avec les cyclistes.

Réponse de Monsieur PERRIN-SARZIER

L'objectif est bien d'avoir une voirie pouvant accueillir de la dépose-minute de la dépose taxi et la circulation de bus. Le gabarit de la chaussée le prévoira. Concernant le vélo, l'apport essentiel du projet est de fiabiliser la liaison Saint-Servan / Intramuros car tout le monde reconnaît que le rond-point du Naye est un espace extrêmement contraint avec des flux qui se croisent engendrant des problèmes de sécurité pour les cyclistes comme pour les piétons. D'ailleurs, un gros travail est en cours avec les services de la Ville sur l'accès au terminal du Naye mais aussi à la cale du Naye parce qu'il y a également un conflit d'usage potentiel entre les usagers de la cale du Naye. Le but est de séparer autant que possible les flux et de fiabiliser les circulations douces sur un espace très contraint.

Concernant le trafic terrestre, une modélisation spécifique a été réalisée sous la forme d'un état initial et de modélisations en phase travaux et en phase d'exploitation. Les temps d'attente supplémentaires sont indiqués dans l'étude, qui a été présentée en comité de suivi et sera disponible dans le dossier d'enquête publique. Enfin, je précise qu'il n'y aura pas de travaux nocturnes.

Pour conclure, je vous remercie et vous invite à contribuer à l'enquête publique. Je ne doute pas que ça sera fait mais c'est également un moyen pour nous d'apporter des réponses supplémentaires. Je répète que ce projet fera l'objet d'autres travaux du comité de suivi, d'autres réunions publiques, et que s'il passe en phase travaux, des visites de chantier seront organisées. J'en profite pour remercier Madame FAYSSÉ, garante de la CNDP, qui va terminer sa mission maintenant. Son action a contribué à la bonne tenue du débat et c'est un élément important. Merci à tous et à très bientôt.