



Pièce N°7 – annexe 4 : Rapport final de la Concertation continue

Dossier d'Enquête Publique du projet d'aménagement des infrastructures maritimes et terrestres du Terminal du Naye – Port de Saint-Malo (35)



CONSULTING

SAFEGE
1, rue du Général de Gaulle
CS 90293
35761 SAINT GREGOIRE cedex

Agence Bretagne Pays de Loire

Version : 1

Date : Avril 2024

Nom Prénom : Tang Huy-san



Numéro du projet : 16NBL097

Intitulé du projet : Région Bretagne - Avant-port de St-Malo - Terminal du Naye - AMO pour l'établissement des dossiers de demandes d'autorisation au titre du code de l'environnement et l'accompagnement des procédures réglementaires

Intitulé du document : Pièce N°7 – annexe 4 : Rapport final de la Concertation continue couvrant la période du 18 juillet 2023 au 15 avril 2024

Version	Rédacteur NOM / Prénom	Vérificateur NOM / Prénom	Date d'envoi JJ/MM/AA	COMMENTAIRES Documents de référence / Description des modifications essentielles
01	Tang Huy-san		23/04/2023	Pièce ajoutée au dossier d'enquête



Sommaire

1 Rapport final de la concertation continue, couvrant la période du 18 juillet 2023 au 5 avril 2024	4
Annexe 1 – Présentation et compte-rendu de la réunion du comité de suivi du 29 janvier 2024	5
Annexe 2 – Présentation et compte-rendu de la réunion publique du 5 avril 2024.....	5

1 RAPPORT FINAL DE LA CONCERTATION CONTINUE, COUVRANT LA PERIODE DU 18 JUILLET 2023 AU 5 AVRIL 2024

ANNEXE 1 – PRESENTATION ET COMPTE-RENDU DE LA REUNION DU COMITE DE SUIVI DU 29 JANVIER 2024

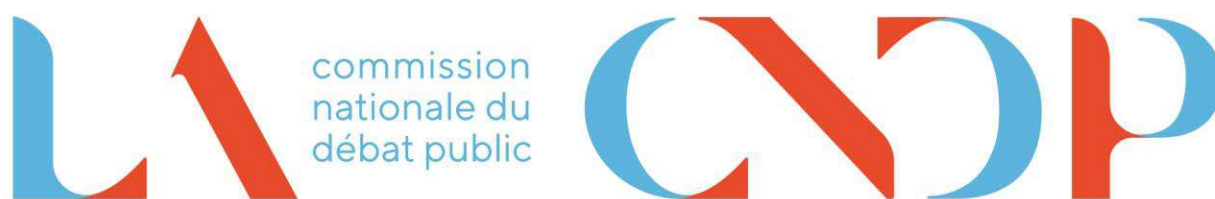
ANNEXE 2 – PRESENTATION ET COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DU 5 AVRIL 2024

Rapport final de la concertation continue

Projet de modernisation du
terminal ferry du Naye à St
Malo

Danielle FAYSSE
garante.

Date de remise du rapport : 22 avril 2024



SOMMAIRE

Synthèse pour les décideurs et pour le public.....	3
Les enseignements clés de la concertation continue	3
Fiche d'identité du projet.....	5
Les chiffres clés de la concertation préalable	7
Rappel des enseignements et des recommandations de la concertation préalable.....	8
Rappel des recommandations inscrites dans le bilan de la concertation préalable	8
Engagements du responsable de projet	8
Mission de la garante	10
Décision de la CNDP	10
Mission de la garante	11
Organisation et modalités de la concertation continue	12
Déroulement de la concertation continue	12
Evolution du projet au cours de la concertation continue	19
Résultats de la concertation continue	20
Avis de la garante sur le déroulé de la concertation, et recommandations au maître d'ouvrage sur les modalités d'information	22
LISTE DES ANNEXES.....	22

SYNTHESE POUR LES DECIDEURS ET POUR LE PUBLIC

Les enseignements clés de la concertation continue

La Région Bretagne a engagé un projet de modernisation du terminal ferry du Naye situé à Saint Malo.

La concertation préalable s'est déroulée du 1^{er} octobre au 13 novembre 2020 sous l'égide de la CNDP. Les réunions publiques et ateliers ont pu se dérouler de manière satisfaisante malgré la COVID. Suite à la publication du bilan des garants, la Région a fait le compte-rendu de ses engagements et a décidé de poursuivre son projet. La CNDP a ensuite désigné une garante pour la concertation continue, obligatoire jusqu'au démarrage de l'enquête publique.

La concertation continue s'est déroulée du 03 mars 2021, au 05 avril 2024.

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

La séance d'installation du comité de suivi a été suivie de deux réunions au cours desquelles les scénarios d'aménagement ont été débattus. Un vote final a été réalisé. Une réunion publique, organisée le 31 mai 2022, a rassemblé 250 personnes. Elle a permis de présenter le scénario n°3, le plus complet, retenu.

Le site internet du projet a diffusé l'ensemble des études au fur et à mesure de leur avancement, et il était possible de déposer des interventions sur ce site.

Les quatre comités de suivi organisés en 2022 et 2023 ont été principalement consacrés à l'intégration paysagère de la nouvelle gare maritime, en passant assez vite sur les autres sujets environnementaux.

Deux rapports intermédiaires de la garante ont été publiés chaque année et sont disponibles sur le site de la CNDP et celui de la Région Bretagne.

Les préconisations de la garante précisait qu'il ne faut pas « occulter » les aspects environnementaux du projet dans le cadre de la concertation continue : des études d'impact ont été réalisées et ont donné lieu à des évolutions et à des remarques des autorités administratives, qu'il convient de porter à la connaissance du public et de verser au débat.

Ces sujets ont été examinés et débattus en janvier 2024, lors du 6^{ème} comité de suivi.

Une seconde réunion publique a été organisée le 5 avril 2024, quelques jours avant le lancement de l'enquête publique. Elle a rassemblé 190 personnes et a permis de présenter l'évolution du projet, la procédure et le dossier d'enquête publique et de débattre avec les nombreux intervenants.

Sur le fond, lors de la concertation continue la grande majorité du public a reconnu la nécessité de moderniser le terminal ferry et d'aménager les accès maritimes pour accueillir les nouveaux navires et augmenter le temps d'accessibilité du terminal par rapport aux horaires de marées.

De la même façon, l'intérêt de réorganiser les espaces terrestres et de reconstruire la gare maritime en repensant les espaces publics et en améliorant la liaison entre le terminal du Naye et la ville de Saint-Malo est partagé.

La concertation a été l'occasion d'engager une réflexion avec la Ville et l'Agglomération sur l'incidence du projet sur la circulation qui devrait augmenter de 25%, l'interface ville-port, la liaison avec Saint-

Servan. Une étude, cofinancée par la Région et l'Agglomération, a été initiée sur la création d'une plateforme logistique rétro portuaire.

a gestion des sédiments extraits lors des aménagements des entrées de port à fait l'objet d'interrogations auxquelles la Région a apporté des réponses, qui devront encore être précisées.

Outre le débat sur les questions environnementales, beaucoup d'échanges ont porté sur les hauteurs du bâtiment du terminal et de la passerelle et l'adaptation du projet au risque de submersion marine.

À la suite de ces débats, parfois tendus, la Région Bretagne a décidé de réduire de 10 m à 8 m la hauteur totale du bâtiment et de la passerelle d'accès au poste 1, ce qui répond également à la demande de l'Architecte des Bâtiments de France.

Cette évolution du projet n'a manifestement pas satisfait certains intervenants et la discussion s'est progressivement déplacée sur la question de la surface de plancher nécessaire au fonctionnement de la gare maritime (7300 m²) et, par voie de conséquence, sur la nécessité de réaliser un bâtiment sur deux niveaux.

La qualité et la fiabilité des visuels produits par le maître d'ouvrage, en particulier depuis la digue des Bas-Sablons ont été mises en cause.

L'autre point de controverse concerne la prise en compte de l'évolution du niveau de la mer pour l'établissement du projet (terre-plein et bâtiment). Plusieurs associations et intervenants considèrent qu'il faut déjà prendre en compte la réactualisation des données qui seront fixées par le PPRSM (Plan de Prévention des Risques de Submersion Marine) en cours de révision. Ils estiment qu'il serait sage de se baser sur une hausse du niveau de la mer, à l'horizon 2100, de 1 m ou 1,20 m et non de 60 cm, comme dans l'actuel PPRSM. Le projet s'intègre également dans un schéma global de stratégie d'endiguement de l'ensemble de la ville qui reste à réévaluer dans le cadre du PPRSM.

FICHE D'IDENTITE DU PROJET

Maitre d'ouvrage :

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

Contexte du projet :

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

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

Localisation du projet :



Objectifs du projet selon le Maître d'Ouvrage :

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

Caractéristiques principales :

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

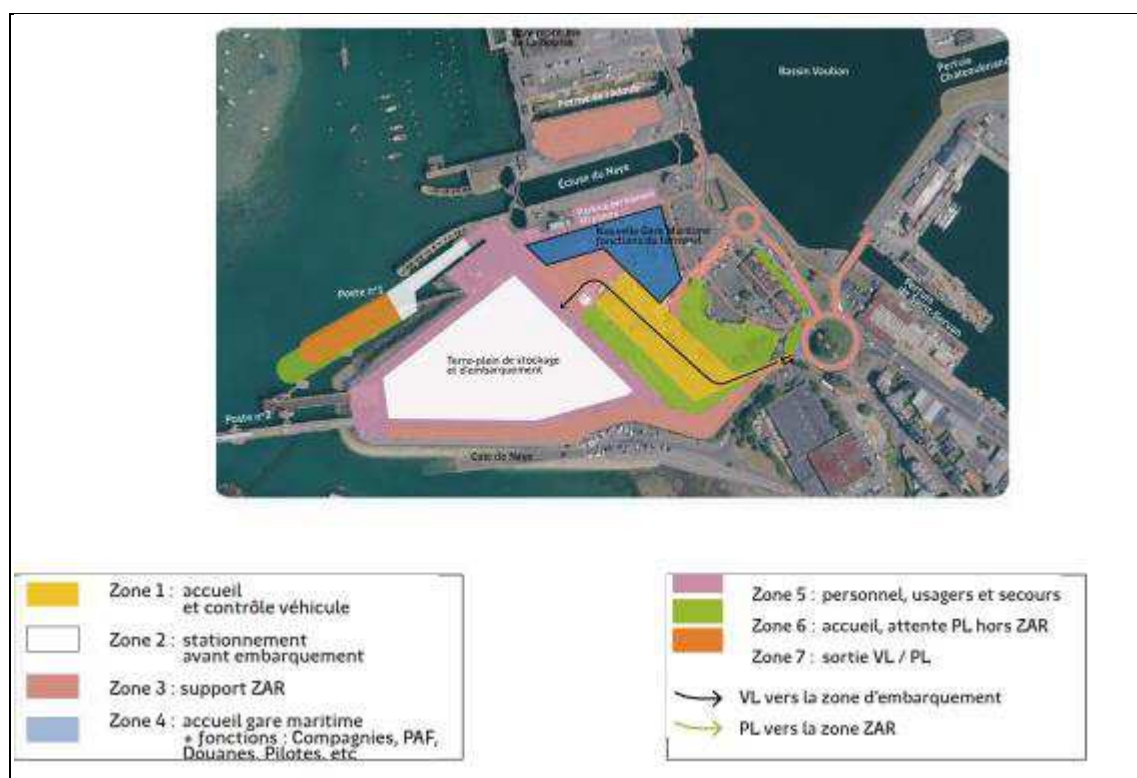
- L'option dite « de référence » est la plus proche de ce que l'on pourrait aussi nommer « option 0 ». Elle ne prend en effet en compte que des travaux obligatoires du fait de l'obsolescence des installations et donc liés à des considérations de sécurité et de sûreté. Toutefois, ce scénario inclut également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

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

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

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

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



Coût du projet

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

Calendrier :

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

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

LES CHIFFRES CLES DE LA CONCERTATION PREALABLE

- **Quelques dates clés :**
 - 25 juin 2019 : saisine de la CNDP par la Région Bretagne au titre de l'article L.121-8 du Code de l'environnement
 - 3 juillet 2019 : décision d'organiser une concertation
 - 3 juillet 2019 : décision de désigner les garants : Danielle FAYSSE et Pierre GUINOT-DELERY
 - 1^{er} octobre 2020 - 13 novembre 2020 : dates de la concertation préalable
 - 4 décembre 2020 : publication du bilan des garants
 - 12 février 2021 : publication de la réponse du porteur de projet au bilan des garants
- **Périmètre de la concertation : 72 communes, 2 départements, 1 région**
- **390 Exemplaires du dossier du maître d'ouvrage**
- **186 Exemplaires du résumé non technique**
- **7000 Tracts distribués**
- **85 Affiches réglementaires**
- **422 Affiches informant de la réunion publique du 1^{er} octobre 2020**
- **Mise en place en 4 endroits de la ville d'une exposition comportant 4 panneaux présentant le projet**
- **Evènements publics**
 - 120 participants à la réunion publique du 1^{er} octobre 2020
 - 89 participants aux 4 ateliers thématiques
 - 90 personnes rencontrées lors des permanences des porteurs de projet
 - 60 connections au site internet lors de la réunion publique du 13 novembre 2020
- **1890 Connexions au site internet** www.bretagne.bzh/actualites/modernisation-du-terminal-ferry-du-naye
- **56 Questions posées**
- **25 Contributions**

RAPPEL DES ENSEIGNEMENTS ET DES RECOMMANDATIONS DE LA CONCERTATION PREALABLE

Rappel des recommandations inscrites dans le bilan de la concertation préalable

Précisions à apporter de la part du responsable du projet

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

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

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

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

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

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

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

Engagements du responsable de projet à l'issue de la concertation préalable

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

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

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

- Les nuisances sonores engendrées par les navires à quai et la qualité de l'air ;
- L'intégration du projet dans le paysage urbain ;
- Le lien "ville-port" ;
- Les impacts de l'augmentation du trafic routier sur la ville (congestion éventuelle de la circulation, qualité de l'air, bruit) ;

- La cohérence de la modernisation du terminal avec d'autres projets locaux (port de plaisance des Bas-Sablons...).

La Région Bretagne s'est engagée à mettre en œuvre les actions suivantes, à l'issue de la concertation préalable :

Le comité de suivi

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

Les compléments d'études

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

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

Les nuisances sonores occasionnées par les navires amarrés la nuit

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

Solution provisoire

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

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

Solution définitive

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MISSION DE LA GARANTE

Décision de la CNDP

A la suite de la concertation préalable sur le projet de modernisation du terminal ferry du Naye (Saint - Malo), menée du 1^{er} octobre au 13 novembre 2020, le Conseil Régional de Bretagne a décidé de poursuivre son projet.

La Commission nationale du débat public a chargé Danielle FAYSSE de suivre cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Dans sa décision du 3 mars 2021, la CNDP a :

- Pris acte du bilan des garants de la concertation sur le projet de modernisation du port de Saint-Malo, terminal ferry du Naye ;
- Pris acte du document publié par le maître d'ouvrage présentant les enseignements tirés de la concertation préalable et les réponses apportées aux recommandations du bilan des garants ;
- Considéré que les réponses sont suffisamment complètes et argumentées ;

- Considéré que le comité de suivi devrait être un lieu de débat sur le choix du scénario qui sera retenu pour la modernisation du terminal ferry ;
- Désigné Madame Danielle FAYSSE garante chargée de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de la dernière enquête publique sur le projet de modernisation du port de Saint-Malo, terminal ferry du Naye ;
- Précisé que la garante établira un rapport annuel aux dates anniversaires de sa désignation et un rapport final, qui sera joint au dossier d'enquête publique.

Mission de la garante

L'objectif de la concertation continue (L121-14 du Code de l'environnement) est d'assurer le continuum de l'information et de la participation du public entre la fin de la concertation et le début de l'enquête publique.

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

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

ORGANISATION ET MODALITES DE LA CONCERTATION CONTINUE

Déroulement de la concertation continue

La concertation continue s'est déroulée du 3 mars 2021 au 5 avril 2024.

Elle a donné lieu à 6 réunions du comité de suivi et à l'organisation de deux réunions publiques.

Parallèlement, les études environnementales ont été publiées sur le site internet dédié au fur et à mesure de leur réalisation et certains membres du comité de suivi ont rédigé des contributions qui ont également été publiées. 9 contributions ont ainsi été mises à disposition du public.

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

- Présentation des 4 collèges représentatifs constituant le comité de suivi, composé de 28 membres. : collège des institutions, collège des acteurs économiques, collège des associations environnementales et cadre de vie, collège des riverains non organisés des associations d'habitants. Sa composition a été conçue pour être évolutive.
- Description du rôle du comité de suivi et de ses règles de fonctionnement ;
- Rappel du bilan des garants, de l'avis de la CNDP sur la concertation, du bilan du porteur de projet et de la décision de la Commission Nationale de Débat Public ;
- Présentation du complément à l'étude socio-économique (scénarios 1 et 2), (l'étude montre, que même si les scénarii 1 et 2 apportent des effets positifs pour le port et le territoire, ces effets restent inférieurs à ceux du scénario 3).

8 octobre 2021 : Réunion du comité de suivi

La présentation du scénario de référence et des trois scénarios d'aménagement envisagés a permis d'informer les membres du comité de suivi réunis en trois ateliers sur l'avancement des études et de débattre sur les questions :

- de dragage et de traitement des sédiments, de déroctage (utilité, techniques, impacts, analyses préalables),
- de l'interface ville-port, ainsi que de la sécurité des piétons et des cyclistes,
- de l'accueil et du transport des passagers à partir du terminal,
- des liens possibles avec le rail dans une perspective de ferroutage,
- des conséquences économiques d'une absence de travaux,
- de la capacité d'accueil des navires et de la fréquentation induite,
- des impacts du Brexit sur les prévisions de fréquentation et le fonctionnement du SIVEP (service d'inspection vétérinaire et phytosanitaire),
- du trafic de marchandises et des poids lourds ;
- du bilan socio-économique,
- de l'accessibilité du terminal à de plus grands bateaux,
- des estimations financières du coût des différents scénarios.

8 décembre 2021 : Réunion du comité de suivi (débats et positionnement sur les scénarios)

La première partie de cette 3^{ème} réunion du comité de suivi a permis au porteur de projet de répondre aux questions relatives à la mise à disposition de l'étude environnementale sur le site, à la demande de révision, préalable à tous travaux d'infrastructure portuaire non urgents et non critiques, du PPRSM avec plus un mètre de montée des eaux à l'horizon 2100 et à la différence de coût entre les scénarios 2 et 3.

Dans un second temps, chaque membre du comité des suivi a exprimé son opinion sur l'opportunité du projet et s'est prononcé sur le choix d'un scénario.

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

Quelques acteurs, peu nombreux, se sont montrés plus circonspects et ont interrogé sur l'opportunité d'augmenter le trafic maritime dans un horizon de diminution des hydrocarbures disponibles et de nécessaire réduction des gaz à effet de serre.

Plusieurs incertitudes et points de vigilance ont été mis en exergue :

- Difficulté d'anticiper le développement du trafic sur la Manche dans un contexte économique difficilement prévisible et dans la perspective d'évolution des techniques de propulsion des navires. Cette incertitude est également fortement liée à la crise sanitaire et aux contraintes engendrées par la mise en place du Brexit dont les effets ne se sont pas encore totalement ressentis. D'où la nécessité de conserver une possibilité d'adaptation du projet ;
- Vu le contexte économique et l'inflation, le coût du scénario retenu, 110 M€, est également appelé à évoluer. (Lors de la présentation du projet en séance plénière du Conseil Régional le coût de l'opération a été réévalué à un montant de 150 M€) ;
- Le sujet du ferroutage doit être intégré à la réflexion globale de développement du port et d'aménagement urbain ;
- Les effets de l'augmentation éventuelle de l'activité du terminal sur la circulation routière, et plus généralement sur les conditions de vie des malouins, devront être pris en compte. Tous les types de flux et tous les modes de déplacement (poids lourds, automobiles, cyclistes, piétons) sont à intégrer dans la réflexion. La nécessité d'un espace de stockage PL hors de la ville a été identifiée ;
- Les perturbations sur le milieu marin, les impacts des travaux sur les riverains, les nuisances sonores des bateaux à quai et les nuisances sonores engendrées par l'augmentation du trafic routier restent des points de vigilance tant des riverains que des associations de protection de l'environnement ;
- Les modalités d'extraction des sédiments et leur devenir sont un sujet de préoccupation. La publication de l'étude d'impact du projet sur l'environnement est très attendue.

21 mai 2022 : Publication du 1^{er} rapport intermédiaire de concertation continue par la garante
(annexe 1)

31 mai 2022 : Réunion publique de présentation du scénario retenu par la Région

Cette réunion, a rassemblé 260 personnes pendant une durée de 2h20.

Le Conseil Régional a exposé et justifié son choix de retenir le scénario d'aménagement le plus ambitieux (n° 3) :

Le projet présente plusieurs volets : l'accès nautique, la gare maritime, l'interface ville-port. Il intègre plusieurs enjeux, notamment le bruit des navires à quai. Sans ce choix du scénario n°3, le port de Saint-Malo risquait un déclassement. Il s'inscrit dans une politique d'investissements sur le port, et va modifier sa configuration, la gare maritime sera à proximité des voies de circulation.

L'ensemble des aménagements prévus a été présenté au public :

- Description de la consistance des travaux d'accès nautiques et des ouvrages génie civil ;
- Dimension environnementale du projet ;
- Volet terrestre du projet, projet de gare maritime, terre-plein ;
- Calendrier du projet.

Lors de la séance d'échanges avec le public, les interventions et les interrogations ont porté sur les thématiques suivantes :

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

14 décembre 2022 : Réunion du comité de suivi

Cette 4^{ème} réunion a débuté par une présentation de l'état d'avancement des études et de leurs conclusions.

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

L'étude paysage a été présentée : le périmètre retenu est celui des co-visibilités. Selon l'étude, le projet n'aura pas d'impact dégradant, même si la zone du terminal est partiellement dégradante à l'est depuis le parking de la cale du Naye.

Etude hydro-sédimentaire : les simulations prennent en compte les travaux du terminal et du port des Bas-Sablons. Les aménagements envisagés auront très peu d'influence sur la courantologie locale. Les principales variations concernent le bassin des Sablons, mais demeurent relativement faibles.

Les procédures d'instruction du dossier de demande d'autorisation ont été présentées.

La suite de la réunion a été consacrée aux réponses apportées par la Région aux différentes contributions publiées sur le site internet et aux échanges avec les membres du comité de suivi

Passerelle et insertion paysagère

Pour l'association Droits de Cité et le Collectif Sablons, le respect du patrimoine bâti (vue sur intra-muros) et du patrimoine naturel (vue sur l'horizon maritime) doit être une dimension incontournable du cahier des charges. Au vu des quelques éléments mis à disposition, ils pensent que le projet, en l'état, porte une atteinte significative à la visibilité de la façade Sud emblématique de la cité corsaire. En conséquence, ils demandent la suppression de la passerelle et l'adaptation du projet de la gare. Leur position sera affinée lorsque seront mis à disposition du public des plans plus précis et de nouvelles simulations visuelles.

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

En réponse, les caractéristiques et usages de la passerelle ont été présentés par le porteur de projet : longueur de 117 mètres ; hauteur de 8 mètres en conformité avec le PLU ; 3,50 mètres de tirant d'air pour laisser passer les véhicules ; la passerelle sera ouverte et non vitrée ; poteaux bois et casquette pour protéger des intempéries.

Les échanges avec l'architecte des bâtiments de France ont été entamés. Le dépôt de la demande d'autorisation d'urbanisme est prévu en mars 2023, après le dépôt de la demande d'autorisation environnementale.

Les discussions se sont poursuivies entre les partisans du projet, vu comme une gare paysage, qui reprend l'esprit du lieu de Saint Malo et va requalifier le site et ceux qui s'inquiètent de l'occultation de la vue sur remparts depuis la cité d'Aleth et le port des Bas-Sablons. Le terminal étant au milieu de tout un ensemble patrimonial.

Le fonctionnement de la gare maritime sur deux étages est remis en cause. Pour certains l'utilité de la passerelle est à démontrer car la majorité des passagers transite en voiture. Plusieurs intervenants considèrent que l'impact visuel ne peut pas actuellement être évalué par manque d'éléments techniques.

La Région s'est engagée à mettre de nouveaux visuels à disposition.

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

Scénario retenu

En réponse aux questions extraites des contributions qui interrogent sur la pertinence du scénario retenu et son dimensionnement, la Région a rappelé que l'objectif du projet n'est pas de faire un surinvestissement mais de s'adapter à des tailles de bateaux supérieures et de réaliser un équipement qui permettent de gérer les différents flux.

Montée du niveau de la mer

Il est précisé que le PRRSM, vise à définir un aléa de submersion marine et préconiser les mesures. L'aléa actuel est de 7,50 mètres NGF, soit 8,34 mètres NGF après prise en compte du changement climatique. Le 23 mai 2022, un nouvel arrêté a classé Saint Malo en catégorie A, mais il n'y a pas d'obligation de rehausser le bord à quai. L'altimétrie du terre-plein a été fixée à la cote centennale (14,63 mètres) car les équipements ont une durée de vie longue. Cependant l'exploitation doit être possible aujourd'hui (pente des rampes routières et piétons).

Le représentant de l'Association Bretagne Vivante est intervenu pour indiquer qu'il attend la position de l'Etat sur une éventuelle révision du PRRSM, qui lui semble s'imposer avec le classement en A.

17 mai 2023 : Réunion du comité de suivi

Cette 5^{ème} réunion a été précédée d'une conférence de presse au cours de laquelle M. Perrin-Sarzier, Vice-président du Conseil Régional a présenté, depuis la digue des Bas-Sablons, l'état d'avancement du projet, son phasage et le dispositif mis en place temporairement pour apprécier l'impact visuel de la passerelle.

Cette conférence de presse a aussi permis au maître d'ouvrage de répondre aux critiques de certaines associations intervenues à plusieurs reprises dans la presse et lors d'une réunion publique.

Ces associations avaient alors présenté leurs propres photomontages, (vues zoomées) de l'impact visuel du projet de terminal et en particulier de la passerelle depuis le site des Bas-Sablons.

Le comité de suivi, qui a accueilli 4 nouveaux membres, a été essentiellement consacré à la thématique de l'insertion paysagère du projet de gare maritime et de la passerelle dans le paysage malouin.

La proposition d'AREP, lauréat du concours de maîtrise d'œuvre, a été détaillée. Elle rapproche le bâtiment de la chaussée Eric Tabarly, en mettant le parking ville/port à l'intérieur, ce qui permet d'arrêter le bâtiment plus en amont. La passerelle est indispensable car on ne peut pas se permettre d'avoir un flux piéton au niveau du sol pour atteindre le poste 1.

Le projet architectural retenu a été présenté : bâtiment d'une hauteur d'environ 9 mètres, sensiblement la même que celle du poste de commande, et moins haut que la capitainerie. La passerelle est complètement transparente (toiture abaissée à 7 ou 8 mètres de hauteur, garde-corps en maille inox).

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

- La hauteur de l'acrotère ;
- La nécessité d'avoir un bâtiment R+1 avec les passagers en hauteur ;
- Le fait que la passerelle aurait pour effet de masquer les remparts ;
- Le stationnement des poids lourds à l'extérieur de la ville ;
- L'information à venir en matière d'extraction des sédiments et du déroctage.

La Région a également fait un point sur le calendrier des procédures de demande d'autorisation environnementale et d'urbanisme.

Lors de cette réunion, le travail réalisé sur la perception de la passerelle, demandé à l'agence MAP, a été détaillé, même si le phasage des travaux prévoit une installation de la passerelle à compter de 2030.

L'impact visuel du projet a été présenté depuis la cité d'Aleth, la cale des Bas-Sablons, l'intra-muros la (hauteur de la passerelle variant de 8 à 7 m). Plusieurs intervenants (Collectif Sablons) ont réitéré leur demande, de disposer de vues à partir de la digue des Bas-Sablons, ou du bar le Cunningham.

En réponse à cette demande, M. Perrin- Sarzier s'est engagé à faire réaliser les visuels demandés tout en rappelant que les vues zoomées produites par le collectif dans la presse et lors de sa réunion publique ne sont pas les vues réelles et que l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) devra donner son accord sur le projet.

La garante est intervenue car les propos du Collectif n'étaient ni sereins ni respectueux. Elle a rappelé les règles essentielles du débat public et les valeurs de la CNDP. Elle a également noté que la Région Bretagne a accepté, sans difficulté, de produire les vues réclamées par le Collectif. Enfin, elle a demandé que ces visuels soient réalisés depuis la voie publique et non depuis les terrasses des cafés.

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

27 juillet 2023 : publication du 2^{ème} rapport intermédiaire de concertation continue par la garante (annexe 2)

29 janvier 2024 : Réunion du comité de suivi

Lors de cette 6^{ème} réunion, la composition du comité de suivi a été élargie à une représentante de la Société pour la Protection des Paysages de la France (SPPF) ainsi qu'à une élue référente du Pays de Saint Malo. Par ailleurs, l'APPSAM, (Association de Protection du Patrimoine matériel et immatériel de SAint-Malo), à sa demande, s'est substituée au Collectif Sablons. Ce qui porte à 27, le nombre d'entités représentées dans le comité de suivi.

Le vice- président du Conseil Régional a introduit la séance par une explication sur l'absence de réunion du comité de suivi depuis mai 2023. Il a ainsi été précisé que le porteur de projet a réservé son expression, pendant cette période, afin de poursuivre le travail avec l'ABF et les services de la Ville de Saint-Malo. Il s'est exprimé ces derniers jours devant la commission d'urbanisme de Saint Malo, et revient devant le comité de suivi.

Au cours de cette réunion, le phasage des travaux, retenu par le Conseil Régional, a été présenté :

- Une première partie qui concernerait la partie terrestre, bâtementaire et nautique, prendrait fin en 2027 ;
- Une deuxième partie, différée à 2030, concernerait les travaux du poste 1.

Mais, dans un souci de transparence, les éléments des deux phases sont communiqués, même si les autorisations d'urbanisme sollicitées peuvent ne renvoyer qu'à la première phase.

Il est précisé que suite aux recommandations de la garante, formulées dans le second rapport intermédiaire de concertation continue, qui a constaté que les comités de suivi organisés 2022 et 2023 ont été principalement consacrés à l'intégration paysagère du futur bâtiment, en occultant les aspects environnementaux du projet (études d'impact finalisées qui ont donné lieu à des remarques des autorités administratives), ce 6^{ème} comité de suivi aura pour objectif de présenter les études environnementales et la procédure d'autorisation afférente.

Point sur le volet environnemental et la procédure.

Le projet fait l'objet d'une demande autorisation environnementale unique. Elle comprend le processus d'évaluation environnementale et d'étude d'impact, l'incidence Natura 2000 et la dérogation espèces protégées. A la fin de la procédure, un unique arrêté préfectoral d'autorisation sera émis.

L'évolution du projet concernant les travaux de déroctage (abandon du déroctage au niveau de la Traversaine) et l'impact des travaux sur la biodiversité, en particulier les mammifères marins ont été détaillés ainsi que les études acoustiques et de trafic (hypothèses maximalistes).

Le dépôt de la demande d'autorisation environnementale a été fait en avril 2023. L'examen par les services de l'Etat a donné lieu à des avis émis en septembre 2023. Un mémoire complémentaire a été rendu en novembre 2023. En parallèle, l'autorité environnementale (MRAe) et le CNPN ont été consultés et devraient rendre leur avis début février. Sur cette base, un mémoire en réponse sera rédigé, et le dossier d'enquête publique sera constitué.

Il est rappelé que le dossier environnemental comportera une partie paysagère sur l'ensemble du projet, y compris la passerelle, alors que l'autorisation d'urbanisme ne concerne que la première phase.

Les échanges avec les membres du comité de suivi ont porté sur :

- Les lieux de stockage des roches sédiments et boues extraits de l'avant-port ;
- Les effets des vibrations sur le patrimoine bâti lors du battage des pieux ;
- Le fonctionnement du port en phase chantier ainsi que l'accueil des passagers et des douanes pendant les travaux ;
- Les effets du projet sur les espèces protégées et les demandes de dérogation.

Evolution du projet d'aménagement

Il est précisé que l'enquête publique portera sur le projet global mais que l'autorisation d'urbanisme ne portera que sur la première phase car il ne peut pas y avoir d'interruption des travaux de plus d'un an sur l'objet des travaux. La procédure tient compte de la réglementation en vigueur : le projet est situé dans deux zonages du PLU et dans des périmètres de protection et des sites inscrits qui nécessitent un avis conforme des ABF.

L'évolution du projet de bâtiment et de son insertion dans le site, qui fait suite au travail mené avec l'ABF et les services de la ville, est détaillée :

Le projet initial culminait à 10 mètres au niveau des sheds. Lors de l'avancement des études, la version présentée lors du dernier comité de suivi montrait un toit plat à 8 mètres et des sheds à 9,40 mètres. Au cours de l'été, l'ABF a demandé à abaisser encore la hauteur des sheds sous les 9 mètres. Aujourd'hui, le projet final a une hauteur totale de bâtiment à 8 mètres, avec des sheds à plat. Le bâtiment, tel qu'il est désormais présenté, fonctionnera donc, mais avec des performances différentes. Le parti pris architectural d'une structure bois, qui diminue l'empreinte carbone du bâtiment, a été respecté. Il nécessite une hauteur de poutre plus grande que celles en aluminium ou en béton.

Les vues depuis la place Monseigneur Duchêne et depuis le bas du phare des Sablons ont été présentées, en vue naturelle et en zoom. On constate la suppression des sheds, la vue sur le château et la ligne du bâtiment sous les remparts. Depuis le bas du phare, on voit également le château. Tous ces éléments seront mis en ligne sur le site, et les anciens éléments seront conservés.

Suite à cette présentation, les membres du comité de suivi ont été invités à s'exprimer sur cette évolution, conséquente, de la hauteur du bâtiment et sur les visuels présentés par le maître d'ouvrage.

Etonnement, cette évolution notable du projet n'a donné lieu à aucune remarque ni commentaire de la part des membres du comité de suivi.

Les échanges ont porté sur la compatibilité du projet avec le PLU et le PPRSM en cours de révision.

Un intervenant a précisé que les réponses formulées lors des précédents comités de suivi étaient tout à fait satisfaisantes dans le cadre du PPRSM validé en juillet 2017. Cependant, si l'Etat révisé sa doctrine sur la hausse du niveau de la mer à l'horizon 2100 pour la porter de 60 cm à 1 m ou 1,20 m comme il serait sage de la faire, il considère qu'il y a une « course de vitesse » entre le projet et le futur PPRSM.

Le représentant des services de l'Etat a confirmé que les travaux techniques sont lancés sur la révision du PPRSM.

En conclusion de ce comité de suivi, la garante a demandé à la Région d'organiser une réunion publique avant même le démarrage de l'enquête publique. Son objectif est de permettre au public de prendre connaissance des évolutions du projet, débattues au sein du comité de suivi, et de l'organisation du dossier d'enquête publique, ainsi que des modalités de participation. La commission d'enquête sera invitée à venir se présenter.

5 avril 2024 : Réunion publique de présentation du projet finalisé et de l'enquête publique

Cette réunion publique qui s'est déroulée au Palais du Grand Large à Saint Malo a rassemblé près de 190 personnes durant 3 h40.

Le compte-rendu de cette réunion publique, qui clos la période de concertation et engage la phase d'enquête publique, est annexé au bilan de la concertation continue (Annexe 3, 33 pages).

Ce compte-rendu restitue l'ensemble des présentations du projet tel qu'il sera soumis à enquête publique, des deux phases de travaux, des études d'impact et des mesures d'évitement qui sont envisagées, du dossier de demande d'autorisation environnementale et des débats qui ont suivi les exposés.

En résumé, pour cette première partie de réunion, les échanges avec la salle ont porté sur l'évolution du trafic des navires et de leur taille, sur les besoins en superficies dédiées aux services de l'Etat et de contrôle à la frontière suite au Brexit, sur la prise en compte de l'élévation prévisible du niveau de la mer et sur le PPRSM (Plan de Prévention des Risques de Submersion Marine) de Saint-Malo, en cours de révision, sur la hauteur de l'actuelle gare maritime et sur la nécessité d'avoir un bâtiment d'une superficie de 7000 m² sur deux niveaux.

Un large temps a été consacré à la discussion sur la réalisation, la fiabilité et la diffusion des simulations visuelles du bâtiment depuis plusieurs points de vue. Il a été précisé que les visuels produits depuis le bas de la digue des sablons et depuis le GR 34 intègrent la passerelle et que toutes les demandes de visuel en intégrant le scénario maximal ont été satisfaites.

La seconde partie de la réunion publique a été dévolue à la présentation de la procédure d'autorisation, des avis de la MRAe et du CNPN et des réponses de la Région à ces avis.

Il a été indiqué que l'enquête publique se déroulera du 16 avril au 17 mai 2024. L'organisation des différentes pièces constitutives du dossier d'enquête publique a été détaillée. La présidente de la commission d'enquête est intervenue pour présenter les membres de la commission et les modalités d'information et de participation du public.

Lors de la seconde deuxième phase d'échanges avec la salle, les sujets déjà évoqués précédemment ont été à nouveau débattus :

- Dimensionnement du terminal eu égard aux besoins, hauteur du bâtiment, occultation des vues sur les remparts, fiabilité des visuels produits par le maître d'ouvrage ;
- Adaptation du projet au changement climatique et à une montée des eaux de 1m et non de 60 cm et systèmes d'endiguement de la ville de Saint Malo ;
- Compatibilité du projet avec le PLU en vigueur et hauteurs des cotes de référence du terrain ;
- Financement du projet ;
- Réalisation éventuelle d'un tunnel sous-marin pour relier le continent français aux îles de Jersey et de Guernesey ;
- Maintien de la vocation portuaire de la ville de Saint-Malo au regard de son évolution urbanistique.

Evolution du projet au cours de la concertation continue

Entre mars 2021 et avril 2024, le projet de modernisation du terminal du Naye a évolué pour tenir compte des enseignements de la concertation préalable, du résultat des études techniques, du coût de l'opération, et de l'avis de l'architecte des bâtiments de France, mais aussi des échanges au sein du comité de suivi, notamment sur la hauteur de la gare maritime.

Nuisances sonores

Dès la phase de concertation préalable, les problèmes des nuisances sonores liées au stationnement des navires la nuit, ont été remontés de la part des habitants de l'intra-muros et de Saint-Servan. Le sujet 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 parallèle, la décision a été prise de déployer le courant de quai sur les deux postes, pour éliminer les nuisances sonores, ce qui n'était pas prévu à l'origine du programme de modernisation.

Travaux maritimes

Les études ont montré que du point de vue environnemental, l'impact le plus important du volet maritime du projet était le déroctage du secteur de la Traversaine. Il s'agit d'un petit passage du chenal d'accès au port situé au niveau de l'île de Cézembre. La poursuite des études avec les compagnies maritimes et le service des pilotes de Saint-Malo a permis de réduire au minimum les besoins de déroctage et, dans cette zone de la Traversaine, de les supprimer. Il s'agit donc d'une importante mesure d'évitement.

Phasage des travaux

Le coût du projet, initialement estimé à 100 M€ TTC, a été réévalué à 150 M€, c'est pourquoi la Région a décidé de le réaliser en deux phases :

Phase 1 : 2025- 2027 :

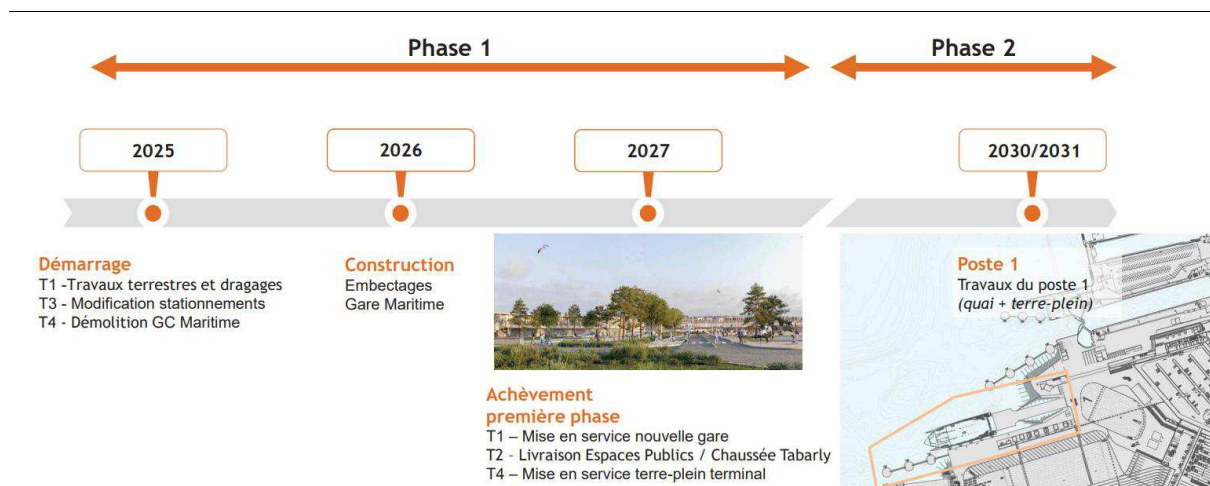
Accès nautiques, dragages, embectages, jetée sud travaux terrestres (terre-plein, espaces public, stationnements, gare maritime).

Phase 2 : 2030-2031 :

Réfection du poste 1 et réalisation de la nouvelle passerelle d'embarquement.

Cependant le dossier d'autorisation présente l'intégralité du programme.

Schéma de phasage des travaux



Hauteur du bâtiment de la gare maritime et de la passerelle

Le sujet de la hauteur de ces ouvrages a fait l'objet de nombreuses discussions lors de chacune des réunions du comité de suivi et dans les réunions publiques. Les prises de positions ont été relayées dans la presse.

Lors de la 6^{ème} réunion du comité de suivi, le Vice-président en charge du dossier au Conseil Régional de Bretagne a annoncé que cette hauteur a été ramenée de 10 m à 8 m, y compris les sheds. Cette évolution a été confirmée lors de la réunion publique du 5 avril 2024, au cours de laquelle les simulations visuelles du projet à partir de plusieurs points de vue ont été présentées.

RESULTATS DE LA CONCERTATION CONTINUE

La concertation continue, qui s'est déroulée sur une période de plus de trois ans, a permis de tenir le public informé de l'état d'avancement du projet et de son évolution, en particulier lors des deux réunions publiques organisées en mai 2022 et en avril 2024. Elles ont rassemblé respectivement 250 et 190 personnes.

Comme elle s'y était engagée dans son bilan de la concertation préalable, la Région a mis en place un comité de suivi, composé de quatre collèges :

- Représentants institutionnels : services de l'État (mer, terre, autorité préfectorale), mairie de Saint-Malo et Saint-Malo Agglomération ;
- Acteurs portuaires : l'exploitant du port, les pilotes, les représentants des dockers des métiers du port ;
- Associations du monde environnemental ou patrimonial ;
- Habitants, soit sous forme organisée avec les associations de quartier, soit sous forme non organisée à titre individuel.

Ce comité de suivi a été évolutif et toutes les associations et personnes qui en ont fait la demande y ont été intégrées, ce qui démontre la volonté de transparence et de maintien du dialogue du maître d'ouvrage.

Ce comité de suivi, qui s'est réuni à six reprises a été effectivement dans un premier temps un lieu de réflexion et d'échanges sur les scénarios d'aménagements envisagés. En décembre 2021, les membres du comité de suivi se sont prononcés à une large majorité sur le choix du scénario d'aménagement n°3, le plus complet.

Puis dans un second temps, lorsque le choix du scénario d'aménagement n°3, a été voté et officialisé par le Conseil Régional de Bretagne, le comité de suivi a été le lieu d'information et de débat sur la poursuite des études du projet et de ses impacts. Ces réunions et la mise à niveau du site Internet du projet : <https://ports.bretagne.bzh/grands-projets/terminal-ferry-du-naye> ont assuré la continuité de la concertation dans la durée et le maintien du dynamisme initié autour du projet lors de la concertation préalable.

Malgré cet étirement dans le temps, les membres du comité de suivi ont participé activement aux réunions dans un climat d'écoute attentive et d'échanges courtois, même si certains aspects du projet font toujours l'objet de controverses. Le comité a bien été investi par la majorité de ses membres comme lieu de débat.

Cependant, au fil du temps et de l'intégration de nouveaux membres, les propos tenus par certains ont été beaucoup plus critiques voire injurieux à l'égard des représentants la Région Bretagne. Cette évolution a été constatée et regrettée par plusieurs membres du comité. Par la suite, force est de constater que certaines personnes ont préféré exprimer leur point de vue dans la presse et lors de la dernière réunion publique plutôt que d'investir l'espace de dialogue et de débat qu'est le comité de suivi, instance qu'ils ont intégré à leur demande.

Sur le fond, un consensus s'est exprimé sur l'opportunité du projet et la nécessité d'aménager les accès maritimes pour accueillir les nouveaux navires et augmenter le temps d'accessibilité du terminal par rapport aux marées, de réorganiser les espaces terrestres et de reconstruire la gare maritime en améliorant la liaison entre le terminal du Naye et la ville de Saint-Malo.

La concertation a été 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 une plate-forme de stationnement des camions en entrée de ville. Une étude, cofinancée par la Région et l'Agglomération, a été initiée 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.

Outre le débat sur les questions environnementales, les aménagements des entrées dans le port, et la gestion des sédiments extraits, 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 réduire de 10 m à 8 m la hauteur hors-tout du bâtiment, ce qui répond également à la demande de l'ABF.

Malgré tout, cette évolution ne fait pas consensus et les débats, initialement concentrés sur la hauteur de la passerelle et son impact sur le paysage urbain des remparts, se sont progressivement déplacés sur la hauteur du bâtiment, puis sur la nécessité de passer d'une gare maritime de 4000 m² à un bâtiment de 7300 m² et, par voie de conséquence sur la justification de construire un bâtiment sur deux niveaux, jugé par certains inacceptable.

Concernant l'insertion visuelle du projet dans le paysage de la ville de Saint-Malo, et en particulier depuis la digue des Bas-Sablons, la sincérité et la fiabilité des visuels produits par le maître d'ouvrage lors des réunions du comité de suivi et de la réunion publique, et qui ont été mis à disposition sur le site internet du projet, sont mises en cause par certains qui leur opposent une étude réalisée par un géomètre.

Cette opinion n'est pas partagée par tout le monde et certains estiment que le projet de gare maritime est de grande qualité et permet un prolongement, un accès et une vision sur la ville pour la grande majorité des gens qui débarquent.

Concernant la prise en compte de l'évolution du niveau de la mer pour l'établissement du projet, plusieurs associations et intervenants considèrent qu'il faut déjà prendre en compte la réactualisation des données qui seront fixées par le PPRSM en cours de révision. Ils font valoir que l'Etat pourrait réviser sa doctrine sur la hausse du niveau de la mer à l'horizon 2100 en la portant de 60 cm à 1 m ou 1,20 m. Le projet s'intègre également dans un schéma global de stratégie d'endiguement de l'ensemble de la ville qui reste à réévaluer dans le cadre du PPRSM.

Certains intervenants redoutent que le projet soit autorisé sur la base du PPRSM actuel, ce qui serait irresponsable de part de la Région tant sur le plan financier que sur celui de la sécurité des personnes.

Pour la Région, il se pourrait alors que les injonctions deviennent contradictoires, avec d'un côté la surélévation du niveau du terre-plein pour des raisons de protection et de défense de la ville contre un risque de submersion et, de l'autre, la réduction de la hauteur du bâtiment qui occulterait, selon certains, la vue sur les remparts.

Avis de la garante sur le déroulé de la concertation, et recommandations au maître d'ouvrage sur les modalités d'information

La concertation continue a permis :

- D'informer le public sur l'évolution du projet de modernisation du terminal ferry du Naye, de recueillir sa parole et de débattre lors des deux réunions publiques ;
- D'installer et de faire vivre un comité de suivi, lieu de débat et d'échanges sur l'opportunité du projet et des différents scénarios, sur l'évolution du projet et de ses impacts. Ce comité de suivi continuera à fonctionner au-delà de la phase de concertation ;
- De régler en amont les problèmes de nuisances sonores liées au stationnement des navires la nuit ;
- D'engager une réflexion avec la ville et l'agglomération sur l'incidence du projet sur les circulations et le stationnement des camions en entrée de ville ;
- De faire évoluer la hauteur de la gare maritime.

Tout au long de ces 3 années, la Région Bretagne a mis en œuvre les moyens humains techniques et financiers nécessaires à la bonne organisation de cette concertation et s'est attachée à répondre dans les meilleurs délais aux demandes exprimées par le public, ou les membres du comité de suivi, notamment celles relatives à la réalisation de nouveaux visuels. Ils ont été mis à la disposition du public sur le site internet du projet.

Cette phase de concertation s'est achevée le 5 avril 2024 par l'organisation d'une réunion publique destinée à présenter le projet soumis à enquête publique du 16 avril au 17 mai 2024, ainsi que le dossier d'enquête publique et les membres de la commission d'enquête. Cette réunion, initiée par la garante, a permis de présenter l'articulation entre la phase amont, de concertation, et la phase aval, l'enquête publique.

Dès sa publication le bilan final de la concertation continue sera intégré dans le dossier d'enquête publique qui comprend déjà le bilan de la concertation préalable, les deux rapports intermédiaires et le compte rendu de la dernière réunion publique.

Au-delà de cette période d'enquête publique, le maître d'ouvrage s'est engagé à poursuivre le travail engagé avec le comité de suivi qui continuera à se réunir jusqu'au terme du projet.

La garante encourage la Région à maintenir le fonctionnement de ce comité de suivi, en particulier pendant la période de travaux, à communiquer et à organiser d'autres réunions publiques au fur et à mesure de l'avancement du projet. La présence de nombreuses personnes à ces réunions publiques atteste de l'intérêt que portent les malouins à l'aménagement du terminal ferry du Naye.

LISTE DES ANNEXES

- **ANNEXE 1 (Rapport intermédiaire n°1)**
- **ANNEXE 2 (Rapport intermédiaire n°2)**
- **ANNEXE 3 (Compte rendu de la réunion publique du 5 avril 2024)**

Port de
Saint-Malo

Modernisation du terminal ferry du Naye

29 janvier 2024

Comité de suivi



Un port
de la Région Bretagne



UNION EUROPÉENNE





Concertation continue

Concertation préalable 1^{er} octobre 2020 au 13 novembre 2020

Bilan des garants 14 décembre 2020

Enseignements retenus par la Région

Décision CNDP 03/03/2021

Comités de suivi = lieu de débat sur les scénarios

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

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

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

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

Durée : Règlementairement jusqu'à l'enquête publique (avril - 2024) mais la Région s'est engagée à poursuivre les échanges jusqu'à la fin des travaux



Concertation continue

- Réunion d'installation du comité de suivi le 18 mai 2021
- Réunions du comité de suivi du 8 octobre 2021 – 8 décembre 2021 (débat et positionnement sur les scénarios)
- Publication du 1^{er} rapport intermédiaire de concertation continue par la garante le 21 mai 2022
- Le 31 mai 2022 réunion publique de présentation du scénario retenu par la Région
- Site internet du projet
- Réunion du comité de suivi le 14 décembre 2022
- Réunion du comité de suivi du 17 mai 2023 suite aux demandes de nouveaux visuels sur l'insertion paysagère du projet.
- **Publication du 2^{ème} rapport intermédiaire de concertation continue par la garante le 27 juillet 2023**
- **Réunion du comité de suivi du 29 janvier 2024** : point sur l'avancement du dossier, sur les procédures, présentation des impacts environnementaux, paysagers, échanges



Concertation continue

Rapport Intermédiaire de juillet 2023

Préconisations de la garante sur la suite de la concertation continue

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

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

Lors de la prochaine réunion du comité de suivi, la garante rappellera les valeurs de la CNDP et insistera à nouveau sur les règles du débat public.

Il en sera de même lors de la **réunion publique** qui devrait se tenir en fin d'année 2023 (**2024**). Elle devra faire l'objet d'une campagne de communication importante. Cette réunion de présentation du projet et de ses impacts, sera ouverte à tous les publics. Elle permettra de faciliter l'accès à l'information sur l'évolution du dossier, les étapes du chantier, les nouveaux éléments techniques et scientifiques disponibles et de présenter l'articulation de la concertation avec l'enquête publique préalable à l'obtention des autorisations.



Concertation continue

Rappel des valeurs de la CNDP

Transparence

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

Egalité de traitement

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



Concertation continue

Rappel des valeurs de la CNDP

Argumentation

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

Respect

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



Ordre du jour

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

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

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

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

Rappel des procédures réglementaires et environnementales

L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE porte les autres procédures.

L'autorisation est **demandée en une seule fois** par le maître d'ouvrage.

→ un **interlocuteur unique** (service de l'État chargé de la police de l'eau dans le cas présent).

TDN: Dossier de demande d'autorisation environnementale

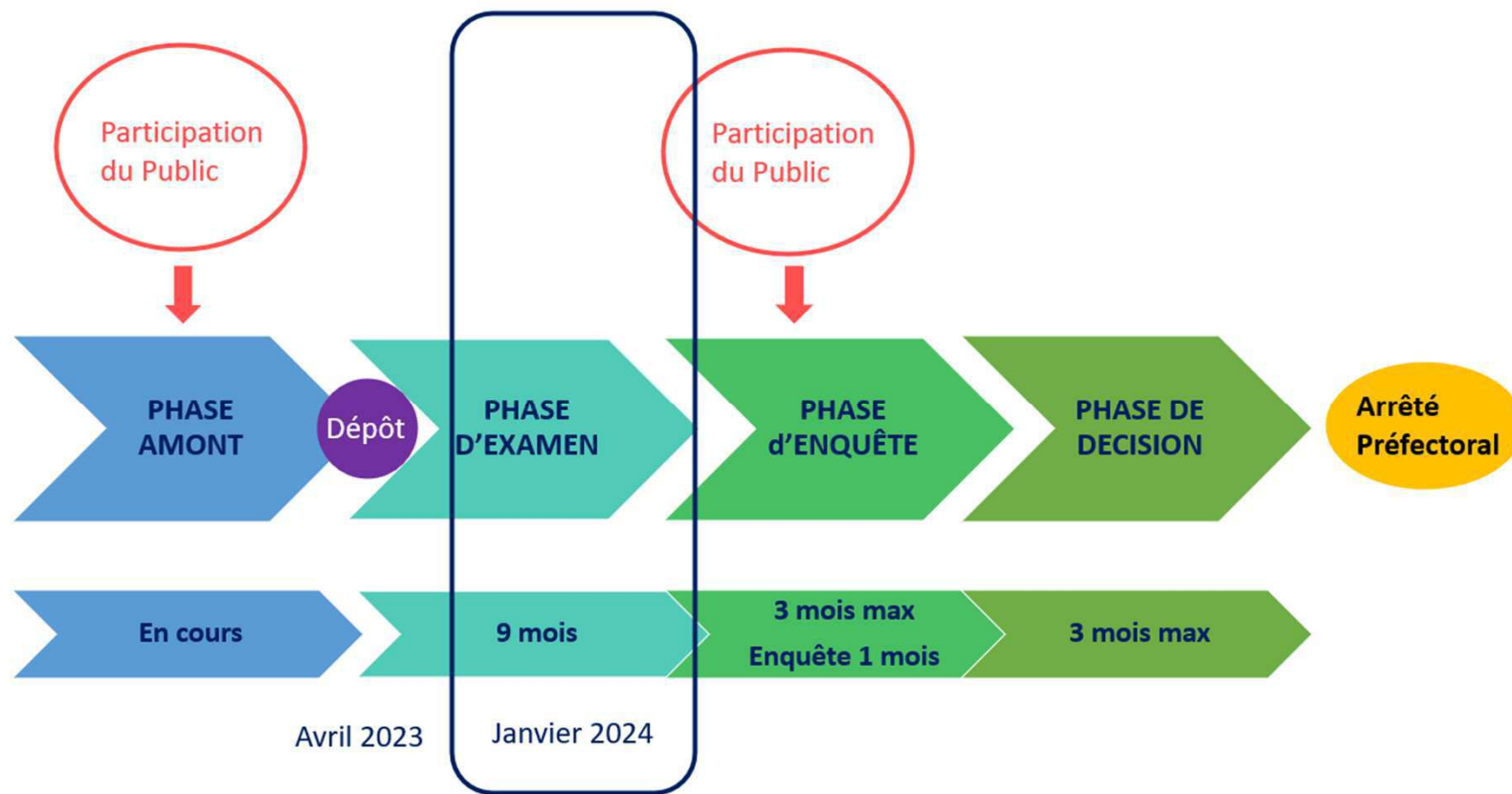
- Rubriques IOTA – « Loi sur l'eau »
- Evaluation Environnementale – Etude d'impact
- Incidence Natura 2000
- Dérogation à la protection des Espèces



**Un unique
Arrêté
Préfectoral**

L'arrêté préfectoral inclut l'ensemble des prescriptions d'une série de législations identifiées à l'Article L181-2 (code environnement).

A quel stade en est-on dans la Procédure?



Précisions sur les travaux de déroctage

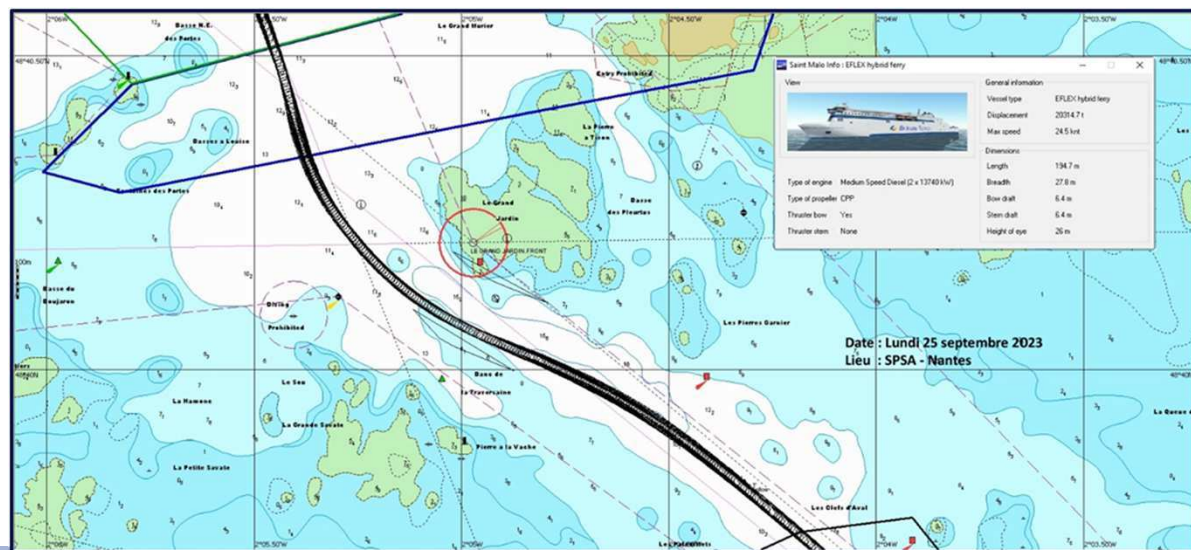
Suite aux modélisations acoustiques des travaux de minage :

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

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

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

Mais maintien des périmètres de réalisation des études





Etudes réglementaires/ *avancement*

Ensemble des études terminées début 2023 :

Etude socio-économique

Etude paysage

Etude faune flore terrestre

Etude acoustique sous-marine

Etude qualité des eaux

Etude hydrodynamique

Etude trafic

Etude qualité de l'air

Etude acoustique terrestre

Etude avifaune/mammifères marins

Etude benthique

Biodiversité

Acoustique Sous-Marine et effets mammifères marins

Basée sur les données issues des programmes d'observations

5 espèces dont la présence est régulière

8 autres espèces mais de manière anecdotique

A l'échelle du golfe Normand-Breton

• Présents à l'année

Le Phoque veau-marin (*Phoca vitulina*)



Le Phoque gris (*Halichoerus grypus*)



Le Dauphin commun (*Delphinus delphis*)



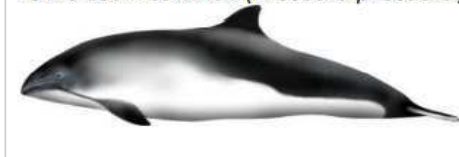
• Observés en hiver

Le Grand dauphin (*Tursiops truncatus*)



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

Le Marsouin commun (*Phocoena phocoena*)

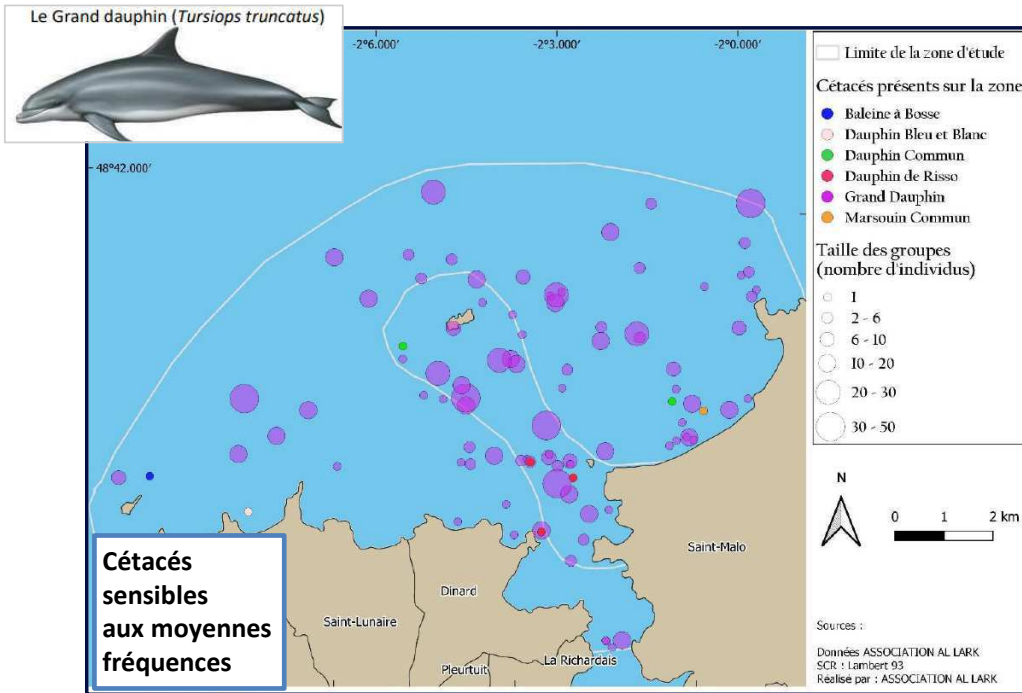


- Guidés par la recherche de proies
- Observés en été

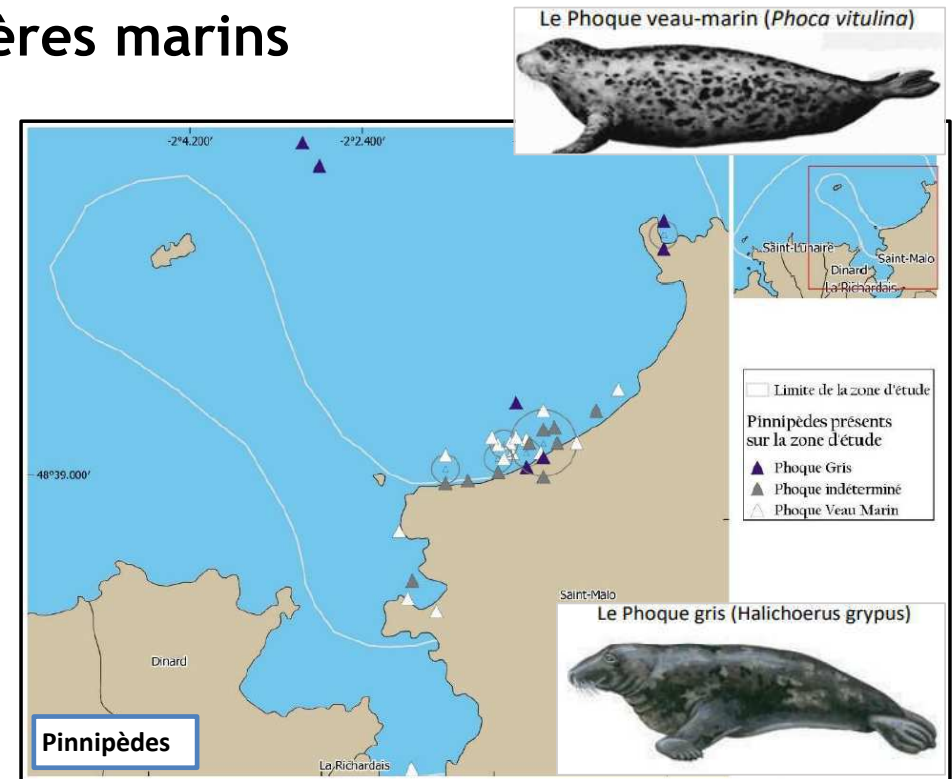
Groupe/thématique	Sous-groupe/thématique/ espèce	Justification de l'enjeu	Caractérisation de l'enjeu
Mammifères marins	Grand dauphin (<i>Tursiops truncatus</i>)	Tableau 19	Fort
	Marsouin commun (<i>Phocoena phocoena</i>)	Tableau 19	Fort
	Phoque gris (<i>Halichoerus grypus</i>)	Tableau 19	Fort
	Phoque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

Biodiversité

Acoustique Sous-Marine et effets mammifères marins



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








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

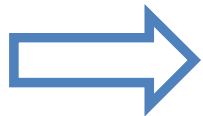
Biodiversité

Acoustique Sous-Marine et effets mammifères marins

- Espèces classées par groupe en fonction de leur **sensibilité aux bruits basses/moyennes/hautes fréquences**
- Modélisations de la diffusion des ondes acoustiques liées aux travaux

- Niveau 0 = Pas de dérangement
- Niveau 1 =  Faible dérangement
- Niveau 2 =  Dérangement moyen
- Niveau 3 =  Dérangement fort
- Niveau 4 =  Seuil TTS (*Temporary Threshold Shift* -> *Traumatisme Temporaire*)
- Niveau 5 =  Seuil PTS (*Permanent Threshold Shift* -> *Traumatisme Permanent*)

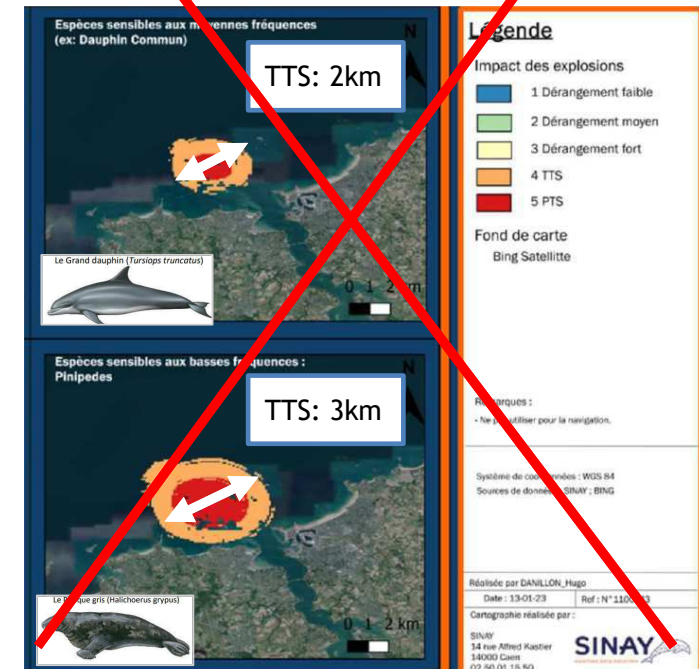
adaptations et/ou mesure de réductions de la diffusion des ondes acoustiques



Simulation des Impacts Dragage + Déroctage BRH / Battage dans le PORT.

Abandon des travaux à La Traversaine

Effets Bruit **Impulsif BRUT** avant mesures ERC



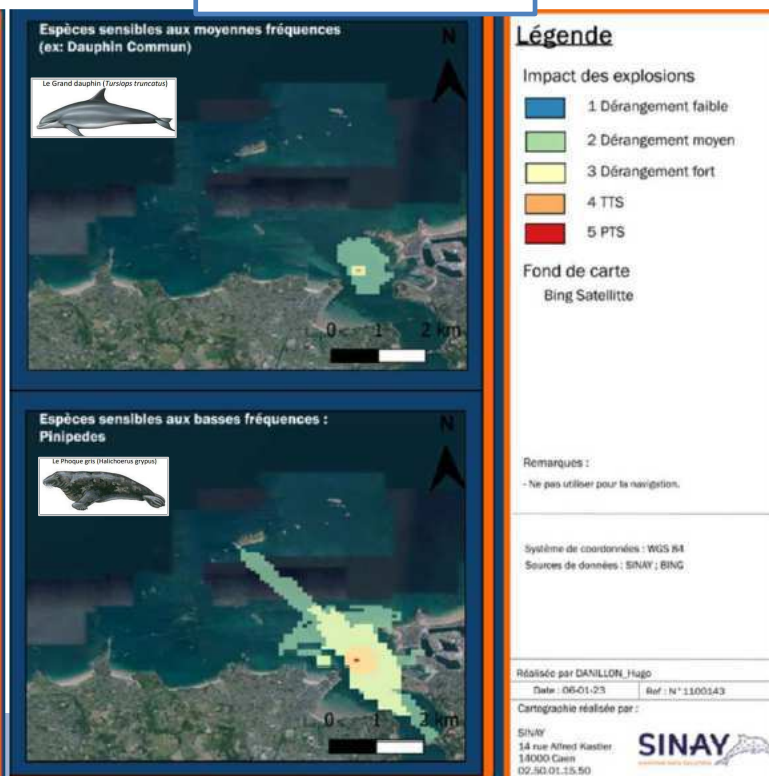
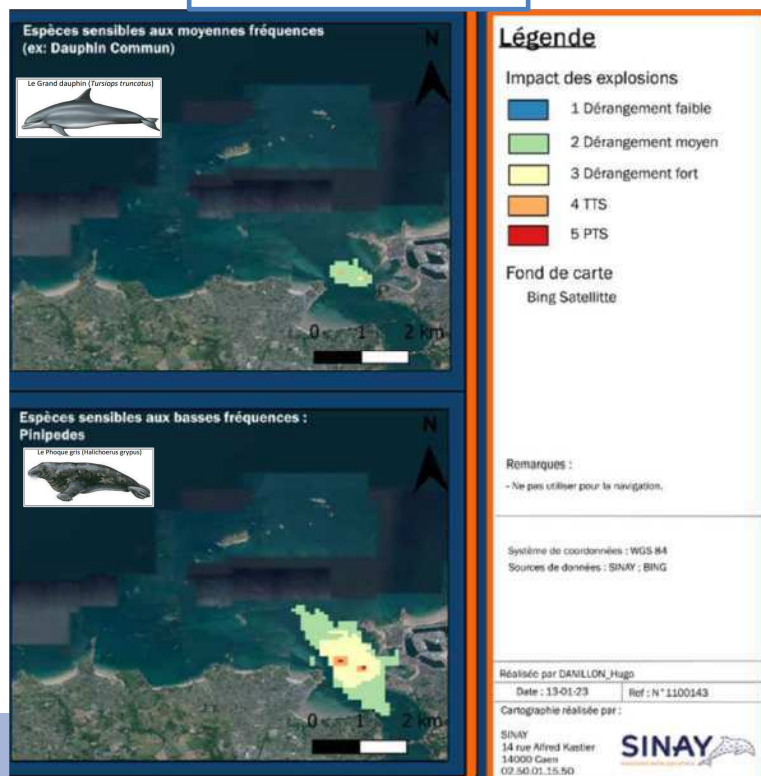
Biodiversité

Acoustique Sous-Marine et effets mammifères marins

Port: Simulation des Impacts Dragage + BRH

Dragage du chenal

BRH dans le chenal



Impact limité en bruit continu sur les mammifères marins :

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

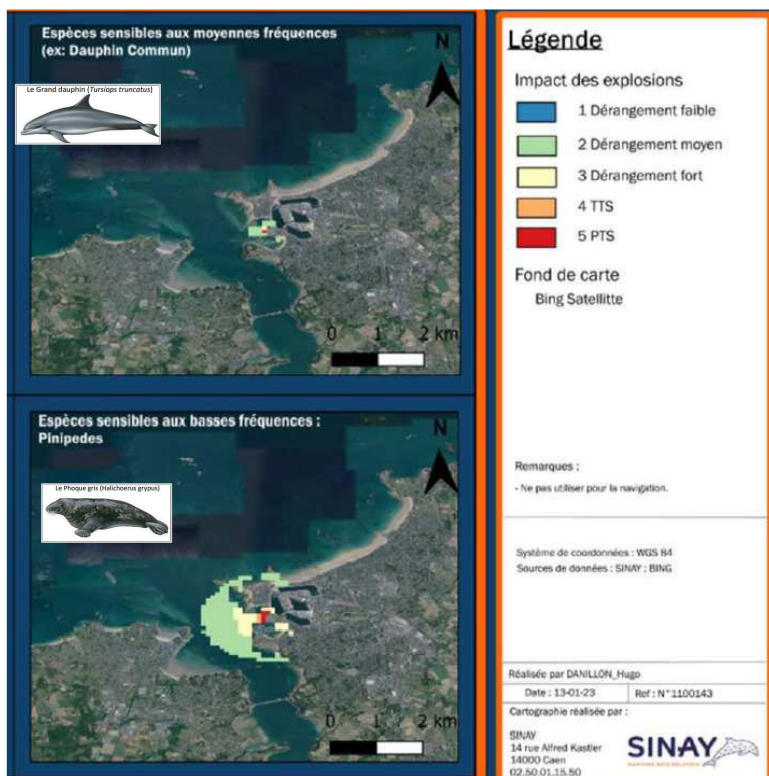
Peu de risques de dommages temporaires TTS car:

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

Biodiversité

Acoustique Sous-Marine et effets mammifères marins

Port: Simulation des effets du Battage



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

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

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

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

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

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

Cadre de vie/ Acoustique Terrestre

Acoustique Terrestre

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

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

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

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



Cadre de vie/ Acoustique Terrestre

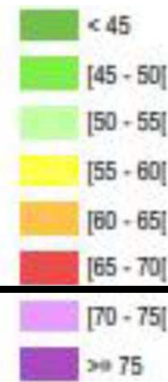
Effets Bruit **Aérien** BRUT -
Battage avant mesures ERC

Acoustique Terrestre

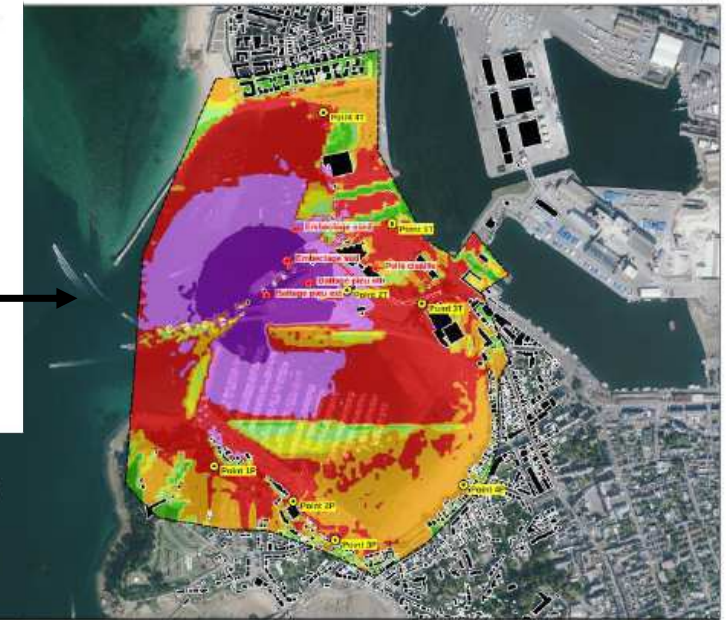
Modélisation en phase chantier des ≠ sources :

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

Niveaux sonores en dB(A)



Mode diurne (7h-22h)



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

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

Sur le chantier: casque anti-bruit obligatoire

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

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

Cadre de vie/ Acoustique Terrestre

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

Acoustique Terrestre

Mesure en **phase chantier** :

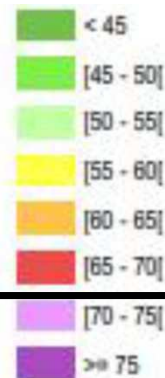
- Mise en place d'un **manchon d'insonorisation pour le Battage des pieux** - Gain à l'émission estimé à 30 dB

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

Mesure en **phase exploitation** :

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

Niveaux sonores en dB(A)



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



Cadre de vie/ *Trafic*

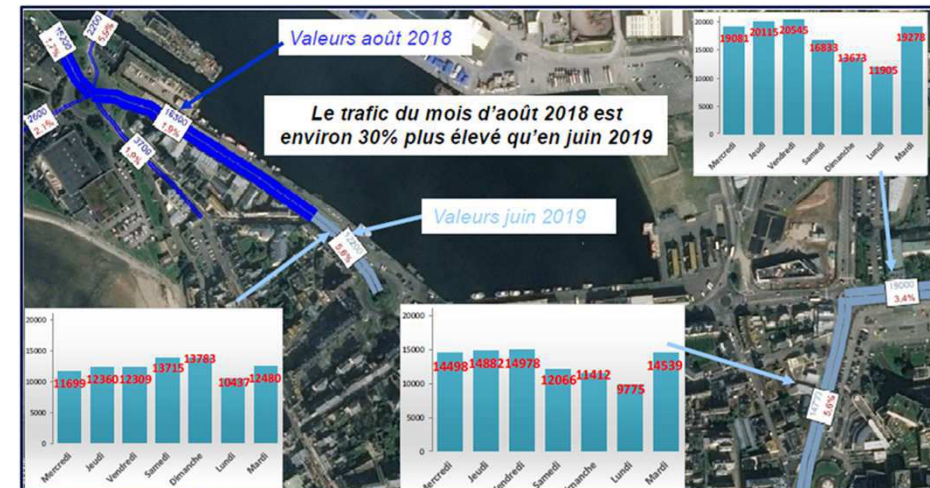
Volet Trafic

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

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

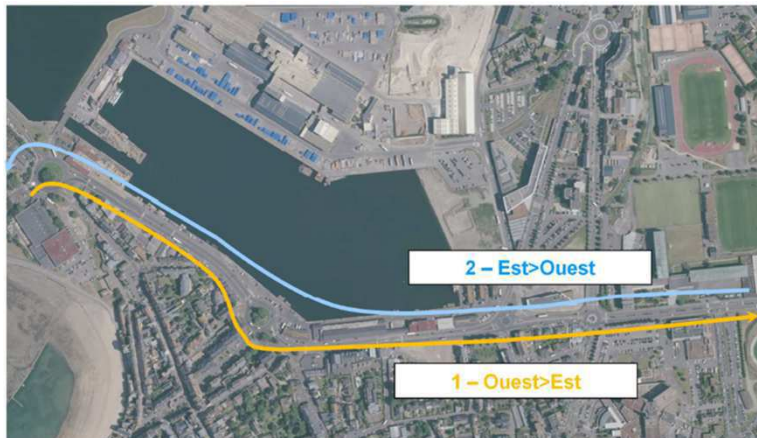
=> Des **heures de pointe classiques** en
période **hors saison** : 8h-9h le matin et 17h-
18h le soir.

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



Cadre de vie/ *Trafic*

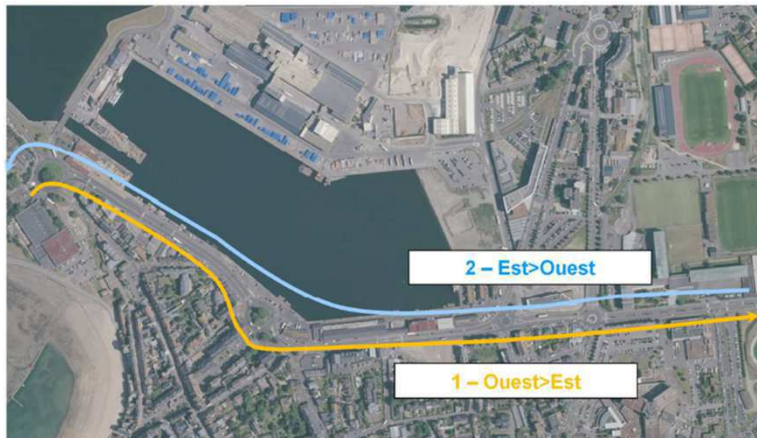
- Incidences en Phase Chantier :
- Hypothèses :
- Prise en compte de la **période de chantier la plus impactante** (activité sur plusieurs ateliers en simultané : cumul des flux liés au chantier en juin 2025 de 62 PL/jour et 190 VL/jour => **Situation majorante car décalage de planning pour une partie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



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

Cadre de vie/ *Trafic*

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



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

Etape en cours : Phase d'examen

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

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

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



Etales suivantes : Phase d'enquête publique

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

Publicité au minimum 15 jours avant le début d'Enquête

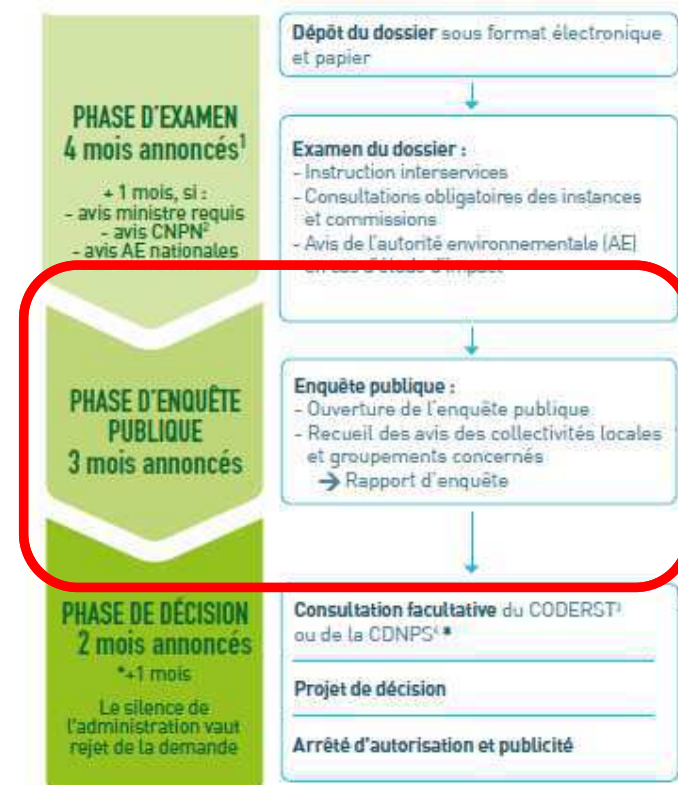
Possibilité de donner son avis écrit (courrier, registre papier ou électronique).

Le commissaire ou la commission d'enquête:

- sont **nommés par le tribunal administratif**
- et établissent un **procès verbal de synthèse** des observations.

Le porteur de projet répond (mémoire en réponse) sous 15 jours.

Puis, le commissaire ou la commission d'enquête établissent **un rapport ET des conclusions motivées**.



Etape suivantes : Phase de décision

Cette phase dure 2 à 3 mois

Le projet passe en CODERST (**Le conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques**)

- 6 représentants des services de l'État et le directeur général de l'ARS.
- 5 représentants des collectivités territoriales ;
- 9 personnes:
 - des représentants des **associations agréées** de consommateurs, de pêche et de protection de l'environnement
 - des *experts* dans le domaine de compétences
 - 4 *personnalités qualifiées*, dont au moins un médecin.

Puis un projet d'arrêté préfectoral est proposé - Le porteur de projet peut y réagir.

=> **L'arrêté définitif est publié sous 15 jours.**





Echanges/Questions sur le volet Environnemental



Ordre du jour

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

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

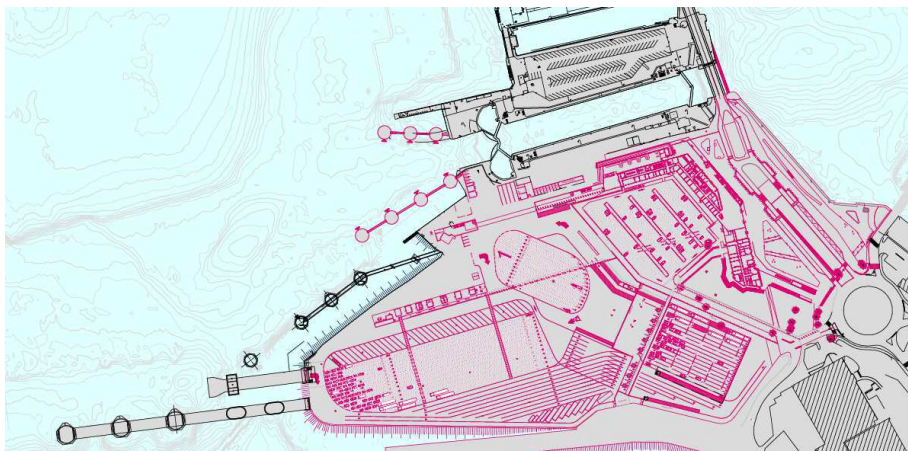
2^{ème} partie : Point sur les demandes d'autorisation d'urbanisme : (20 min)

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

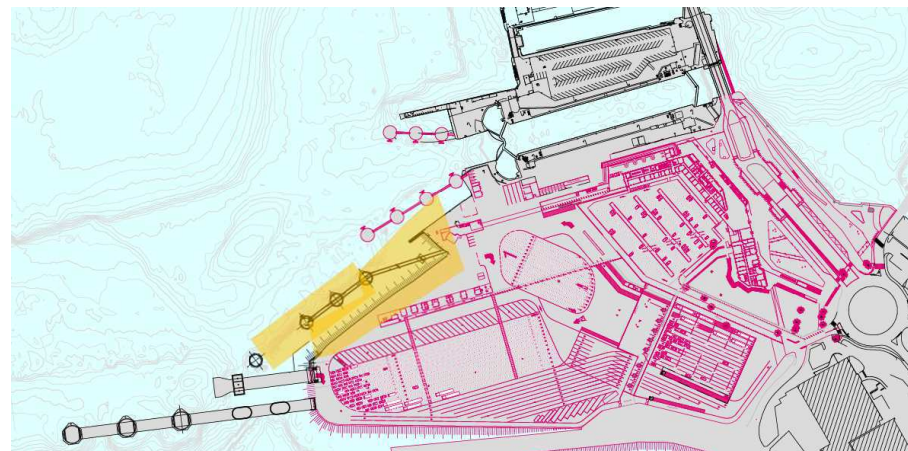
Rappel du phasage des travaux

Etalement des travaux

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



2025-2027

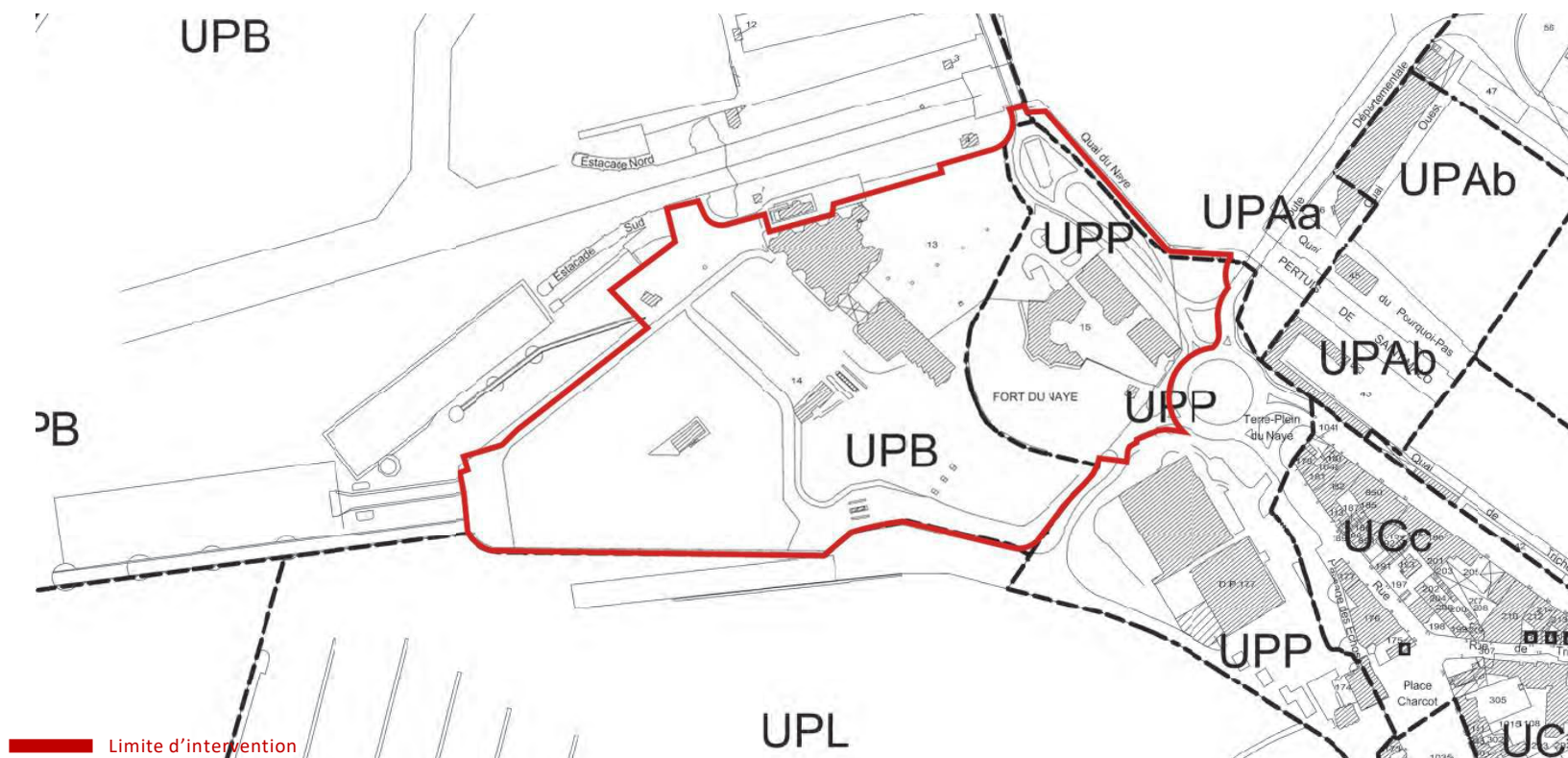


2030-2031

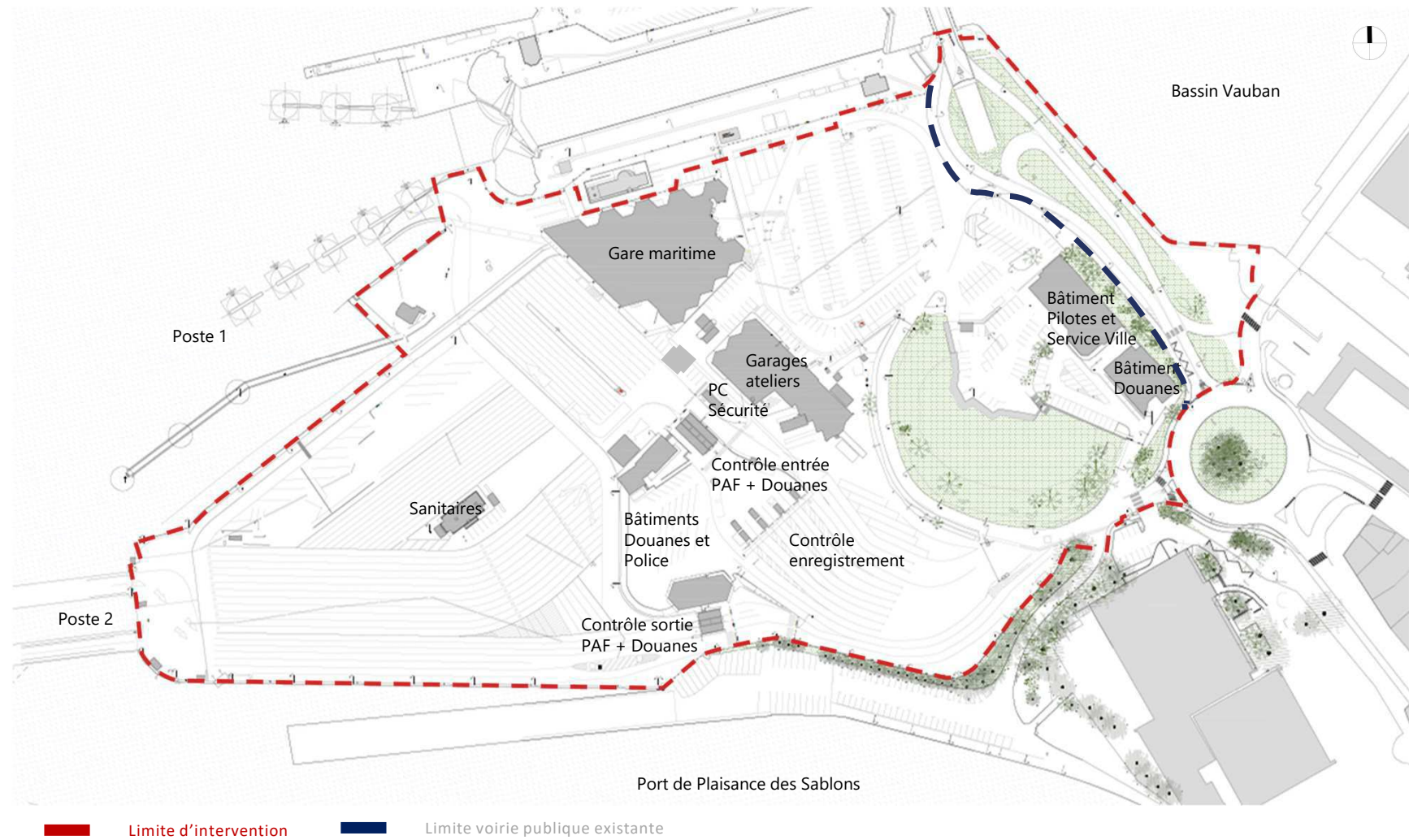
PLU en vigueur



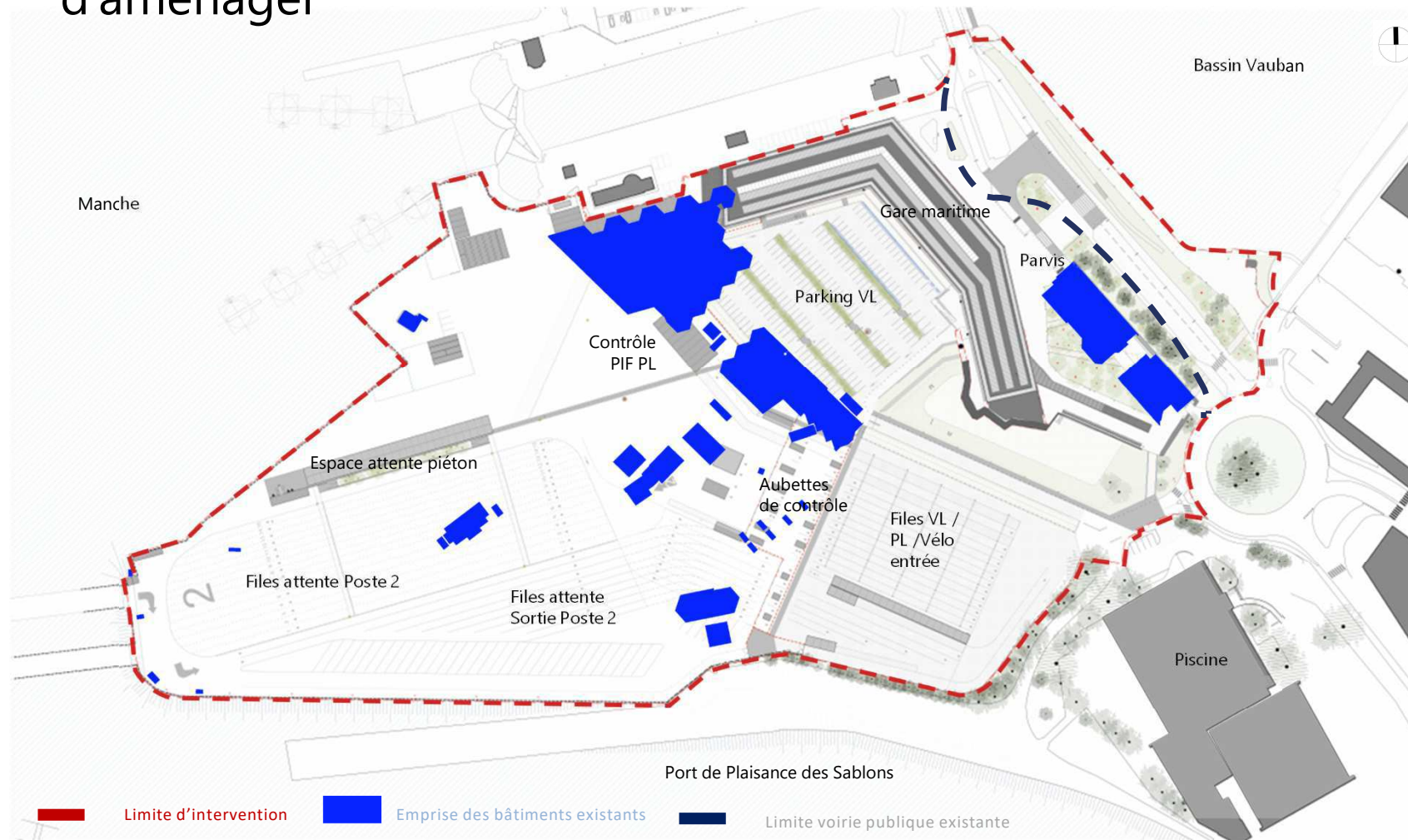
- Site Classé
- Site Inscrit
- Sites Patrimoniaux Remarquables
- Classé
- Partiellement classé
- Partiellement classé-inscrit
- Inscrit
- Partiellement inscrit
- Abords MH



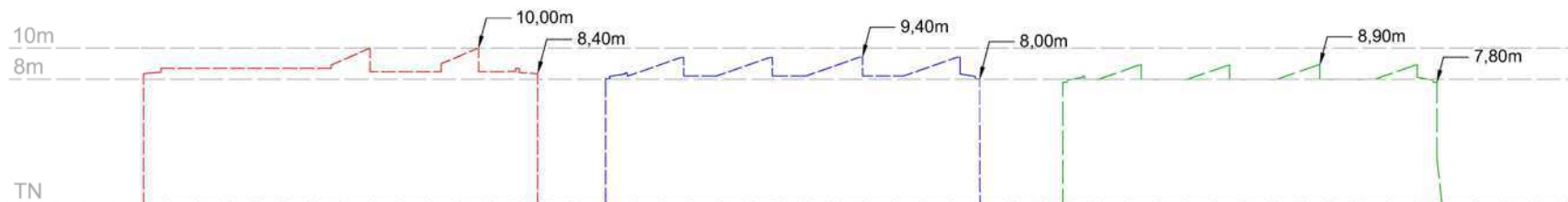
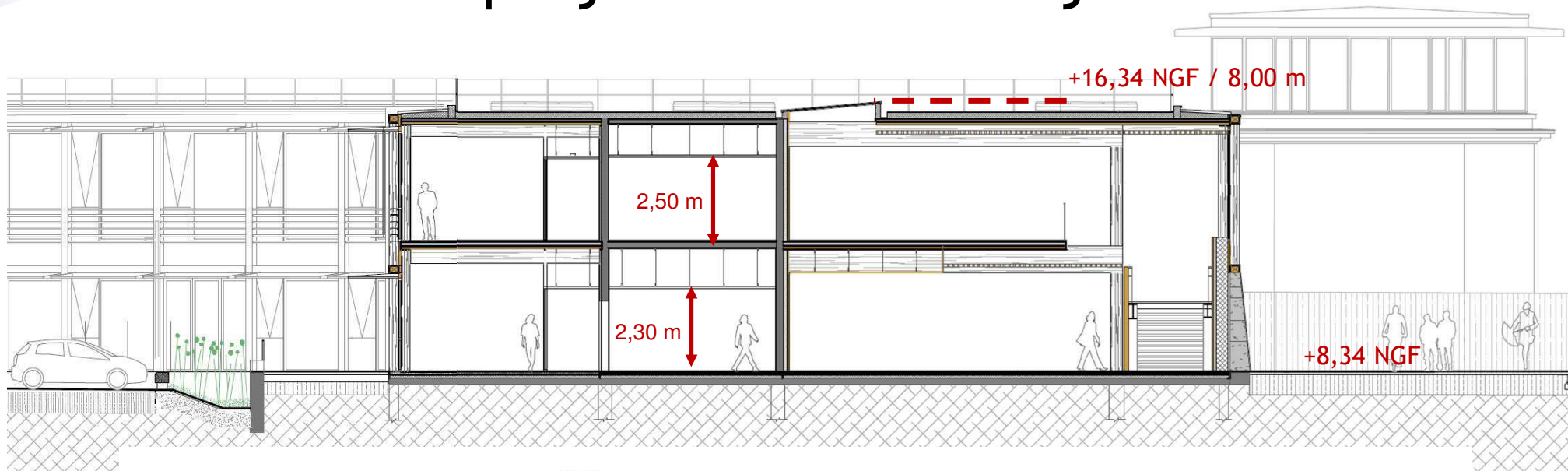
Périmètre du permis de démolir



Périmètre du permis de construire et d'aménager



Evolution du projet de bâtiment janvier 2024



Concours - réunion
publique de mai 2022

Etudes niveau APD -
comité de suivi de
mai 2023

Echanges avec ABF au
cours de l'été 2023

Le terminal existant vue aérienne et vue depuis les remparts



Crédits photo AREP



Crédits photo AREP

Le projet vue aérienne et vue depuis les remparts

Version janvier 2024



Crédits photo AREP

Version janvier 2024



Crédits photo AREP

Le terminal existant ZOOM

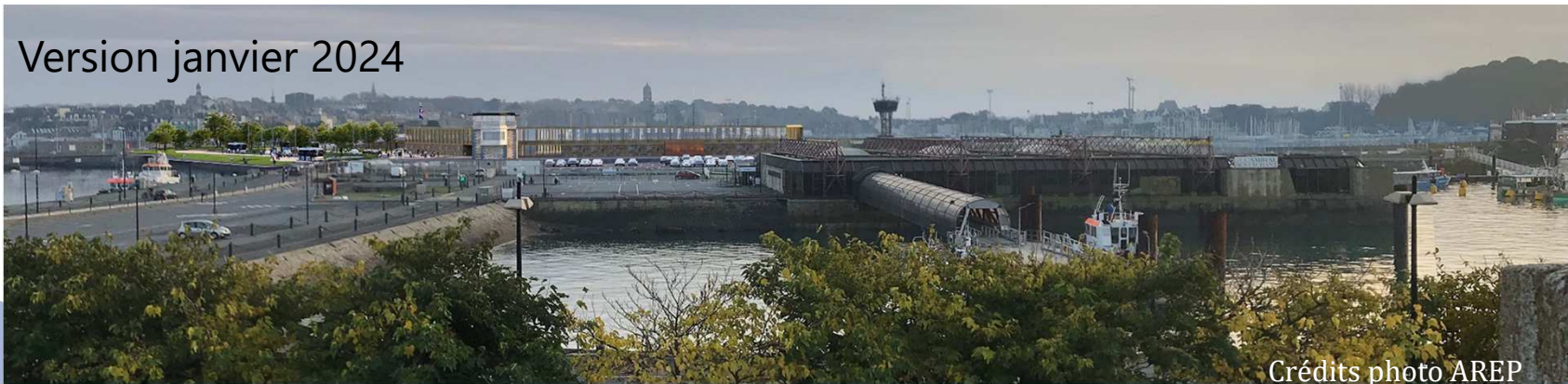


Crédits photo AREP



Port de
Saint-Malo

Crédits photo AREP



Aujourd'hui, un immense parking dédié à la voiture



Crédits photo AREP

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

Version janvier 2024



Crédits photo AREP

Version précédente pour comparaison

Version mai 2023



Crédits photo AREP

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



Version précédente pour comparaison



Composer à partir des vestiges et du végétal état existant



Crédits photo AREP

Vue proche

Version janvier 2024



Crédits photo AREP

Les Bas-Sablons

vue existante et projet depuis la place Mgr Duchesne



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



Crédits photo AREP

Version janvier 2024



Crédits photo AREP

Les Bas-Sablons vue existante et projet depuis le phare



Version janvier 2024



4
6

Crédits photo AREP

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



Version janvier 2024



Crédits photo AREP

Port de
Saint-Malo

Merci de votre attention



Un port
de la Région Bretagne



UNION EUROPÉENNE



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

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

Introduction

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Volet environnemental :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Monsieur Perrin-Sarzier ouvre les débats.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Présentation du projet d'aménagement tel que déposé :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Port de
Saint-Malo



Modernisation du terminal ferry du Naye



05 Avril 2024
Réunion Publique



Un port
de la Région Bretagne



UNION EUROPÉENNE





Accueil

M. Jean-Virgile Crance

Premier adjoint de Saint-Malo



Introduction

M. Stéphane Perrin-Sarzier

Vice-président de la Région Bretagne

Référent régional pour le suivi du port de Saint-Malo



Introduction

Mme Danielle Faysse

Garante de la Commission Nationale du Débat Public



Concertation préalable article L.121-8 Code de l'environnement. (saisine obligatoire de la commission Nationale du Débat Public)

1^{er} octobre 2020 au 13 novembre 2020

Quelques chiffres clefs de la concertation préalable :

- 120 participants à la réunion publique du 1er octobre
- 89 participants aux ateliers thématiques
- 90 personnes rencontrées lors des permanences des porteurs de projet
- 1890 connexions au site internet de la Région entre le 17 septembre 2020 et le 13 novembre 2020
- 60 connections au site internet lors de la réunion publique du 13 novembre 2020
- 56 questions posées
- 25 contributions...

Bilan des garants 14 décembre 2020

Décision CNDP 03/03/2021

Comité de suivi = lieu de débat sur les scénarios



Concertation - Phase amont

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

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

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

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

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



Concertation continue - phase amont

Réunion d'installation du comité de suivi le 18 mai 2021 (présidé par M. PERRIN-SARZIER, région Bretagne) composé de 3 collèges :

- Collège des Institutions
- Collège des acteurs économiques
- Collège des Associations environnementales et cadre de vie et des riverains non organisés

Site Internet du projet

5 Réunions du comité de suivi :

- 8 octobre 2021
 - 8 décembre 2021
 - 4 décembre 2022
 - 17 mai 2023
 - 29 janvier 2024
- + réunion publique de présentation du scénario retenu par la Région le 31 mai 2022

Publication du 1^{er} rapport intermédiaire de concertation continue par la garante le 21 mai 2022

Publication du 2^{ème} rapport intermédiaire de concertation continue par la garante le 27 juillet 2023



Concertation continue - phase amont

Enquête publique - phase aval

La concertation (préalable et continue) a permis:

- D'informer le public sur l'existence d'un projet de modernisation du terminal ferry du Naye
- De recueillir sa parole, de débattre de l'opportunité du projet et des différentes options (scénarios)
- De régler en amont les problèmes de nuisances sonores liées au stationnement des navires la nuit (installation d'un courant de quai)
- D'installer un comité de suivi, lieu de débat et d'échanges qui continuera à fonctionner au-delà de la phase de concertation
- D'engager une réflexion avec la ville et l'agglomération sur l'incidence du projet sur les circulations et le stationnement des camions en entrée de ville
- De faire évoluer la hauteur du bâtiment du terminal

Bilan de la concertation continue dans le dossier d'enquête publique

L'enquête publique permettra

- D'informer le public sur un projet finalisé et ses impacts
- De recueillir ses observations et propositions.



Sommaire

1^{ère} partie : Présentation du projet (30 min)

Temps d'échanges/Questions (environ 30 min)

2^{ème} partie : Procédures réglementaires (15 min)

Temps d'échanges/Questions (environ 15 min)



Présentation du projet

Volet nautique,
M. Benoît Thomyre pour le groupement

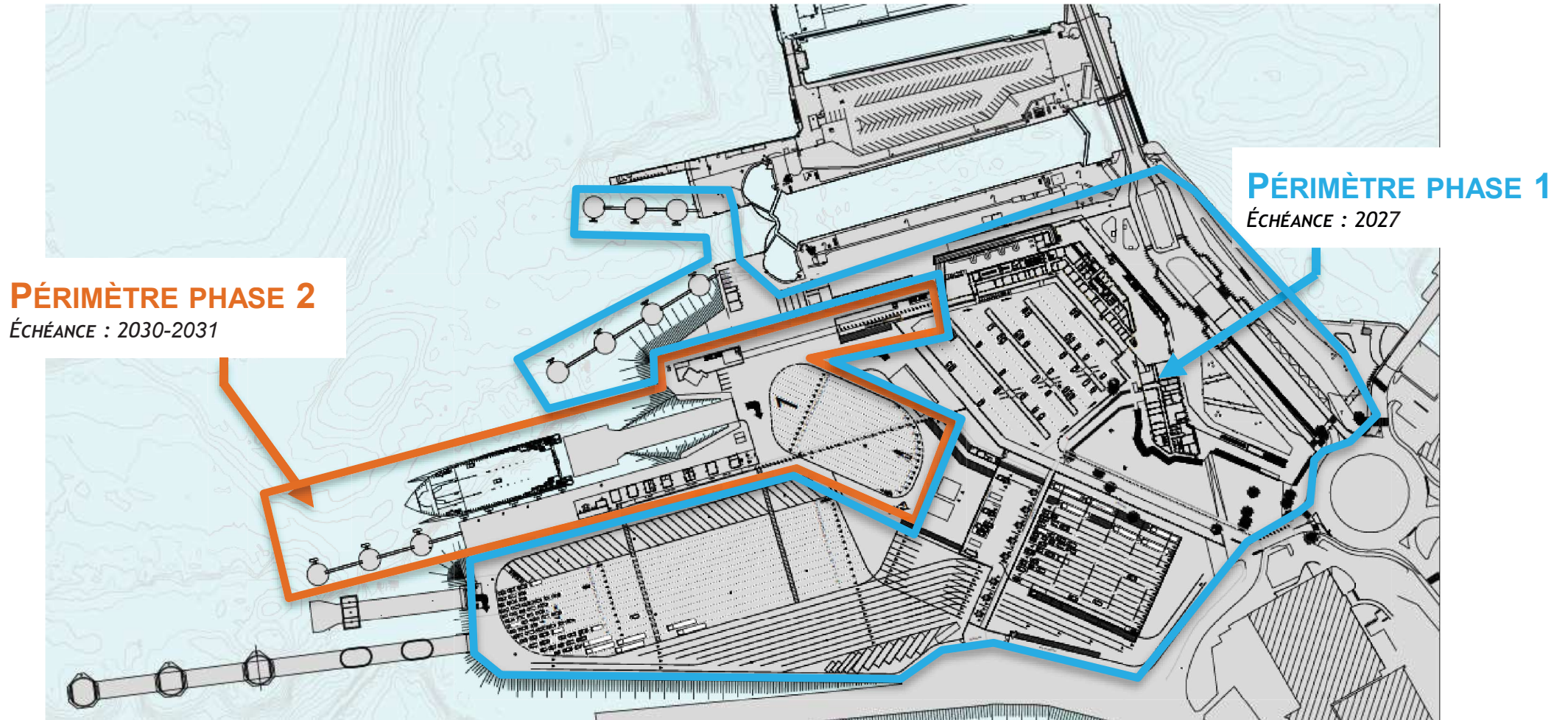


Volet terrestre,
Mme Fabienne Couvert pour le groupement





Présentation du projet





VOLET NAUTIQUE



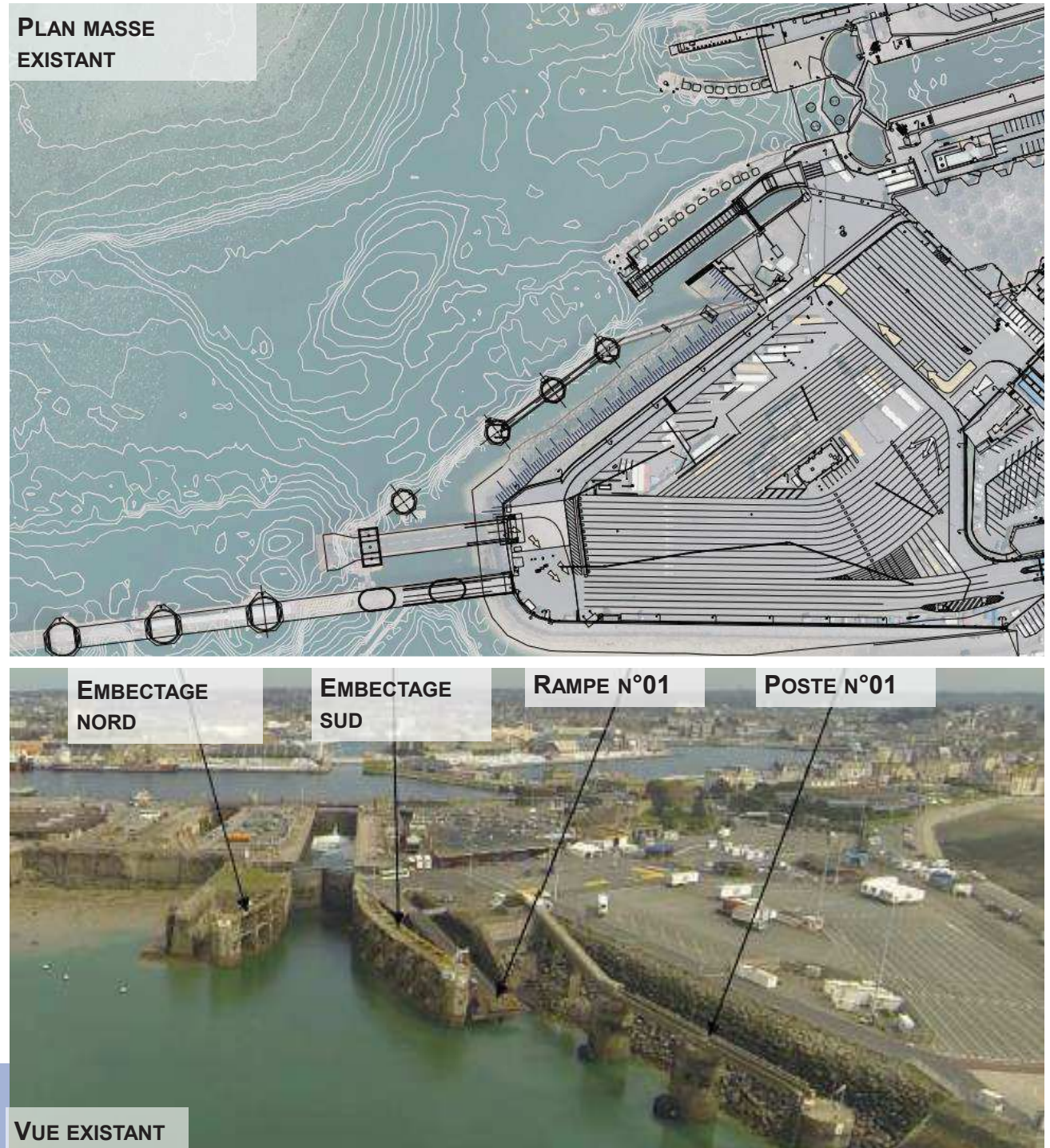
Volet Nautique

Périmètre

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

Objectifs

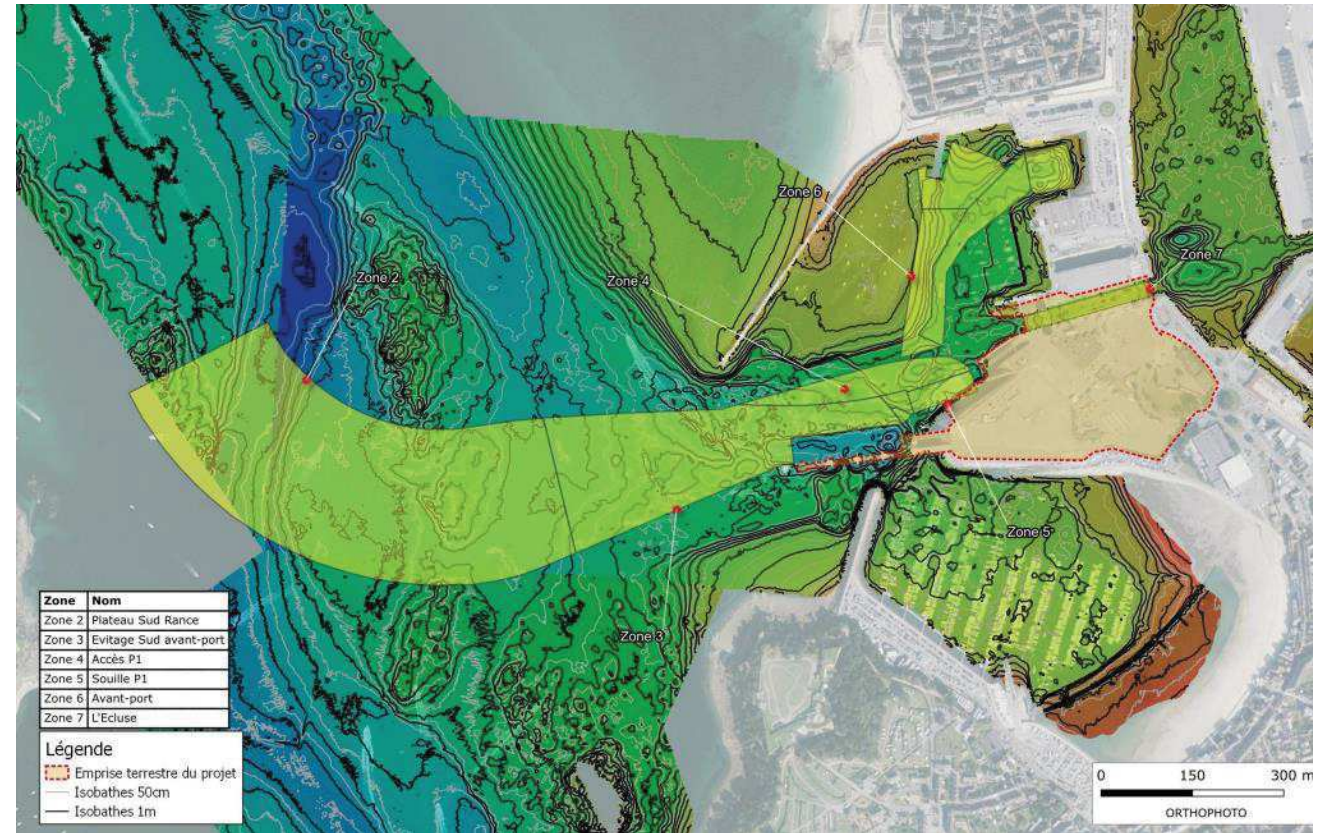
- Optimiser les fonctionnalités
- Améliorer les accès nautiques
- Reconstruire les ouvrages de génie civil vétustes



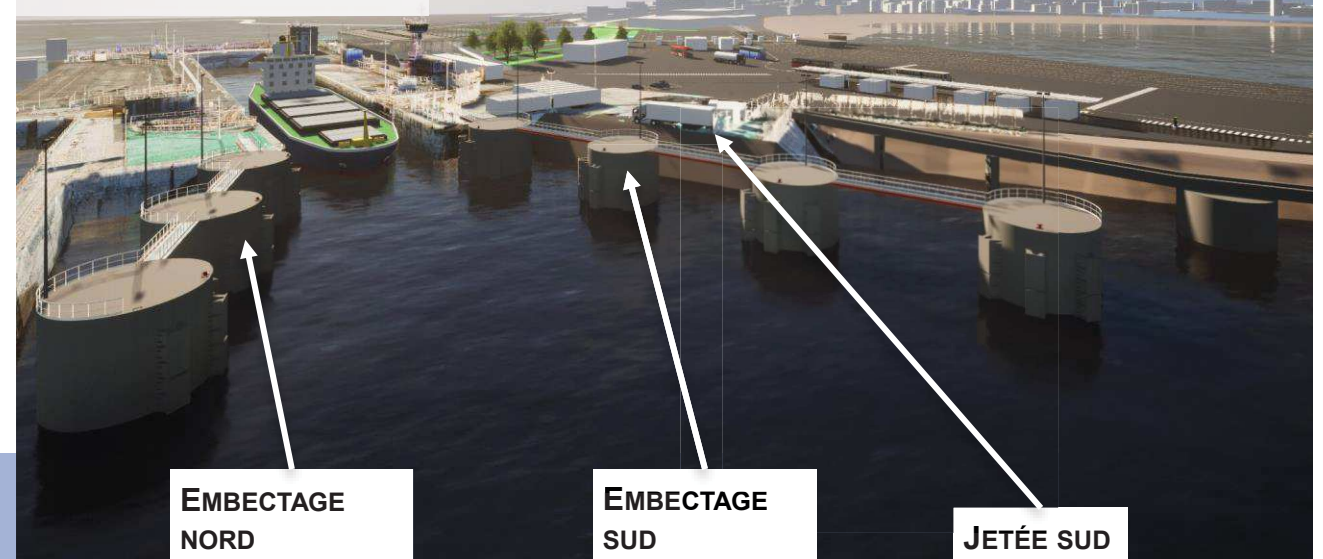
Volet Nautique

2025 - 2027 Phase 1

- Déconstruction de la rampe n°01 et GC associé
- Déconstruction / reconstruction des embectages
- Réhabilitation de la jetée sud
- Amélioration des accès par dragage du chenal et des zones d'évitage
- Dragage d'entretien de l'avant-port
- Ressuyage des vases avant revalorisation dans le cadre du projet



VUE PROJET HORIZON 2027

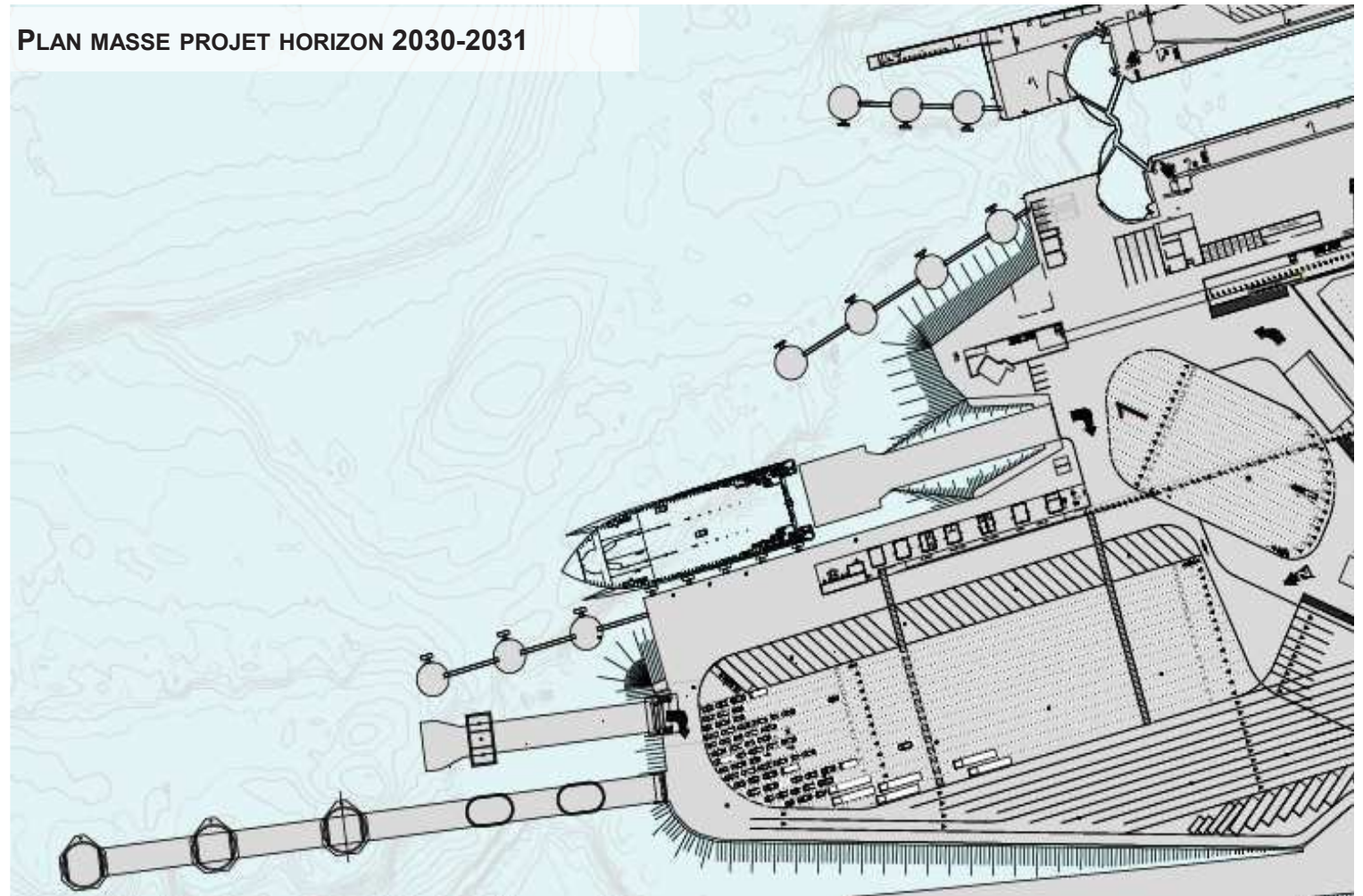


Volet Nautique

2030 - 2031 Phase 2

- Réalisation Poste 1 + rampe roulière + passerelle embarquée
- Dragage/déroctage de la souille du poste

PLAN MASSE PROJET HORIZON 2030-2031





VOLET TERRESTRE





Un site qui s'est construit sur la mer



1720



1866



1952



2019



Vue aérienne, le fort du Naye 1921 - source : www.remonterletemps.ign.fr

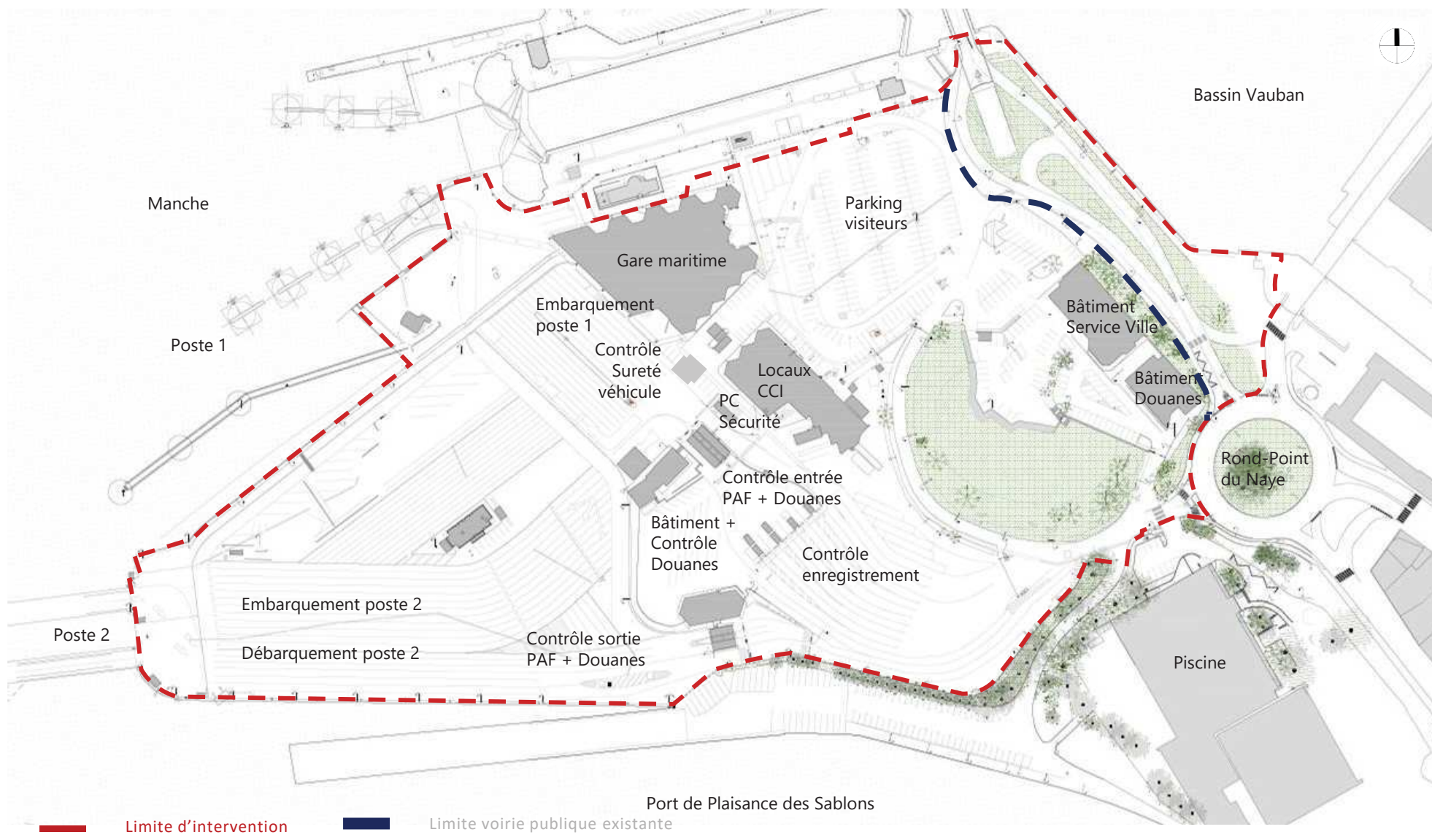
Le terminal existant

vue aérienne et vue depuis les remparts



La presqu'île du Naye

Plan masse existant

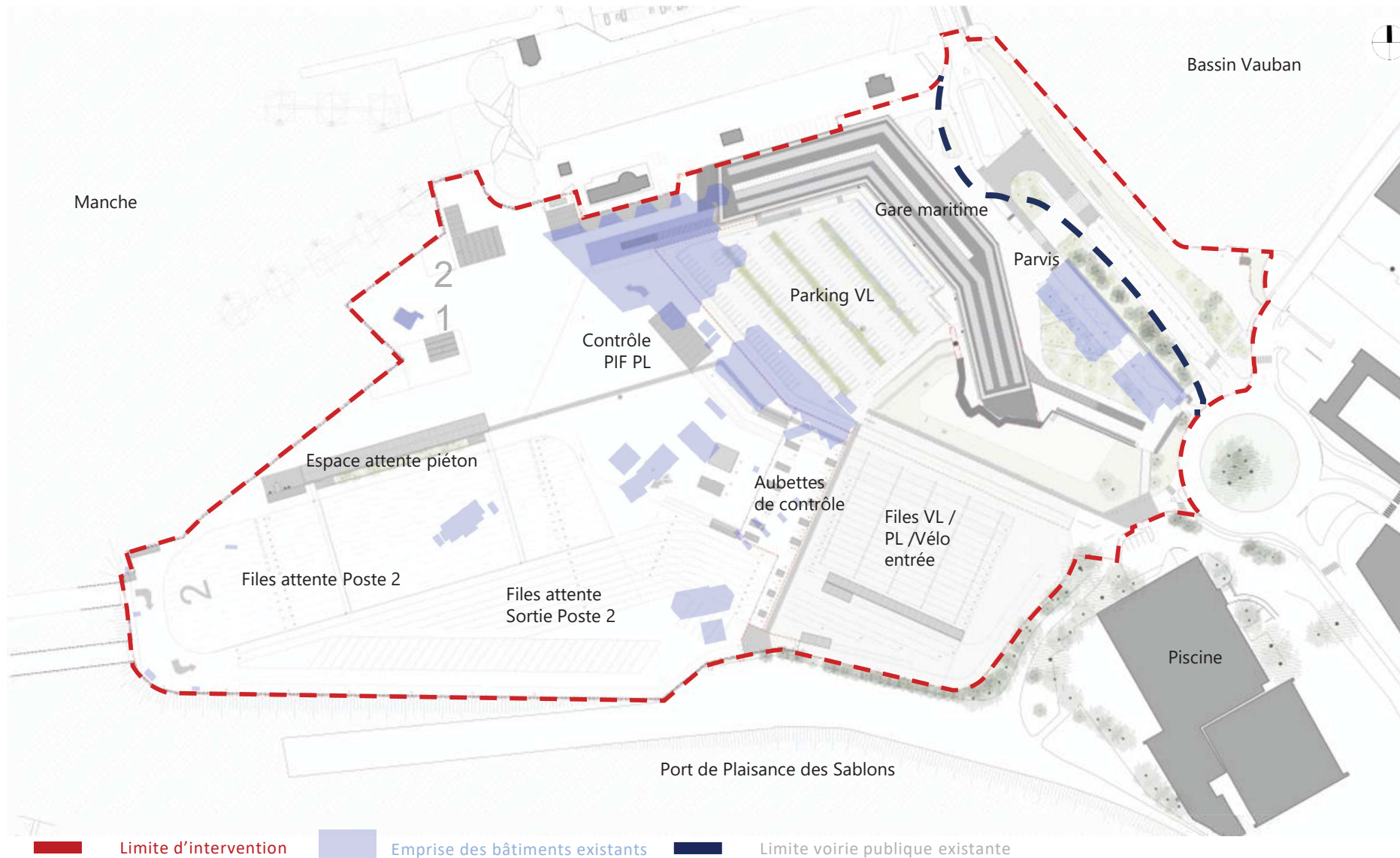


— Limite d'intervention — Limite voirie publique existante

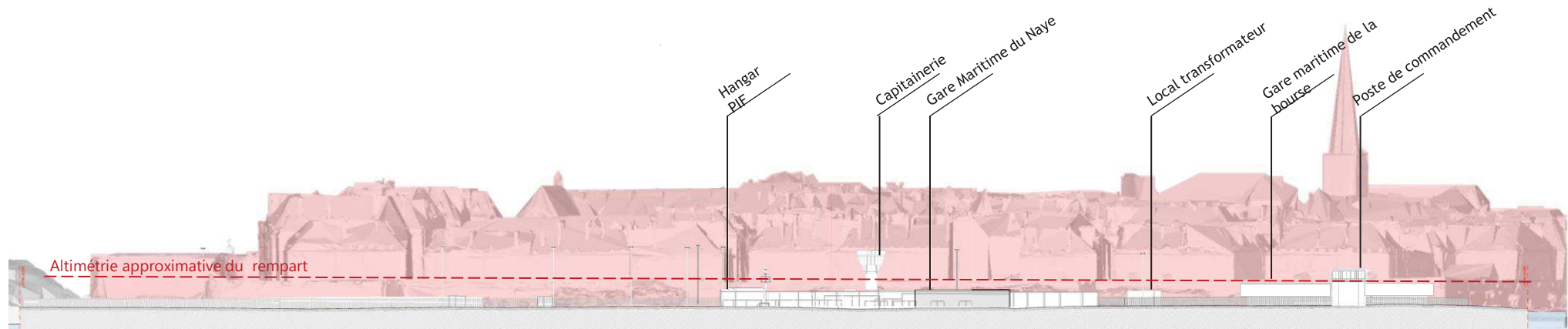
Le projet vue aérienne et vue depuis les remparts



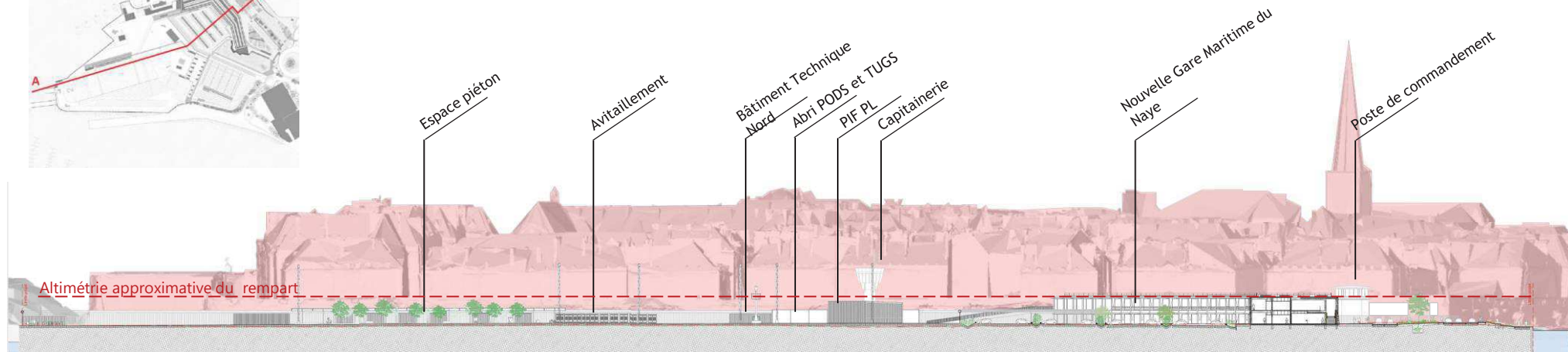
La presqu'île du Naye Plan masse projeté



Coupes transversales Est/Ouest avec vue sur intramuros

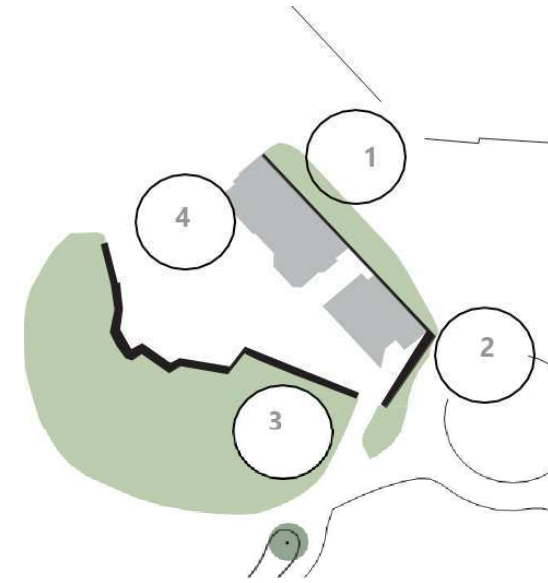


Existant



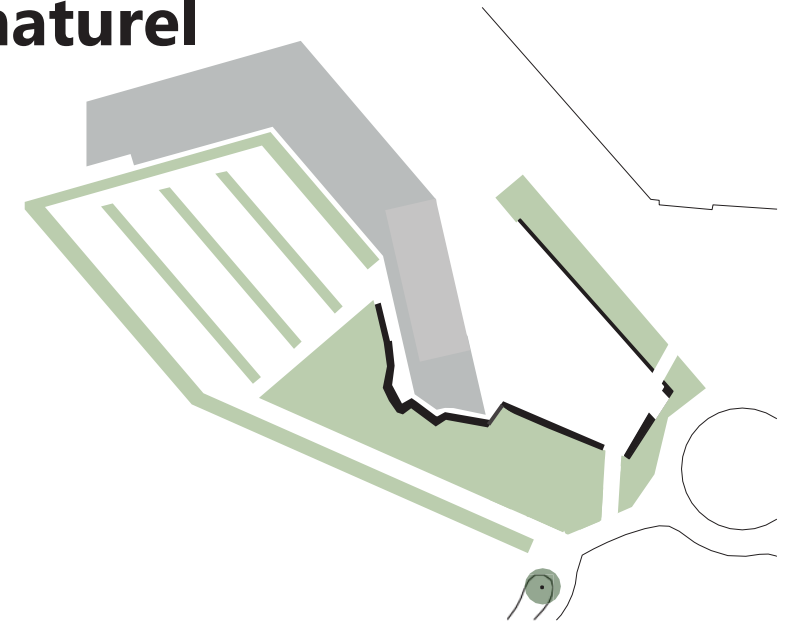
Projet





Saint Malo

Préserver et amplifier le patrimoine naturel



Préserver et amplifier le patrimoine naturel

Niveau d'intérêt de la végétation existante



Pins isolés



Groupe platanes
+ pins + érable
+ peuplier : effet
de groupe
intéressant à
conserver

Chênes verts et
pins : linéaire et
masse végétale
intéressants à
conserver



Chênes pédonculés et chênes verts :
intéressant à conserver



Grands pins hors parcelle

haies arbustives mixtes (Tamaris, troène, chlef...), état
disparate, quelques tronçons intéressants mais intérêt limité

Composer à partir des vestiges et du végétal état existant



Composer à partir des vestiges du fort et du végétal état projeté

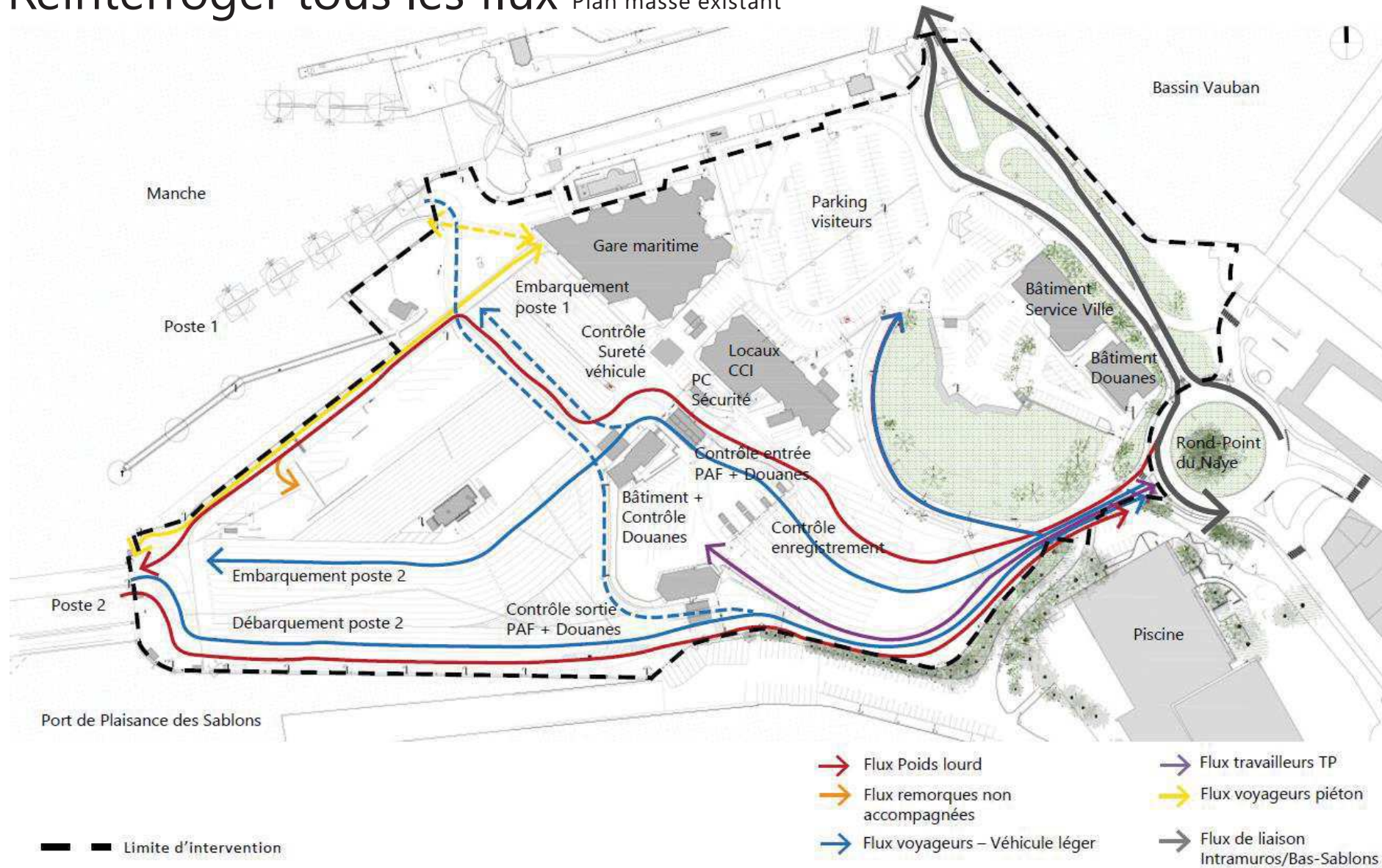




Saint Malo

Ré-interroger les flux

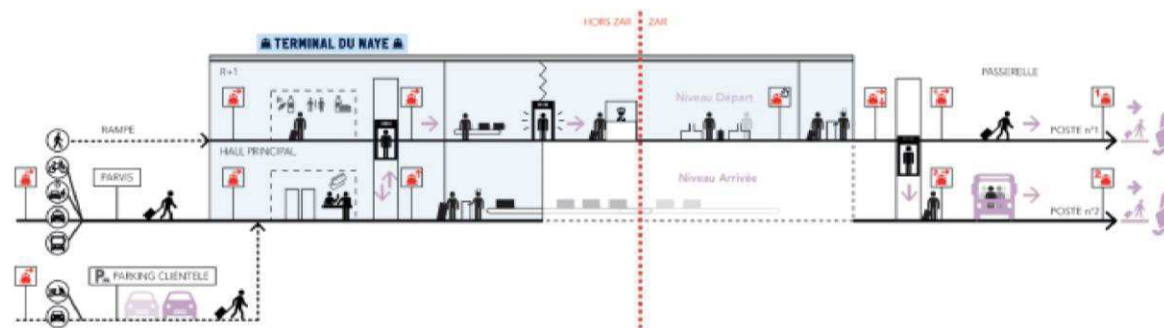
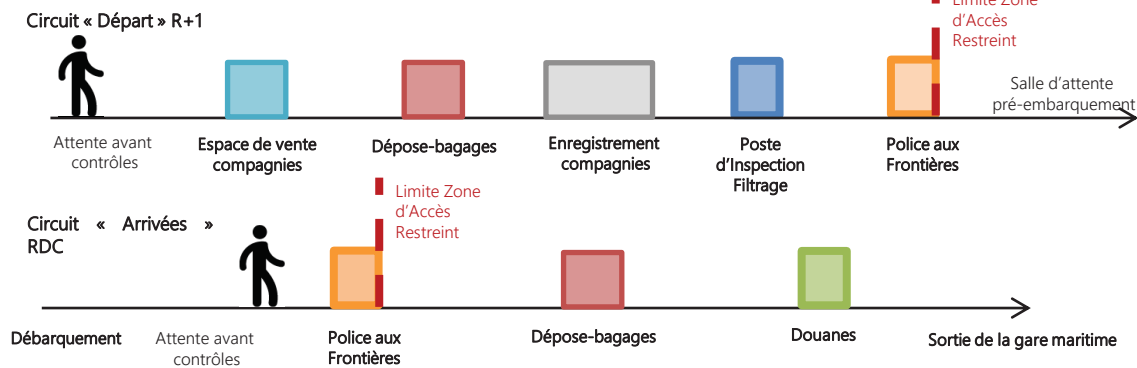
Réinterroger tous les flux Plan masse existant



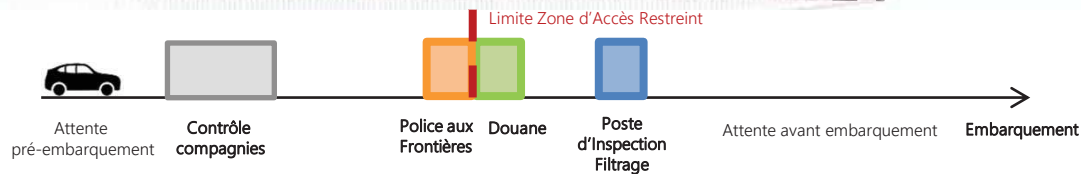
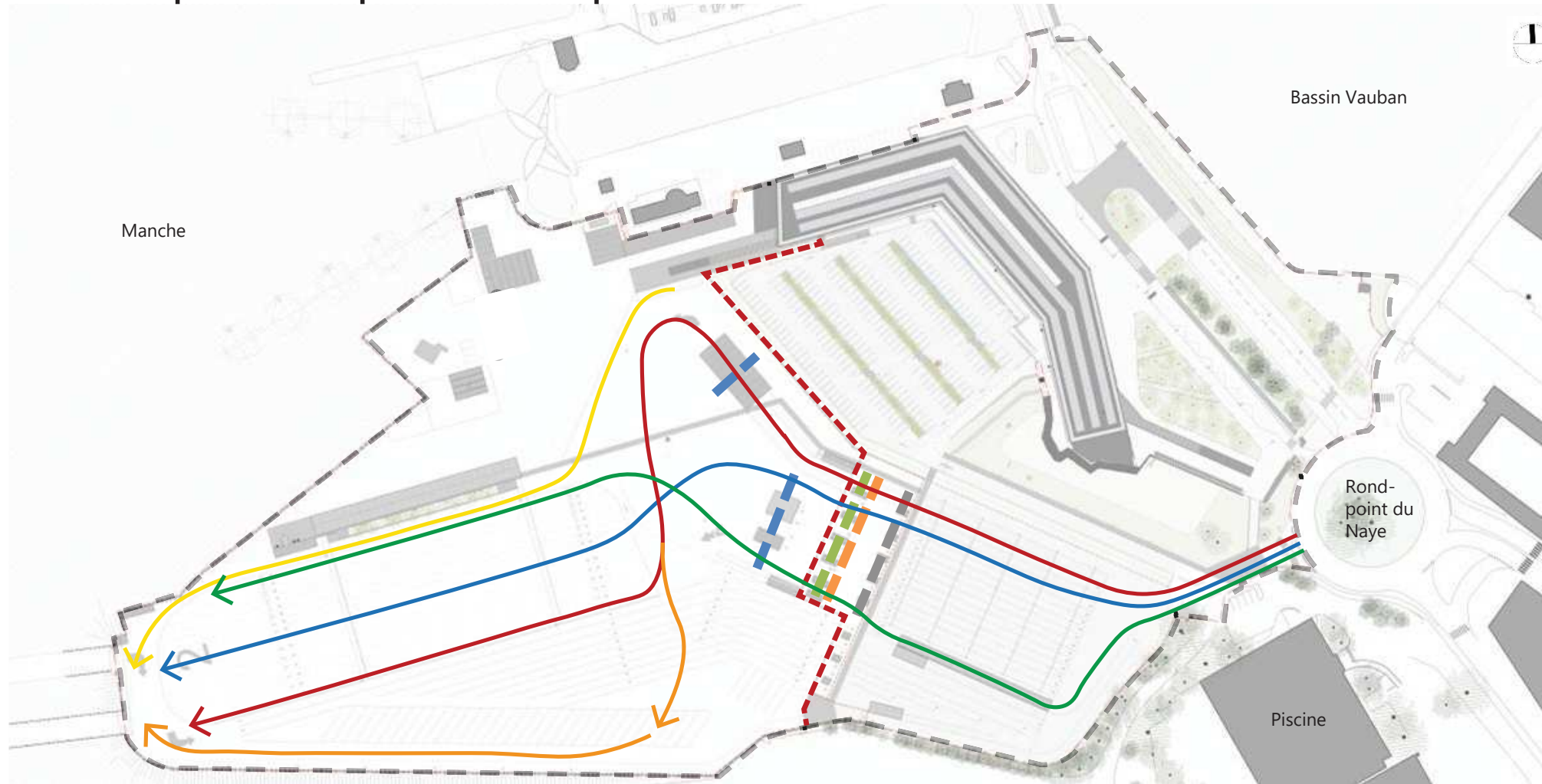


Un fonctionnement qui accompagne le voyageur et répond aux exigences du contrôle d'accès

Flux piéton dans la gare maritime



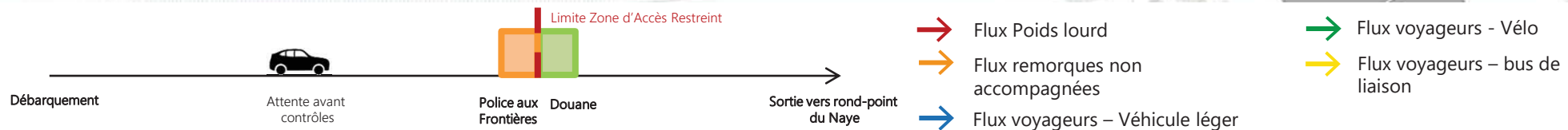
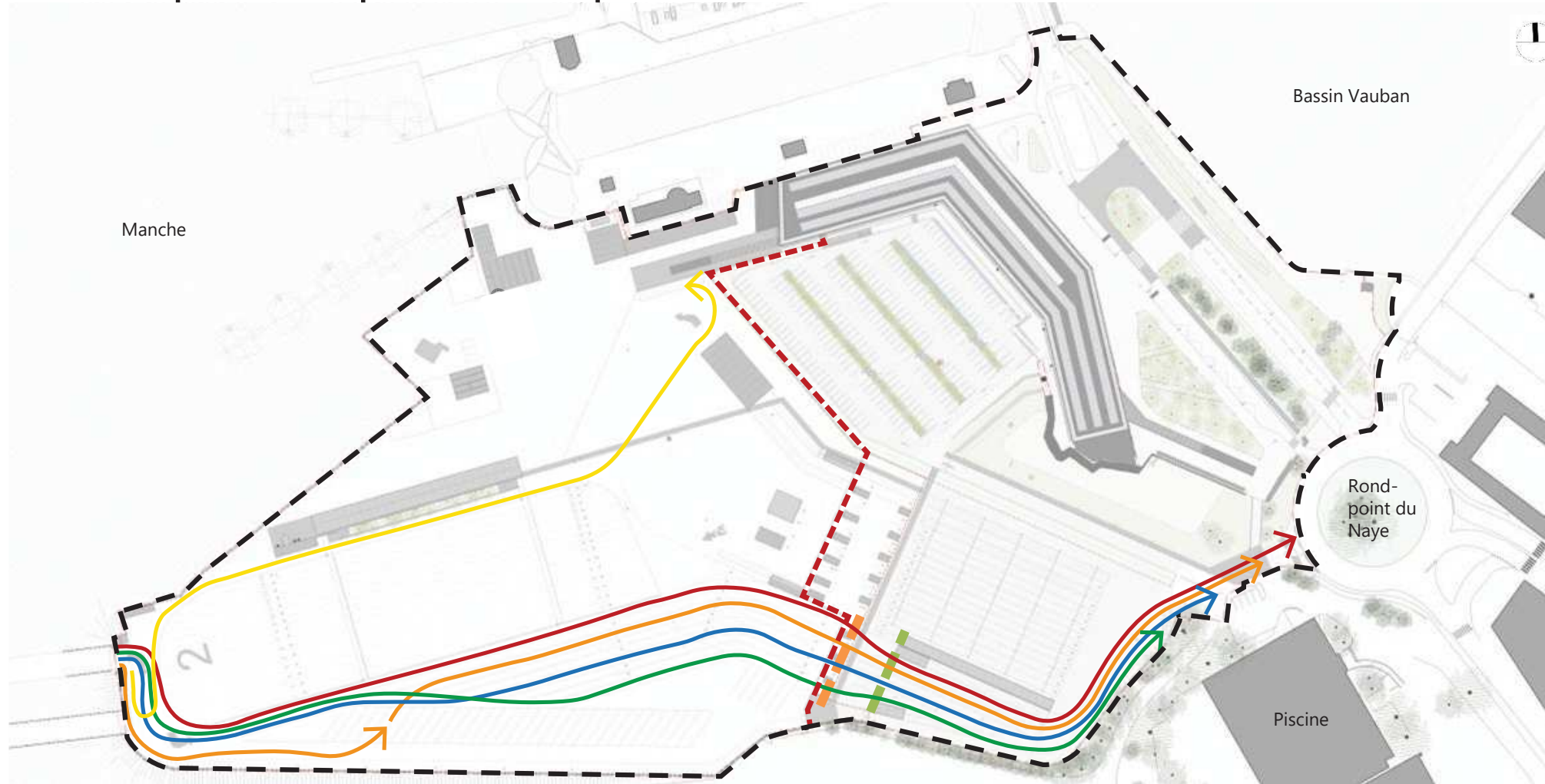
Composer à partir des parcours le terre-plein : flux embarquant



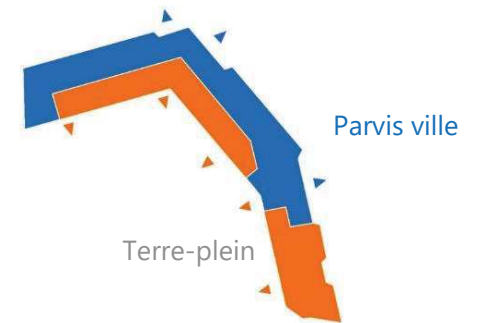
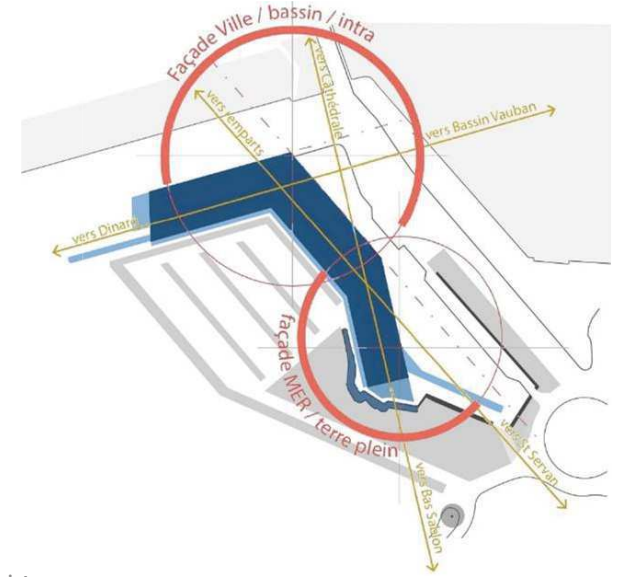
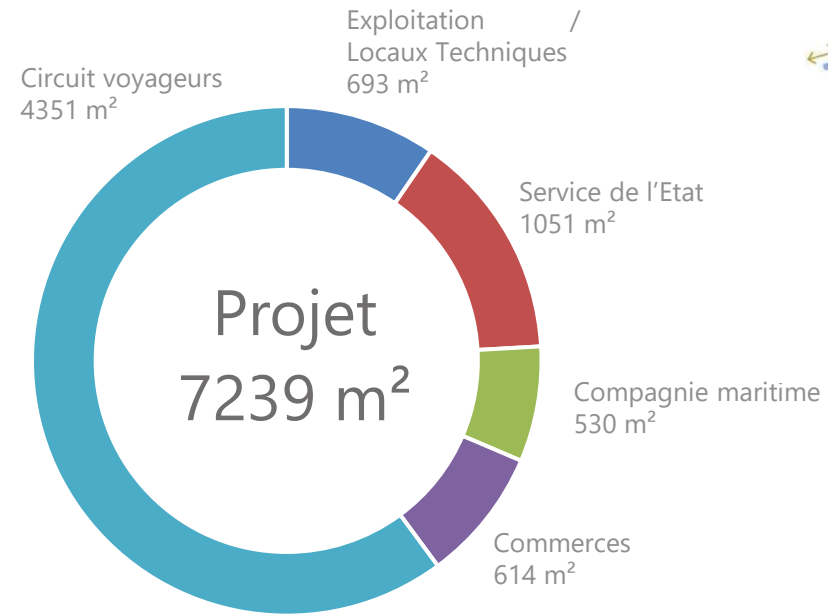
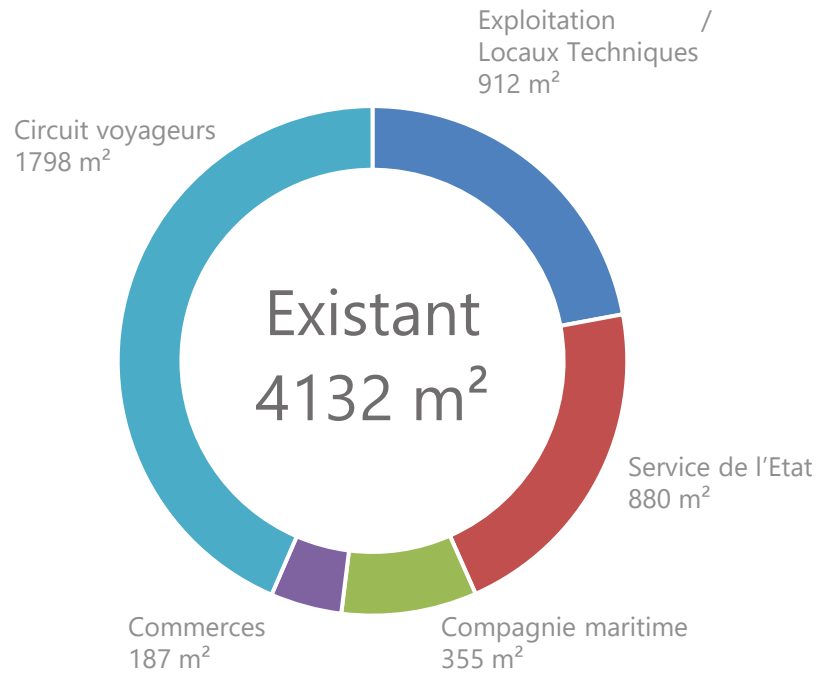
- Flux Poids lourd
- Flux remorques non accompagnées
- Flux voyageurs – Véhicule léger

- Flux voyageurs - Vélo
- Flux voyageurs – bus de liaison

Composer à partir des parcours le terre-plein : flux débarquant

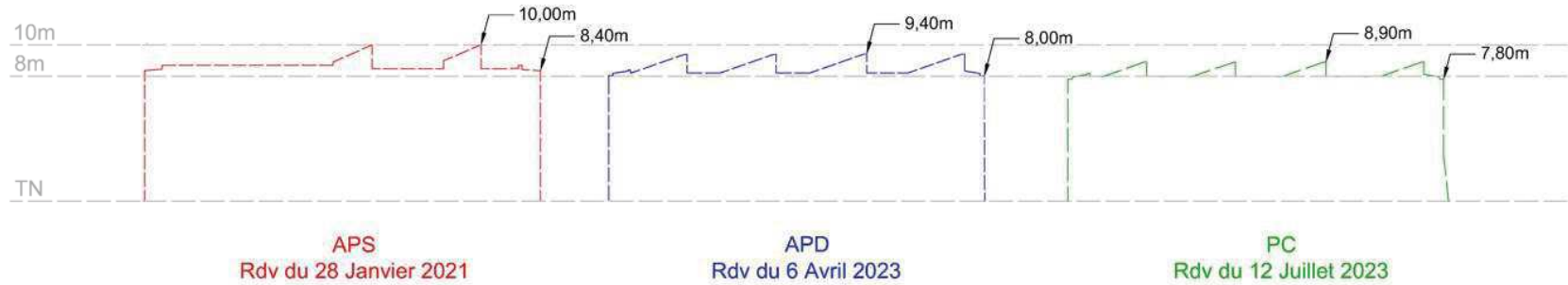
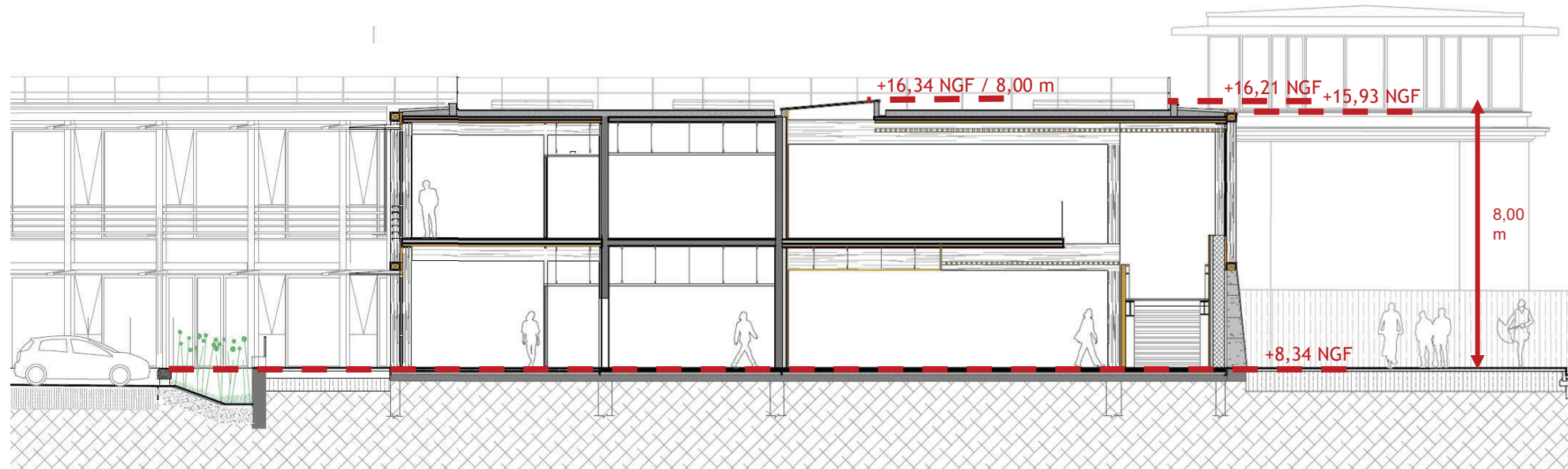


Organisation spatiale et fonctionnelle





Coupe transversale





Saint Malo

Proposer un nouvel espace public



Aujourd'hui, un immense parking dédié à la voiture



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





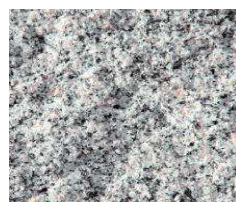
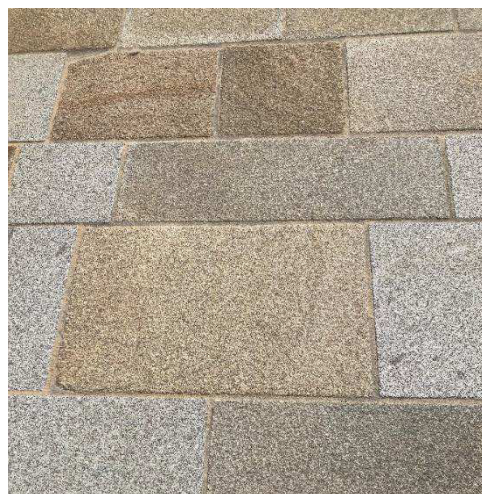
Matérialité le parvis

Le parvis s'étire le long de la chaussée Tabarly et épouse la géométrie de la nouvelle gare et les vestiges du fort : il se décompose en

- Un sol de pavé de granit
- Une esplanade de dalles de granit
- Une piste cyclable en béton désactivé

L'ensemble se compose à partir de 3 natures de granit

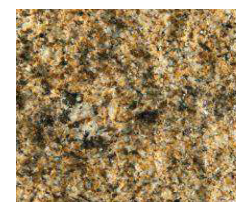
- Les voiries sont quant à elles en enrobé noir



Granit gris perle de Languédias



Granit bleu de Louvigné



Granit beige de Languédias



Granit de Lanhélin flammé



CALENDRIER DES TRAVAUX DE LA PHASE 1



PHASAGE GLOBAL

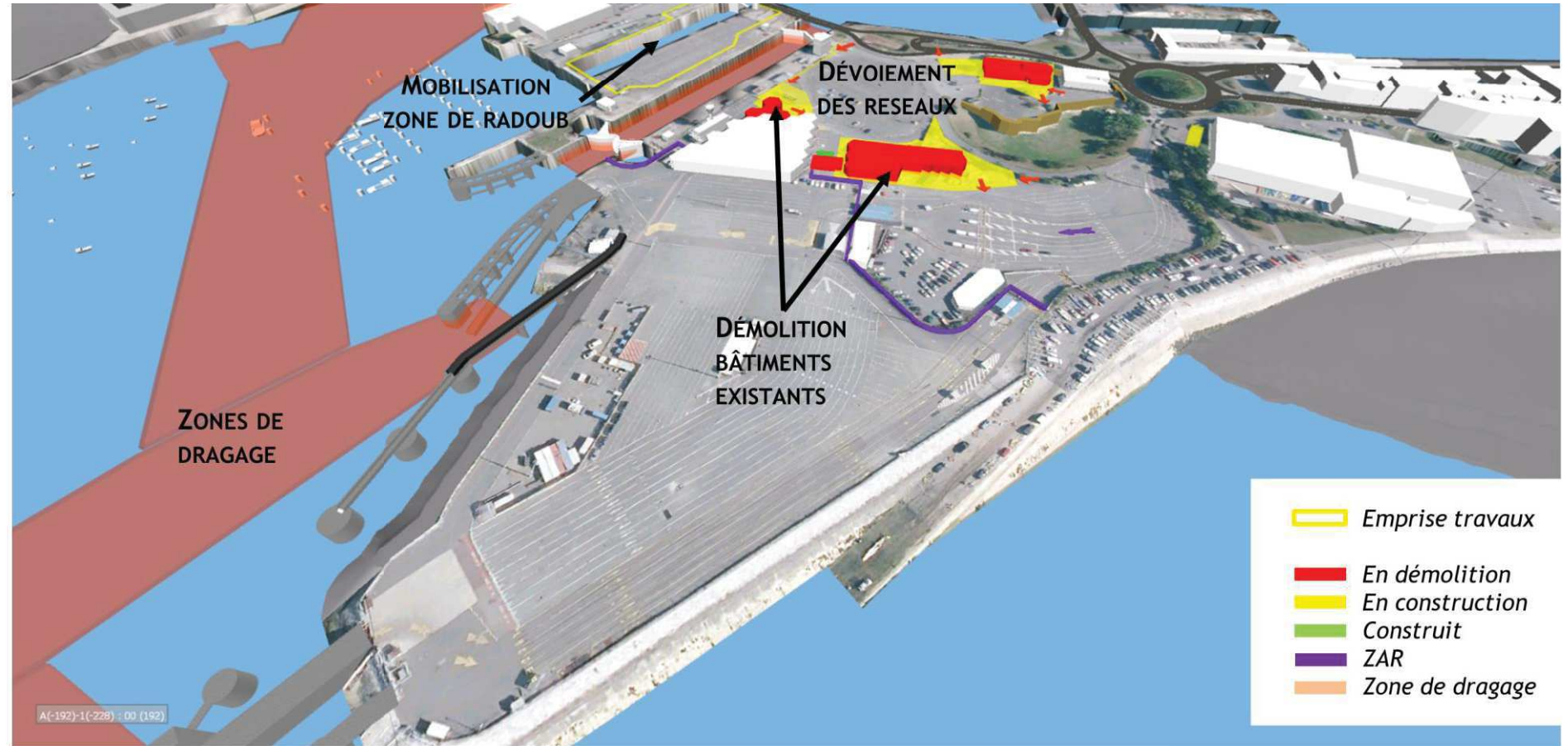


ETAT ACTUEL



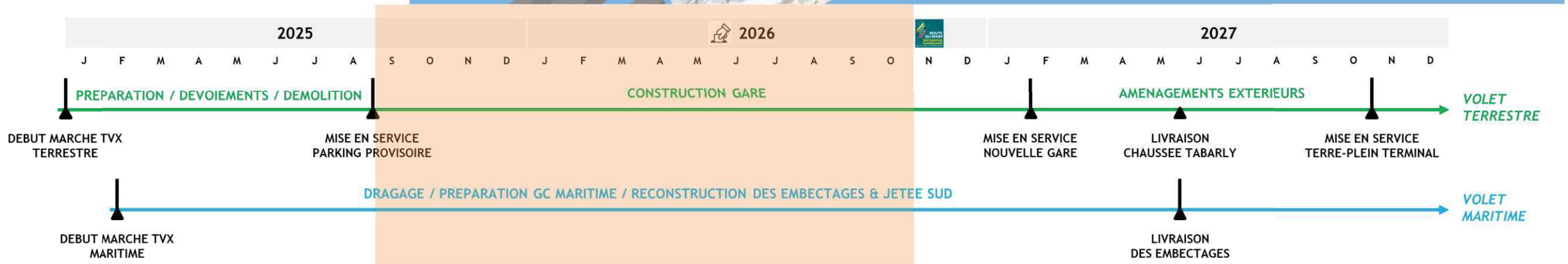
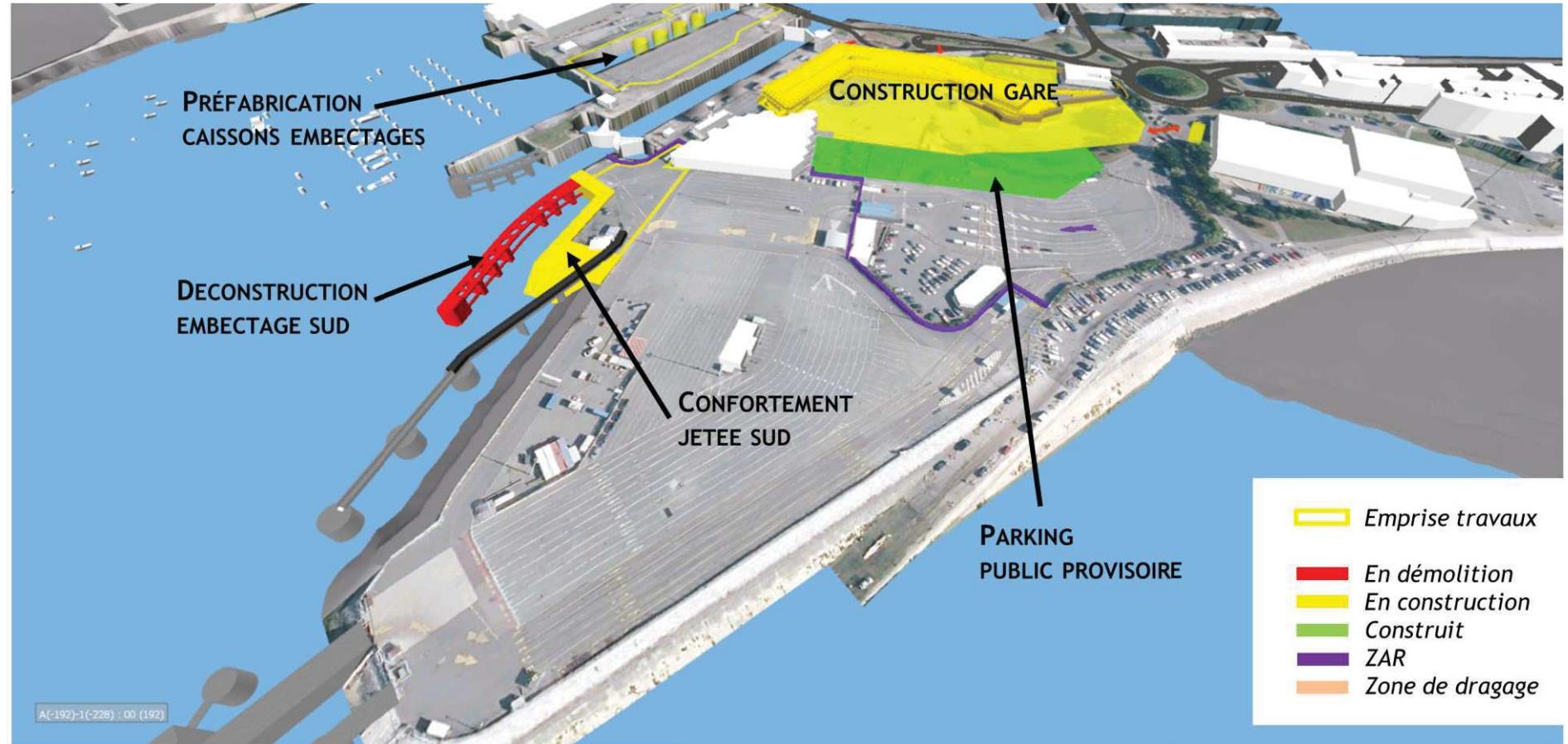
A

- PREPARATION
- DEMOLITION BATIMENTS
- DEVOIEMENTS
- DRAGAGE
- PREPARATION PARKING PROVISOIRE



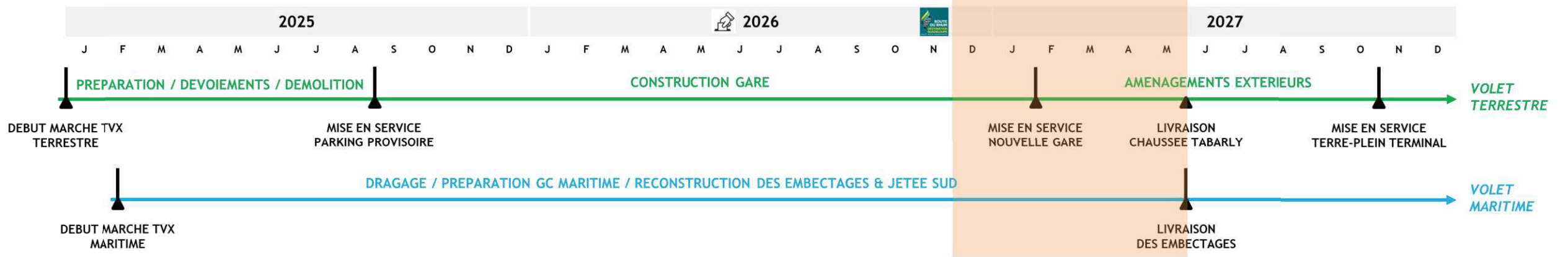
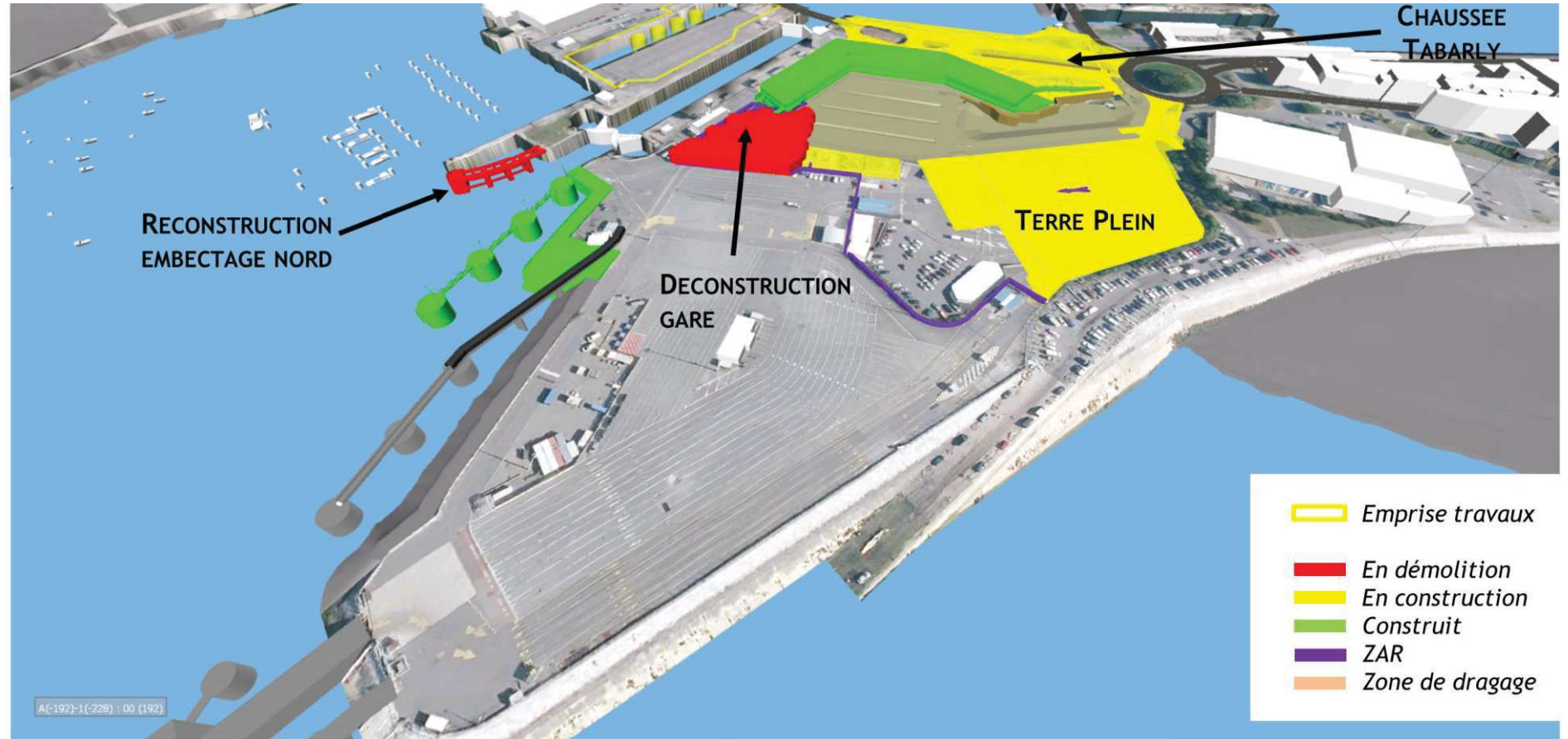
B

- CONSTRUCTION GARE
- DEMOLITION EMBECTAGE SUD
- RECONSTRUCTION EMBECTAGE SUD
- JETEE SUD
- DEMOLITION EMBECTAGE NORD



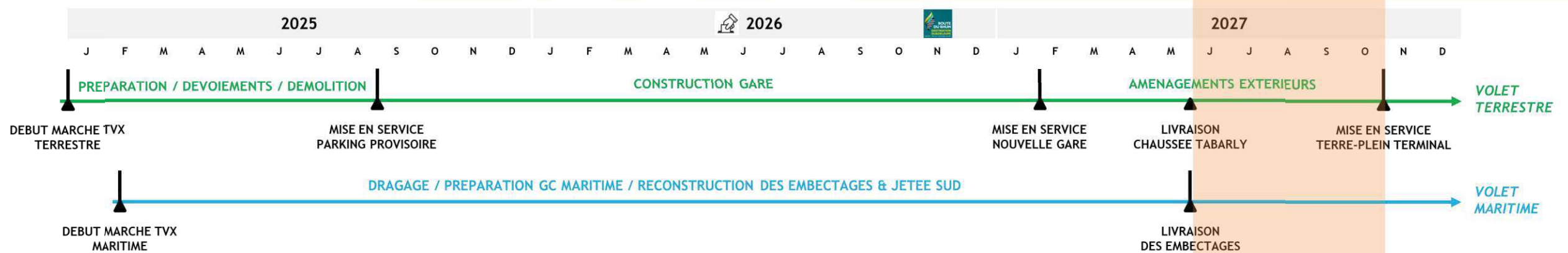
C

- TERRE PLEIN
- RECONSTRUCTION EMBECTAGE NORD
- MISE EN SERVICE NOUVELLE GARE
- DECONSTRUCTION ANCIENNE GARE
- REALISATION CHAUSSEE TABARLY



D

- REALISATION TERRE PLEIN DU TERMINAL



2027 - FIN PHASE 1





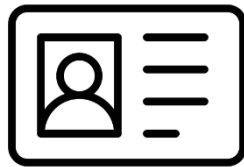
ANIMATION VISUELLE



TEMPS D'ECHANGES/QUESTIONS

A VOUS LA PAROLE !

*Les règles du jeu
du temps d'échange*



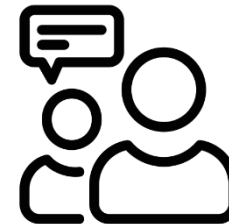
SE PRÉSENTER AVANT
DE PRENDRE LA PAROLE



LIMITER SON TEMPS DE **PAROLE**



PRIORITÉ À CEUX
QUI N'ONT **PAS ENCORE PRIS LA PAROLE**



ÉCOUTER LES AUTRES
RESTER **COURTOIS**



PROCEDURES REGLEMENTAIRES



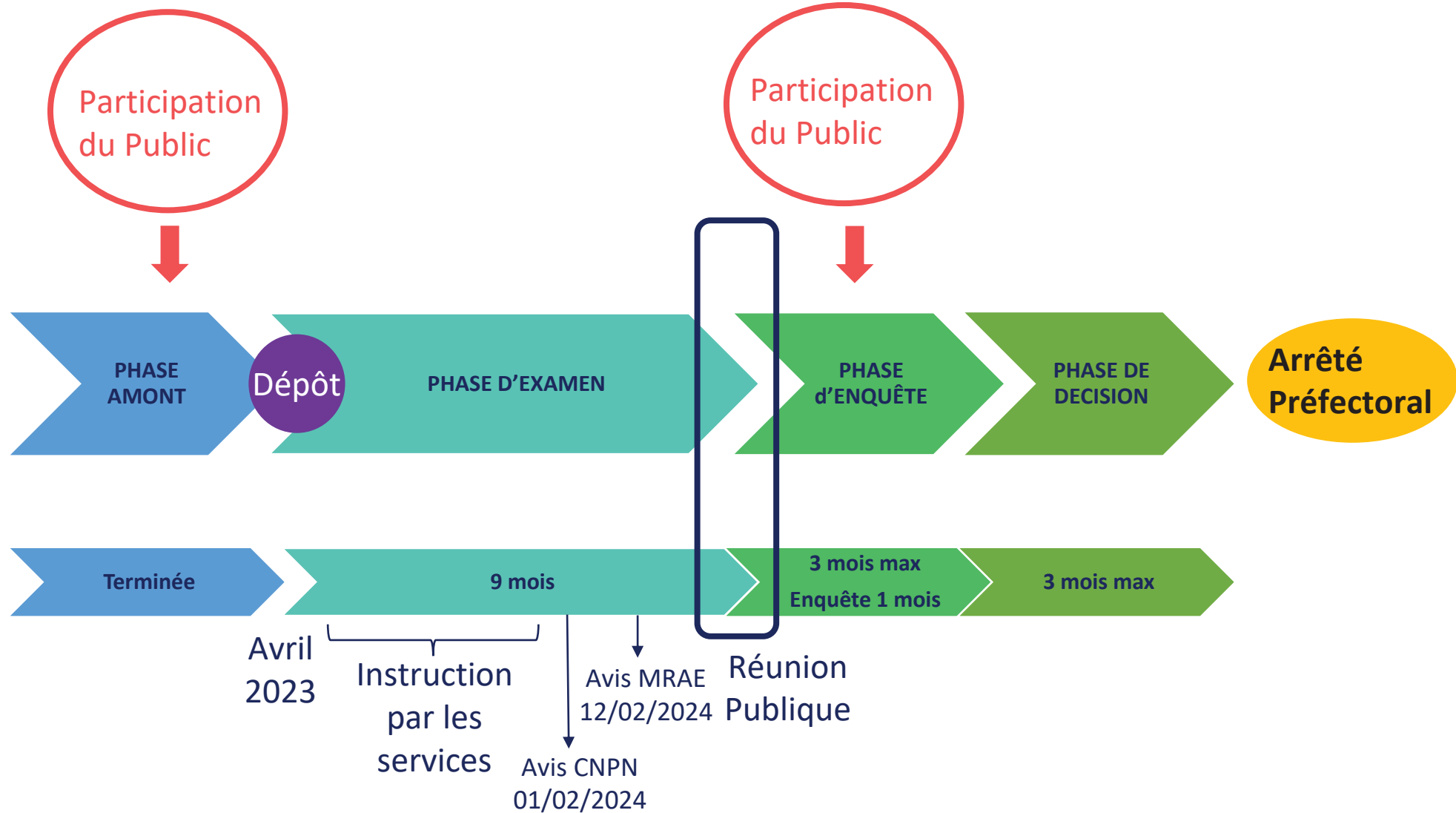
Présentation des procédures réglementaires

M. Valentin POAC pour le groupement





Instruction et Avis des services





Avis du Conseil National pour la Protection de la Nature (CNPN)

- Dossier de demande dérogation Espèces Protégées fourni en Pièce n°9 du Dossier d'Enquête Publique concernant la présence de Goélands sur le terminal :

- Avis du CNPN reçu le 01/02/2024

- Mémoire en réponse de la Région Bretagne fourni en Pièce 10 du dossier d'Enquête Publique

- **Avis favorable** sous réserve des améliorations suivantes :

- Mener une étude sur l'évaluation des impacts de l'augmentation du trafic naval sur les populations d'oiseaux nicheur de l'îlot du Cézembre et sur la mégafaune marine (collision, pollution sonore) et prévoir les mesures ERC appropriées, notamment des réductions de vitesse ;

=> Il n'est pas prévu d'augmentation de trafic maritime lié au projet, il n'est donc pas envisagé de mesure environnementale supplémentaire. La mesure de compensation associée au laridés (goélands) bénéficiera plus globalement à l'ensemble des espèces avifaunistiques sur Cézembre.

Groupe	Nom vernaculaire	Arrêté de protection nationale	Enjeu contextualisé	Motif de dérogation	Compensation
Oiseaux	Goéland argenté	Arrêté interministériel du 29 octobre 2009 fixant la liste des oiseaux protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection (JORF 5 décembre 2009, p. 21058). Article 4	Assez fort	Perte d'habitat de reproduction	Oui MCD1
	Goéland brun		Moyen		
	Goéland marin		Moyen		
Mammifères marins	Phoque gris	Arrêté interministériel du 1er juillet 2011 fixant la liste des mammifères marins protégés sur le territoire national et les modalités de leur protection. Article 2	Très fort	Dérangement	Non mais mesure d'accompagnement
	Phoque veau-marin		Très fort		



Avis du Conseil National pour la Protection de la Nature (CNPN)

- Prévoir une campagne d'information des armateurs et commandants de bord sur les recommandations de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) pour la réduction des effets du bruit sur les mammifères marins ;

=> Définition d'une mesure d'accompagnement (Mesure MA07) visant à informer les compagnies opérant sur le terminal (réunion d'information) et des autres usagers du port (plaquette d'information) concernant les effets du bruit sous-marin.

- Compléter les inventaires ichtyologiques comme indiqué dans l'avis ;

=> Des expertises complémentaires sont prévues en juin 2024 (période de montaison) dans les bassins et l'avant-port. Si constat d'effets notables potentiels => Définition de mesures d'adaptation et de chantier et de suivi avant démarrage des travaux.

- Proposer une mesure compensatoire pour le milieu marin, à faire valider par les services de l'Etat qui pourront au besoin échanger avec le CNPN sur sa pertinence ;

=> Au regard des mesures déjà mises en œuvre, de l'absence d'augmentation de trafic maritime, et de l'abandon des opérations de déroctage au secteur Traversaine, **aucune espèce protégée marine ne subira d'impact résiduel notable.** Il n'apparaît donc pas justifié de définir une mesure de compensation spécifique aux espèces marines.



Avis du Conseil National pour la Protection de la Nature (CNPN)

- Ajouter une mesure d'accompagnement en matière de suivi et de réduction des EEE conformément à la réglementation OMI en matière d'eaux de ballast et de mise en œuvre des lignes directrices en matière de gestion du biofouling et de la minimisation du risque de transfert d'espèces invasives ;

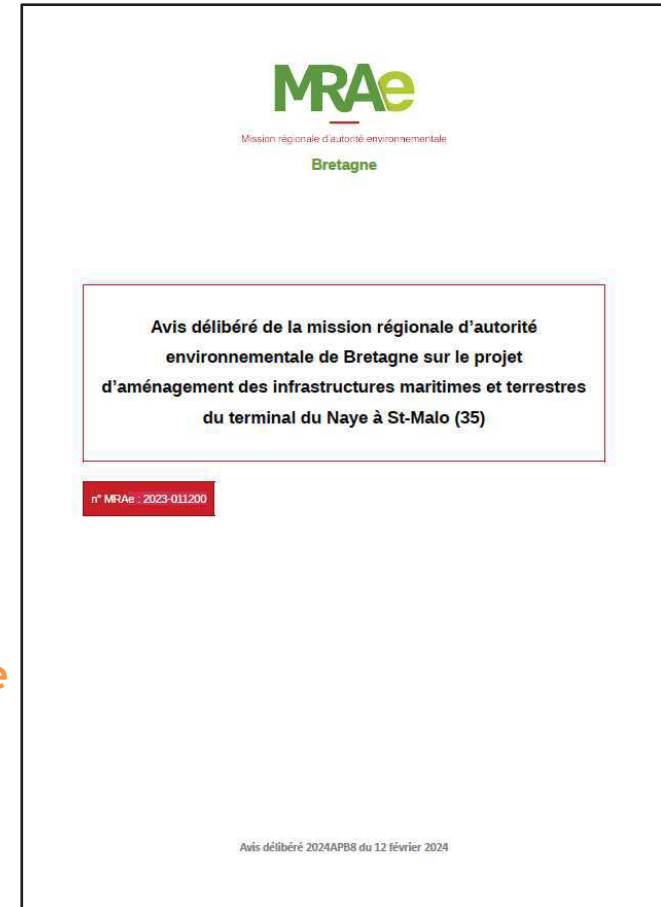
=> Définition d'une mesure d'accompagnement (Mesure MA07, commune avec la mesure d'information sur les effets du bruit sous-marin) visant à informer les compagnies opérant sur le terminal (réunion d'information) et des autres usagers du port (plaquette d'information) concernant les effets du bruit sous-marin.

- Présenter et rendre publics les tests d'écotoxicité sur les huîtres et autres résultats d'analyse de polluants.

=> La synthèse des études d'Eco-toxicité sur larves d'huîtres est fournie dans le dossier d'évaluation environnementale (Pièce n° 5.2 « Etat Initial », paragraphe 2,4,6) : écotoxicité négligeable sur l'ensemble des stations.

Avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE)

- Dossier d'Evaluation Environnementale du projet fourni en Pièce n° 5 du Dossier d'Enquête Publique
- Avis de la MRAE reçu le 12/02/2024
- Mémoire en réponse de la Région Bretagne aux différentes observations fourni en Pièce 11 du dossier d'Enquête Publique
- Avis rendu sur le fond et sur la forme :
 - Sur la Forme, l'AE demande une actualisation de l'étude d'impact suite aux évolutions du projet => **Une actualisation de l'Etude d'Impacts a bien été réalisée suite aux évolutions du projet, dont la principale concerne la suppression des travaux de déroctage de la Traversaine.**
 - Le dossier d'Enquête Publique intègre donc cette mise à jour afin de permettre une information du public complète et actualisée.**





Avis de la Mission Régionale de l’Autorité Environnementale (MRAE)

- Sur le Fond, les principales remarques sont présentées ci-après :

- l’AE recommande de clarifier les évolutions de trafic justifiant le projet :

=> **Trafic Maritime** : nombre de rotations des ferries inchangé par rapport à l’actuel => **Pas d’augmentation du trafic maritime associé à ce projet. Par ailleurs, le projet ne concerne pas les trafics de bateaux de croisières.**

=> **Trafic Terrestre** :

Le Navire projet de la ligne Saint-Malo-Portsmouth présente des dimensions plus importantes ;

Adaptation plus fine aux attentes des voyageurs : Pas d’évolution du nombre total de passagers mais suppression des sièges inclinables ; Légère augmentation de la capacité en nombre de véhicules et plus grande modularité/flexibilité dans la répartition véhicules légers/poids lourds.

	Saint-Malo « Navire projet »	Bretagne « Navire actuel »
Capacité passagers cabine	1290	1000
Capacité sièges inclinables	0	300
Capacité camions	De 20 à 60	De 0 à 40
Capacités véhicules légers	De 270 à 500	De 150 à 550
Longueur en m	194,7	151
Largeur en m	27,8	26
Tirant d’eau exploitation en m	6,4	5,9
Déplacement en tonnes	22 000	12 582
Propulsion	Hybride	Diesel



Optimisation du taux de remplissage du navire et donc augmentation du trafic terrestre associé : hypothèse d’augmentation de trafic de + 25% volontairement maximaliste.

Avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE)

- L'AE recommande de compléter les informations relatives à la qualité et à la gestion des sédiments dragués et des eaux de ressuage :

=> Les solutions de gestion des sédiments et des eaux de ressuages ne sont pas connues en détails à l'heure actuelle car elles dépendent :

- Du choix de la méthode de gestion de ces sédiments par l'entreprise retenue pour les travaux ;
- Du choix des sites de ressuage par l'entreprise de travaux ;
- Du milieu récepteur des eaux de ressuage en fonction du choix du/des site(s) de ressuage.

=> Consultation des entreprises à lancer avec définition d'exigences sur la qualité des rejets et la bonne gestion environnementale du/des sites de ressuage.



Une fois l'entreprise retenue, la solution définitive de gestion des sédiments et des rejets des eaux de ressuage (lieu, méthode de ressuage et traitement des rejets) fera l'objet d'un Porter à Connaissance envoyé au service de la DDTm35 avant le début des travaux.

	1 Bouvet est	2 Jacques Cartier sud est	3 Jacques Cartier nord	4 Ancien musée	5 Zone des Sablons	6 Hippodrome	7 Site industriel
Surface	10 000m2	5 000m2	10 000m2	8 000m2	5 000m2	X0 000m2	60 000m2
Disponibilité	Pas actuellement	oui	Actuellement exploité	A confirmer	A confirmer	A confirmer	A confirmer
Accès maritime	oui	oui	oui	oui	oui	non	non
Aménagements à prévoir pour accès maritime	oui	oui	Non si utilisation rampe Roro	non	oui		
Aménagements de terre plein à prévoir	oui	oui	non	non	non	oui	Peu
Autres contraintes		Bâtiment à démolir, petit linéaire d'accostage					

Avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE)

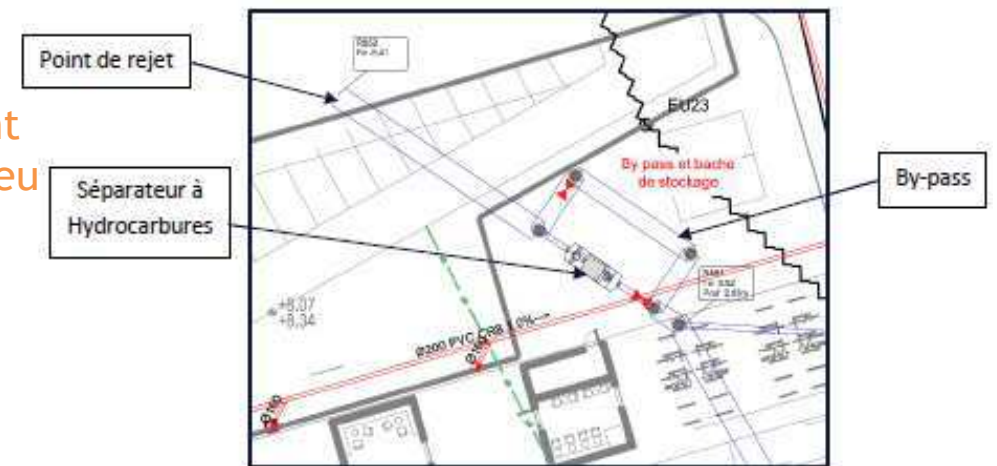
- l'AE recommande d'analyser l'incidence des rejets d'eaux de ruissellement du terre-plein sur la qualité des eaux marines :

=> **Gestion actuelle** des eaux de ruissellement : 4 points de rejet dont 2 équipés d'installations de traitement

=> **Dans le cadre du projet, des équipements de gestion des eaux de ruissellement sont prévus** : collecte des eaux en réseau séparatif et équipement de chaque point de rejet d'une installation de traitement (séparateur à hydrocarbures) et d'un by-pass avec jeu de vannes permettant d'isoler et de stocker une éventuelle pollution. La description de ces équipements est présentée dans la Pièce 5.1 (« Description de Projet », chap. 6,4,1) de l'Evaluation Environnementale.



Incidence positive sur la gestion des eaux de ruissellement et pas conséquent sur les eaux marines constituant le milieu récepteur.





Avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE)

- L'AE fait remarquer que les incidences sur la biodiversité auraient mérité d'être regardées sous l'angle du fonctionnement global de l'écosystème marin, sur lequel un cumul de pressions (pollution, dérangement...) liées au projet s'exerce et serait susceptible d'altérer cette biodiversité.

=> **Evaluation de manière pertinente et quantitative du cumul des pressions liées au projet sur l'écosystème marin extrêmement difficile ;**

=> **Principe d'évitement** retenu en évitant au maximum les risques sur l'écosystème marin en mettant en place des mesures de :

- Réduction des pressions liés au bruit sous-marin (par exemple : évitement des travaux de déroctage au niveau de la Traversaine, mesure ME03)
- Réduction des pressions liés à la dégradation de la qualité des eaux (par exemple : Moyens de réduction des dépôts de particules fines sur le chantier de dragage (godet environnemental, barrière anti MES, dragage écluse porte aval fermée, traitement du rejet du site de ressuyage, mesures MR02).
- Réduction des pressions liées au risque de pollution accidentelle (stockages sur rétention, kits anti-pollution..., mesure MR09).



Réduction très significativement des risques d'incidences cumulées liées au projet

Avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE)

- L'AE recommande de compléter l'analyse des incidences paysagères du projet au sein de l'étude d'impact.

=> De nouveaux visuels ont été produits par la Région Bretagne en janvier 2024 à la suite des évolutions apportées à la gare maritime (abaissement de sa hauteur maximale, suppression des sheds).



Vue depuis l'écluse du Naye



Avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE)

- L'AE recommande de compléter l'analyse des incidences paysagères du projet au sein de l'étude d'impact.

=> De nouveaux visuels ont été produits par la Région Bretagne en janvier 2024 à la suite des évolutions apportées à la gare maritime (abaissement de sa hauteur maximale, suppression des sheds).

Vue depuis
le phare des
Bas Sablons

Existant



Version janvier 2024



Version Zoomée janvier 2024





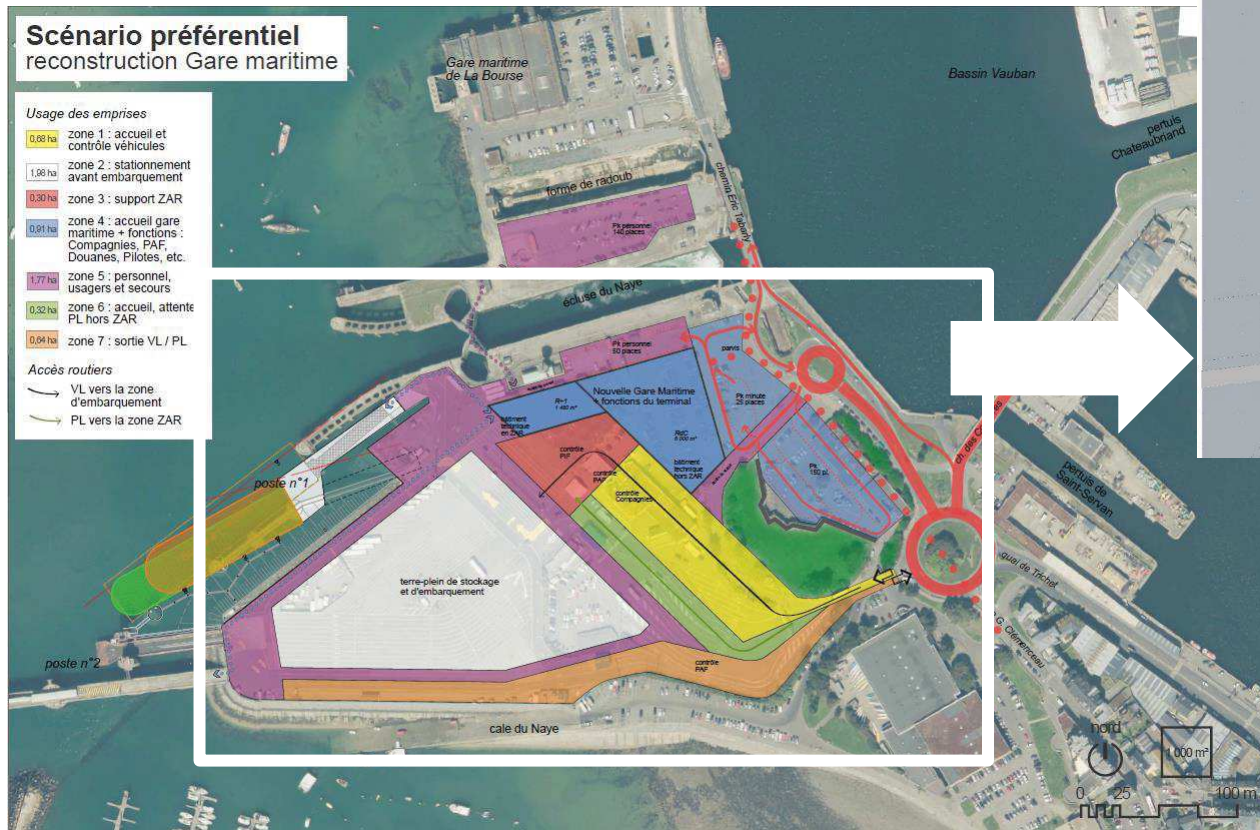
Avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE)

- Justification du projet et alternatives

=> Le projet retenu a fait l'objet d'une Programmation fonctionnelle



Avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE)



Réponse de l'équipe AREP

Proposition programmatique



Avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE)

- L'AE recommande de réexaminer l'hypothèse d'élévation du niveau marin retenue pour le dimensionnement du projet.

=> Respect du Plan de Prévention du Risque de Submersion Marine (PPRSM) de Saint-Malo, qui est le **document réglementaire en vigueur** au moment de la conception et de l'autorisation du projet.



Etant donné leur nature, les installations portuaires ne sont pas soumises aux prescriptions du PPRSM (activité exigeant la proximité immédiate de la mer, Article 4-3 du règlement du PPRSM)

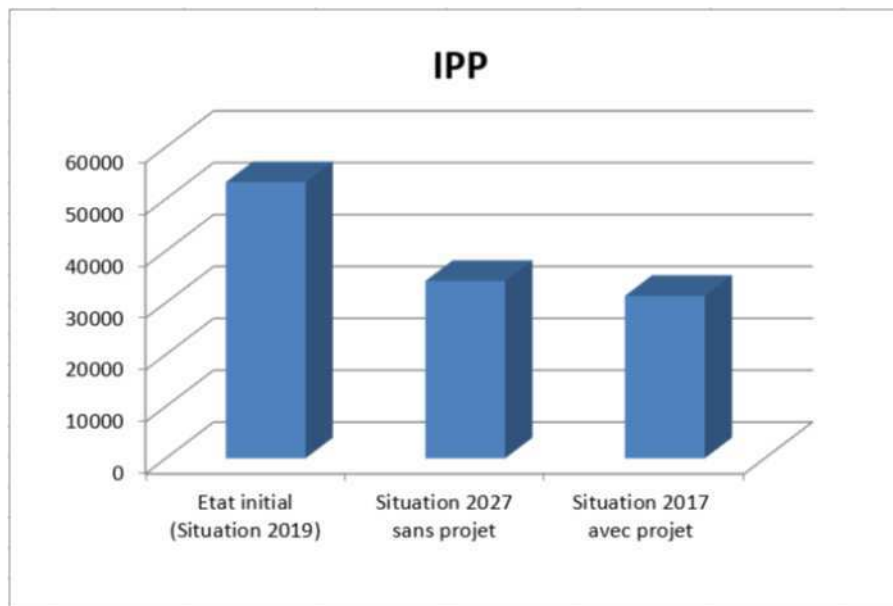
=> Installations portuaires soumises aux aléas de submersion marine et conçues en tenant compte de ces contraintes

=> Dès lors que les conditions météo ne permettent pas d'assurer le trafic ferries en toute sécurité, le Terminal ferries est fermé au public.

Avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE)

- L'AE fait remarquer que l'évolution des concentrations au voisinage du terminal a été modélisée, cependant les conséquences de l'exposition des populations locales (usagers, riverains, employés) n'a pas été analysée.

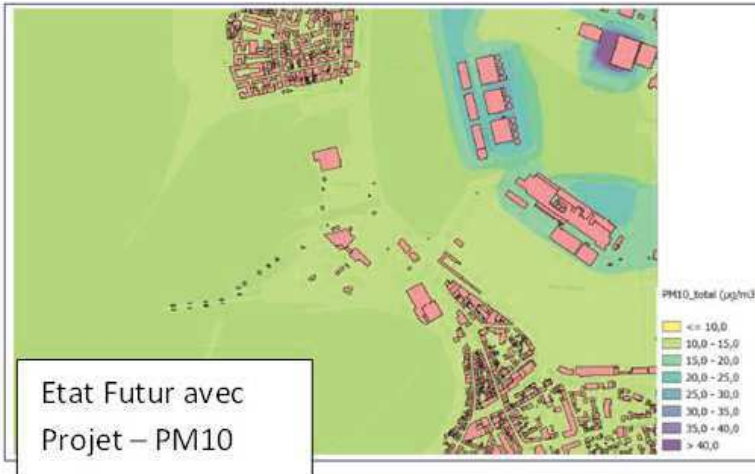
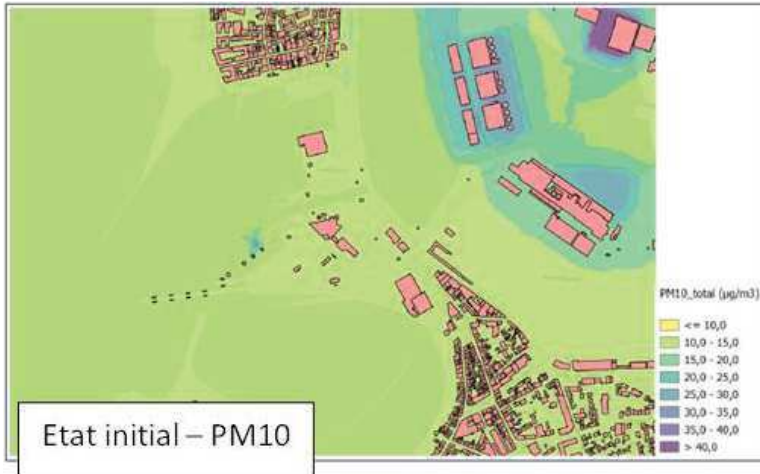
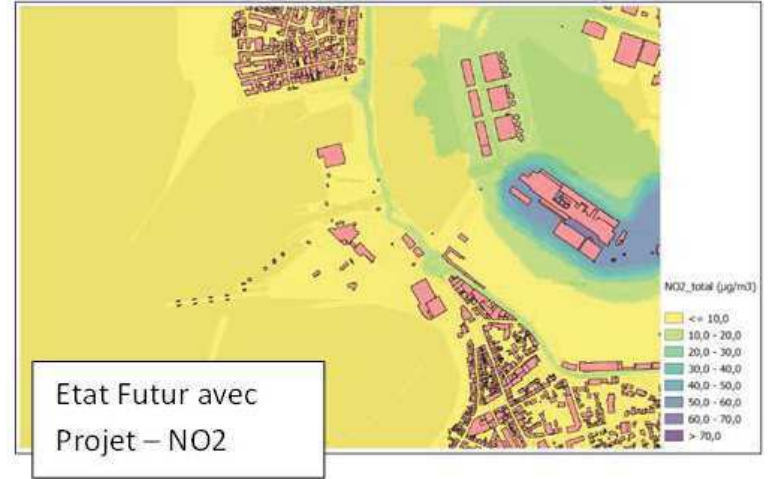
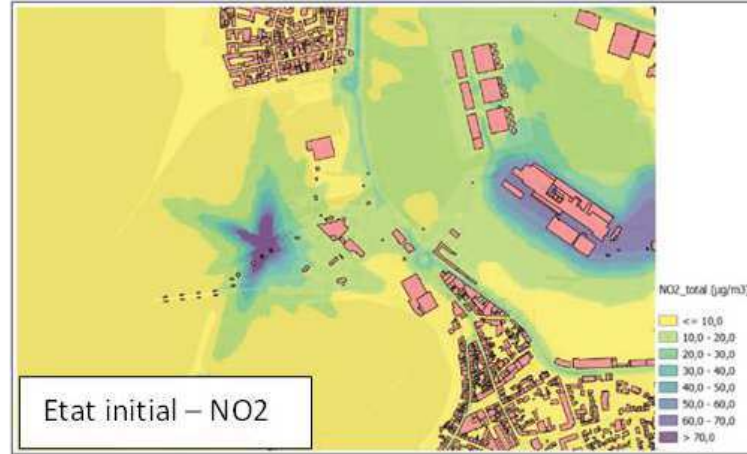
=>Un **indice Pollution Population (IPP)** a été calculé, Il s'agit d'un indicateur qui représente de manière synthétique d'exposition potentielle des personnes à la pollution atmosphérique. L'IPP est le résultat du croisement des concentrations du polluant NO2 et des populations exposées sur la zone d'étude.



Gain d'environ 35,8% entre les situations futures et l'état initial, ce qui est très significatif en termes d'exposition des populations.

Avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE)

=> Comparaison des concentrations moyennes en situation future avec Projet pour le dioxyde d'azote et les particules fines



Mise en place du courant de Quai : diminution significative des émissions en dioxyde d'azote.

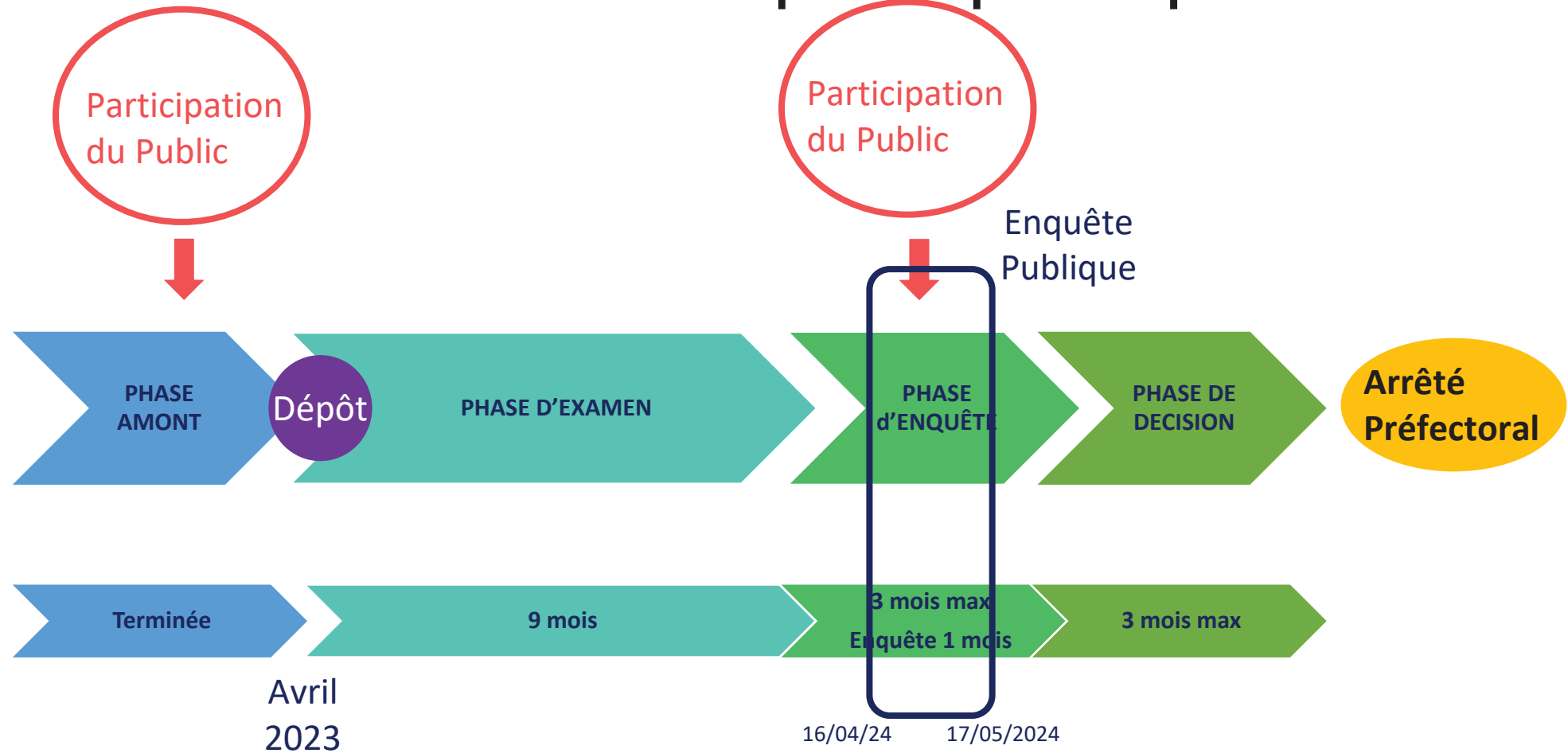
Peu d'évolution pour les particules fines : Terminal peu contributeur



DOSSIER D'ENQUÊTE



Organisation du dossier enquête publique





Organisation du dossier enquête publique

- **Guide de lecture** (Pièce n°0) : Présentation de l'organisation du dossier d'enquête, des principales questions que l'on peut se poser sur le projet et de la localisation de l'information dans le dossier.

Extrait du Guide :

Où se situent les travaux ?	La localisation des travaux associés au projet est fournie : En Pièce 2 => pages 1 à 4 et 7 à 8 En Pièce 4 => document complet En Pièce 5.1 du dossier d'Etude d'Impact (Pièce 5, Classeur n°2) => pages 1 à 4 et 7 à 8
Quand auront lieu les travaux ?	Le phasage et la durée des différents types de travaux maritimes et terrestres du projet sont fournis : En Pièce 2 => pages 25 et 41 En Pièce 5.1 du dossier d'Etude d'Impact (Pièce 5, Classeur n°2) => pages 25 et 41
Quelles sont les évolutions apportées au projet ?	En phase d'instruction, le projet a fait l'objet de plusieurs évolutions dont la principale concerne la suppression des travaux de déroctage de la pointe rocheuse située dans le secteur de la Traversaine en bordure du chenal d'accès au port de Saint-Malo. Les évolutions apportées au projet sont fournies : En Pièce 1 => pages 4 à 10




Organisation du dossier enquête publique

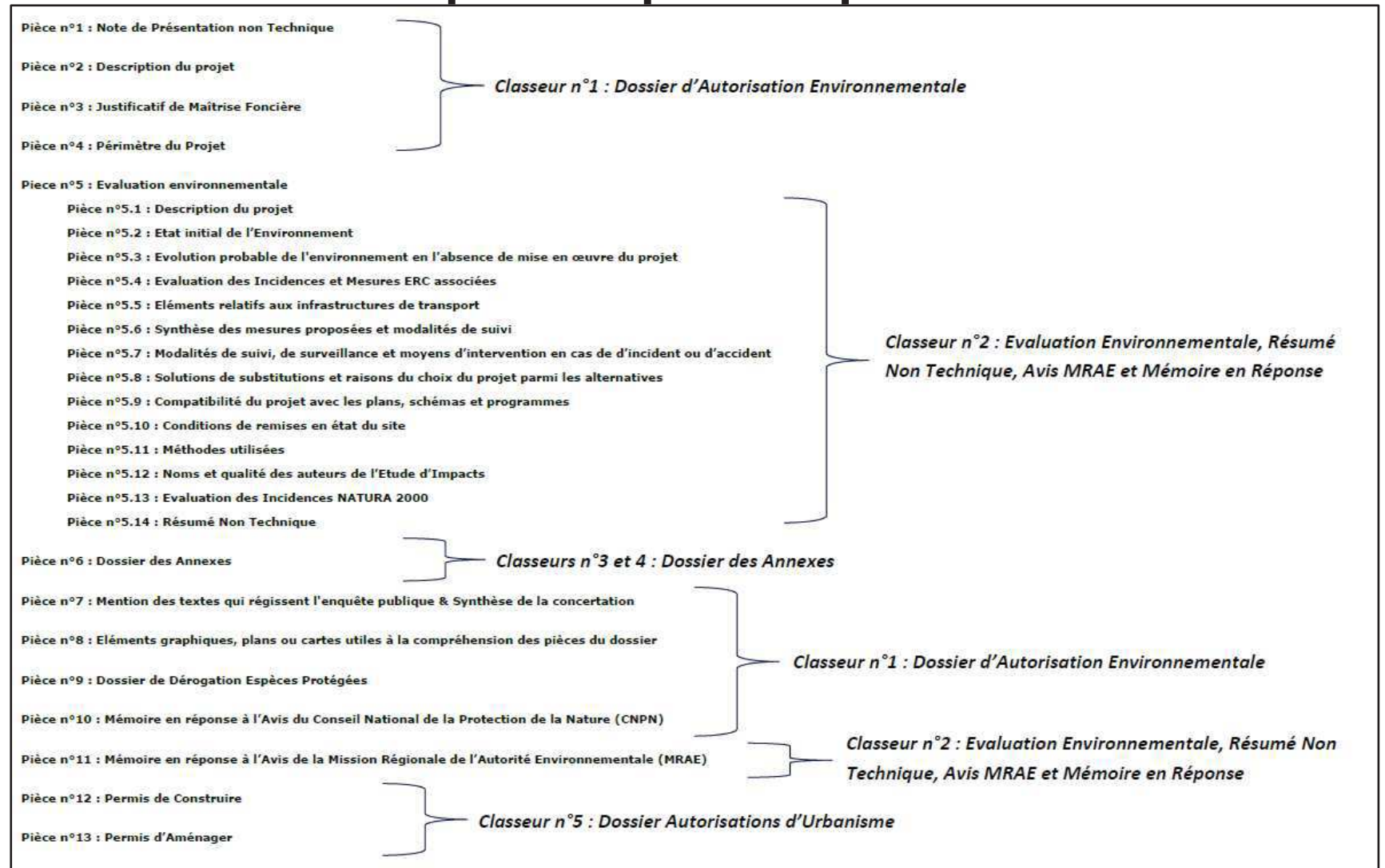
- Organisation du Dossier d'Enquête en 5 classeurs :

- Classeur n° 1 : Ensemble des Pièces du Dossier d'Autorisation Environnementale, dont Avis CNPN et Mémoire en réponse (Pièce n° 10)
- Classeur n° 2 : Ensemble des Pièces de l'Evaluation Environnementale, dont Résumé Non Technique (Pièce n° 5.14),
Avis MRAE et Mémoire en Réponse (Pièce n° 11)
- Classeurs n° 3 et 4 : Dossier des Annexes (Pièce n° 6)
- Classeur n° 5 : Dossier Autorisations d'Urbanisme : Permis de Construire (Pièce n° 12) et Permis d'Aménager (Pièce n° 13)

Organisation du dossier enquête publique

- Organisation du Dossier d'Enquête en 5 classeurs :

 Plan du dossier dans le Guide de Lecture :





Etape en cours : Phase d'enquête publique

Enquête Publique : durée minimum d'1 mois => Réalisation du 16 Avril au 17 Mai 2024

Publicité au minimum 15 jours avant le début d'Enquête

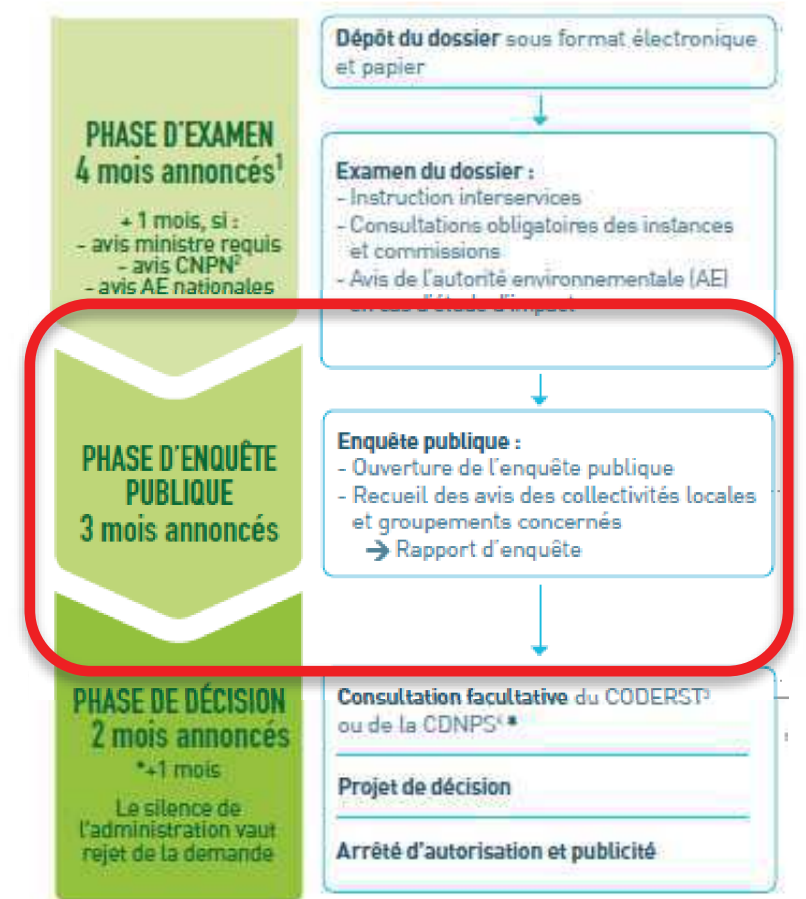
Possibilité de donner son avis écrit (courrier, registre papier ou électronique).

La commission d'enquête:

- sont **nommés par le tribunal administratif**
- et établissent un **procès verbal de synthèse** des observations.

Le porteur de projet répond (mémoire en réponse) sous 15 jours.

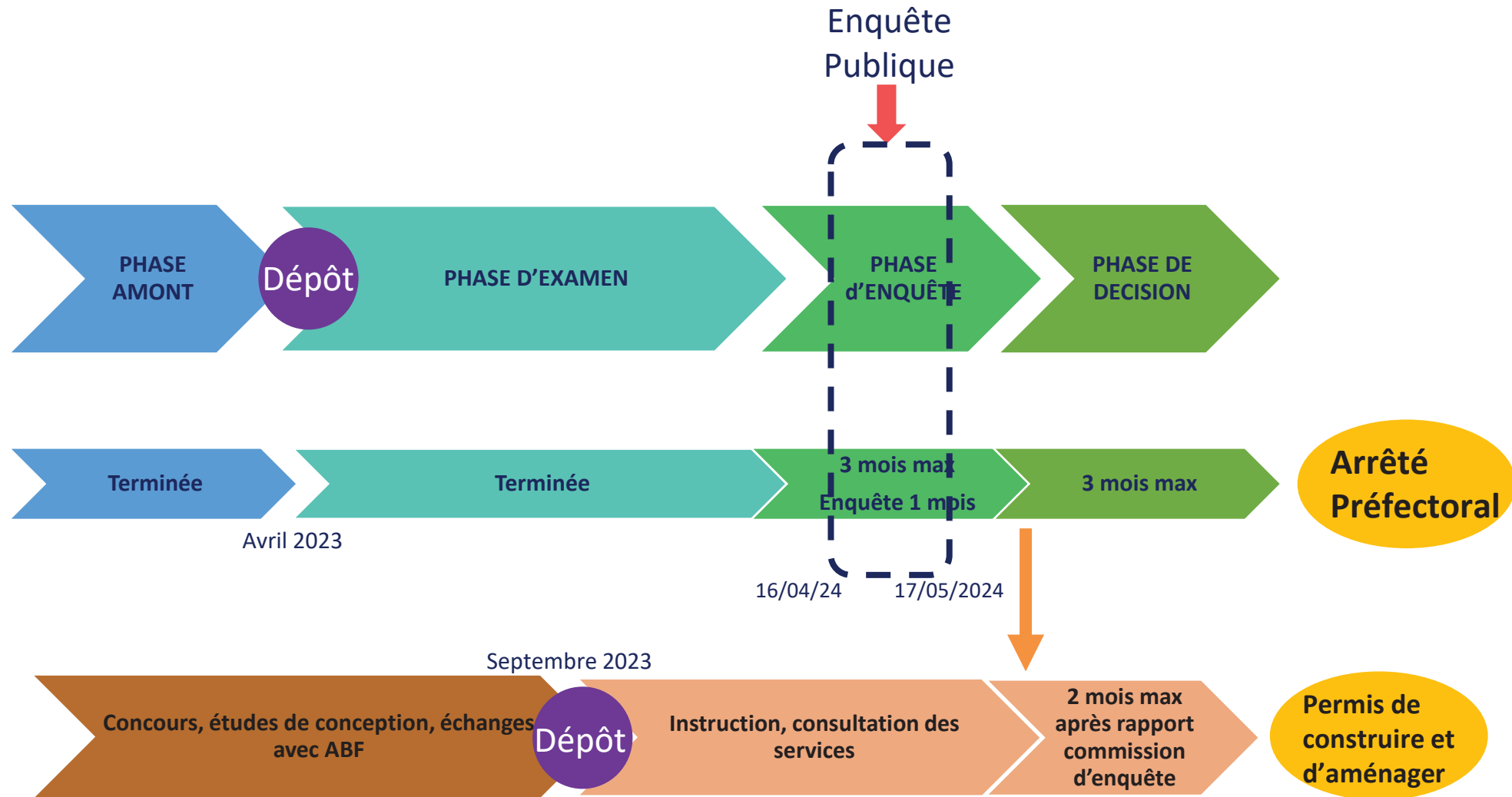
Puis, le commissaire ou la commission d'enquête établissent **un rapport ET des conclusions motivées.**





CALENDRIER D'INSTRUCTION

Autorisation environnementale et d'urbanisme





MODALITES D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Commission d'enquête :

*Nicole Queillé
Bernard Croguennec
Gérard Pelhâte*



Modalités d'organisation de l'enquête publique

Dossier d'enquête publique mis à disposition:

- au siège de l'enquête, à la Direction de l'aménagement et de l'urbanisme de Saint-Malo, 27 Quai Duguay-Trouin, 35400 Saint-Malo.
- sur le site internet de la préfecture : <http://www.ille-et-vilaine.gouv.fr/ep-loisurleau>
- sur le site internet de la Région Bretagne : <https://atelier.bretagne.bzh/>.
- sur un poste informatique dans le hall de la préfecture d'Ille-et-Vilaine ou à la Direction de l'aménagement et de l'urbanisme de Saint-Malo

Des observations et propositions sur le projet peuvent être formulées :

- au siège de l'enquête, sur le registre papier
- par courrier, à l'attention de la commission d'enquête
- par voie électronique : pref-enquete-publiques@ille-et-vilaine.gouv.fr ou sur le registre dématérialisé de la Région Bretagne : <https://atelier.bretagne.bzh/>



Modalités d'organisation de l'enquête publique

Les membres de la commission d'enquête, désignés par le président du tribunal administratif de Rennes, recevront les observations écrites ou orales du public à la Direction de l'aménagement et de l'urbanisme de la mairie de Saint-Malo :

- mardi 16 avril 2024 de 9h à 12h15 ;
- jeudi 25 avril 2024 de 14h à 17h ;
- vendredi 3 mai 2024 de 9h à 12h15 puis de 14h à 17h ;
- samedi 11 mai 2024 de 9h à 12h15 ;
- vendredi 17 mai de 9h à 12h15 puis de 14h à 17h.



TEMPS D'ECHANGES/QUESTIONS

Port de
Saint-Malo



Merci de votre attention



Un port
de la Région Bretagne



UNION EUROPÉENNE



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 démolé. 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'endiguement, 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 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.