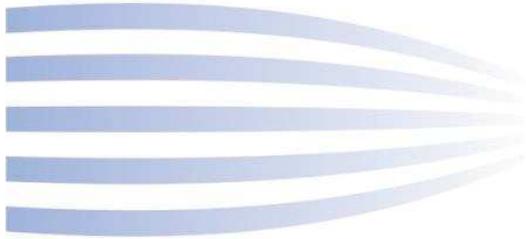
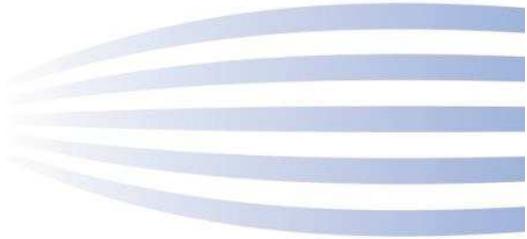


Port de
Saint-Malo



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

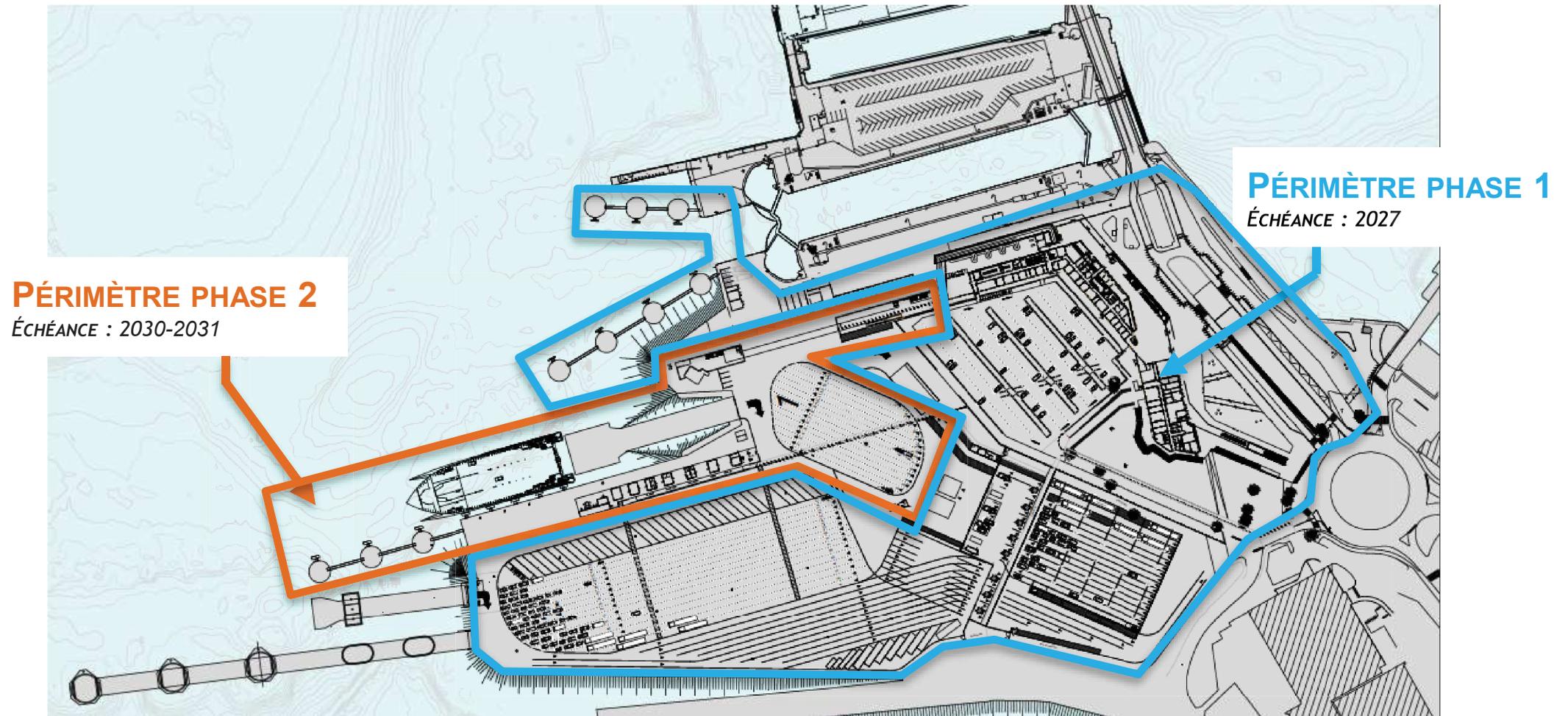


Volet terrestre,
Mme Fabienne Couvert pour le groupement





Présentation du projet





VOLET NAUTIQUE



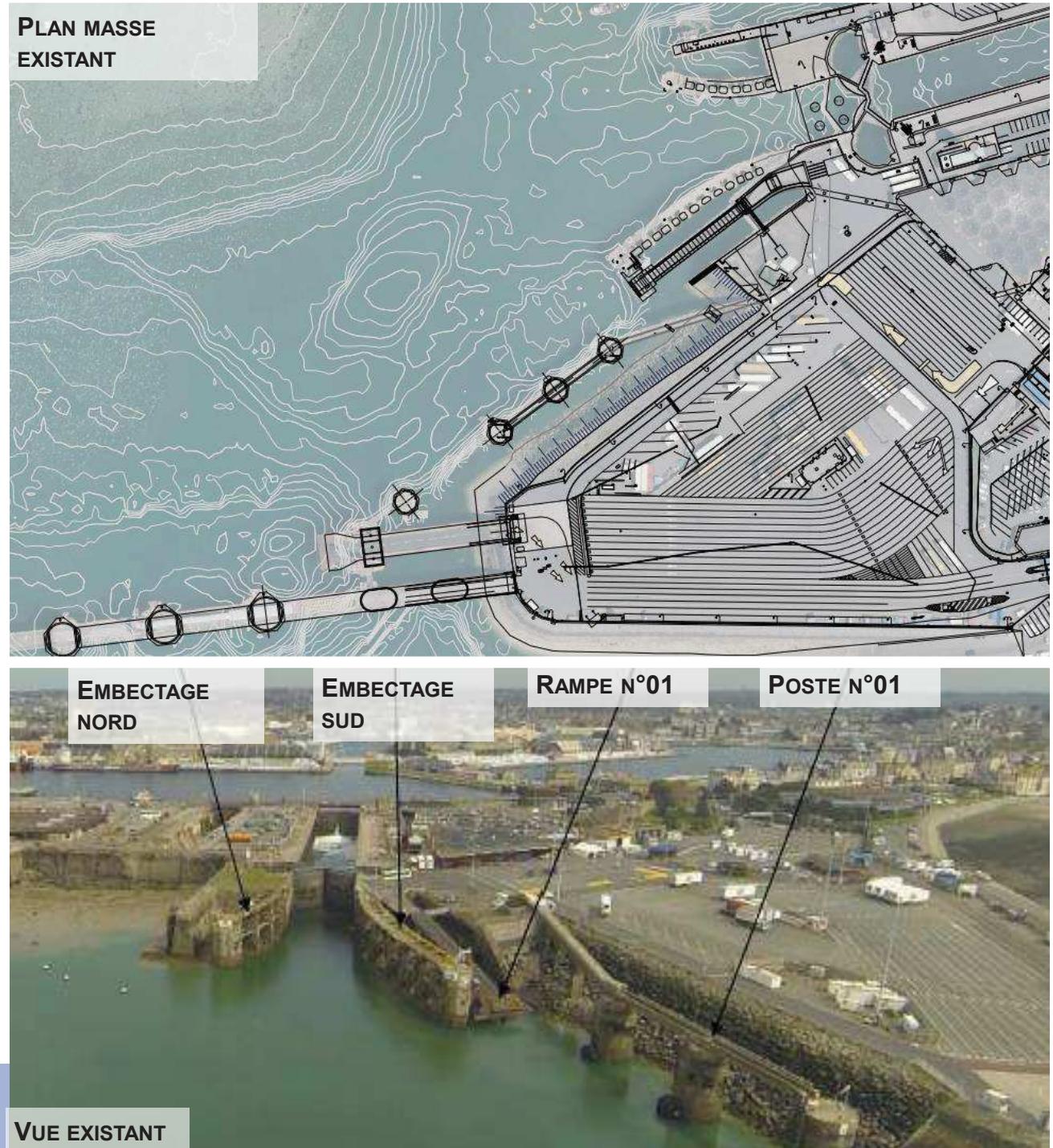
Volet Nautique

Périmètre

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

Objectifs

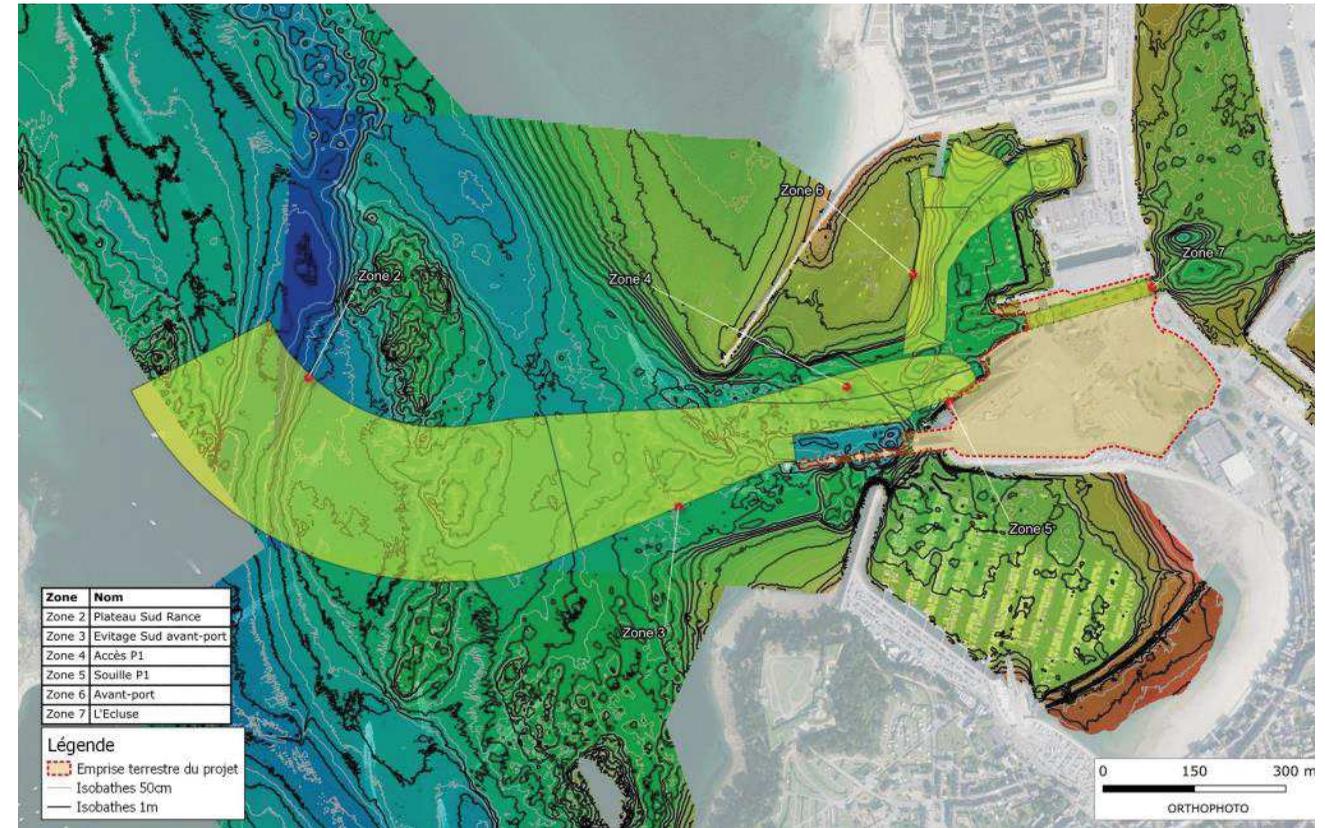
- Optimiser les fonctionnalités
- Améliorer les accès nautiques
- Reconstruire les ouvrages de génie civil vétustes



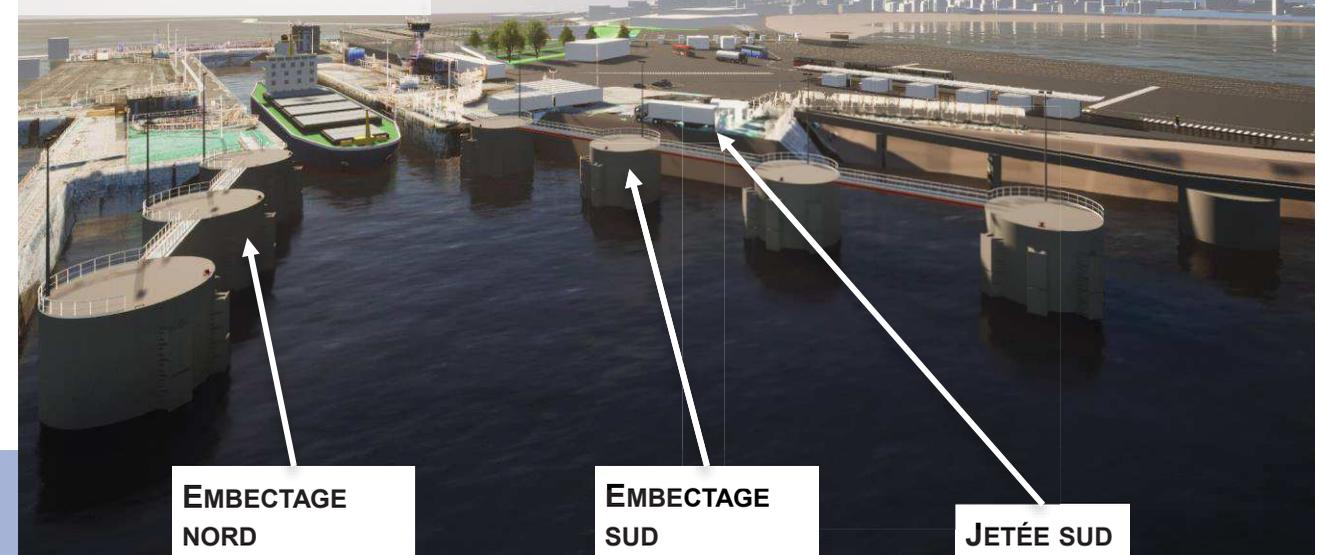
Volet Nautique

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

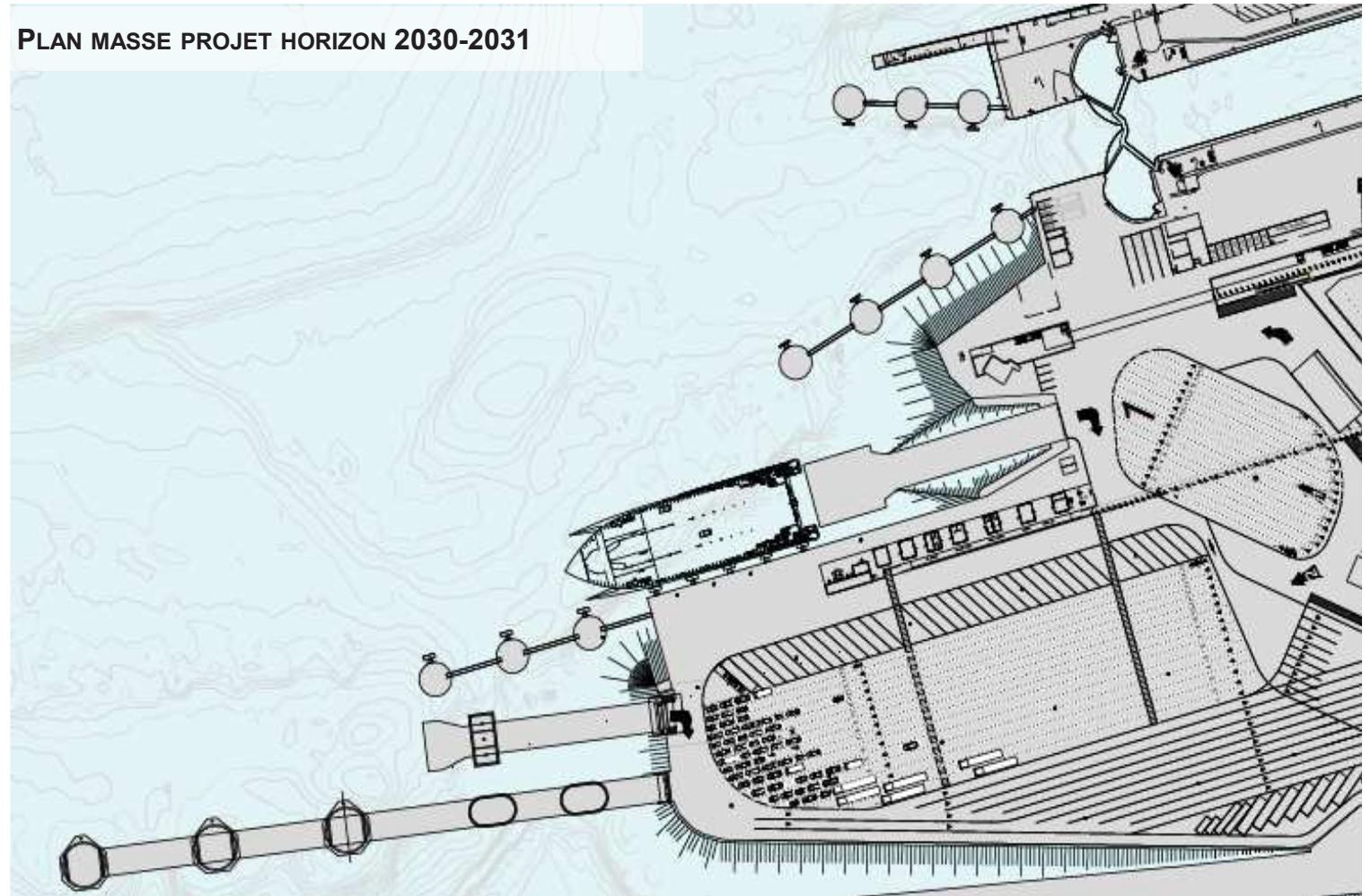


Volet Nautique

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

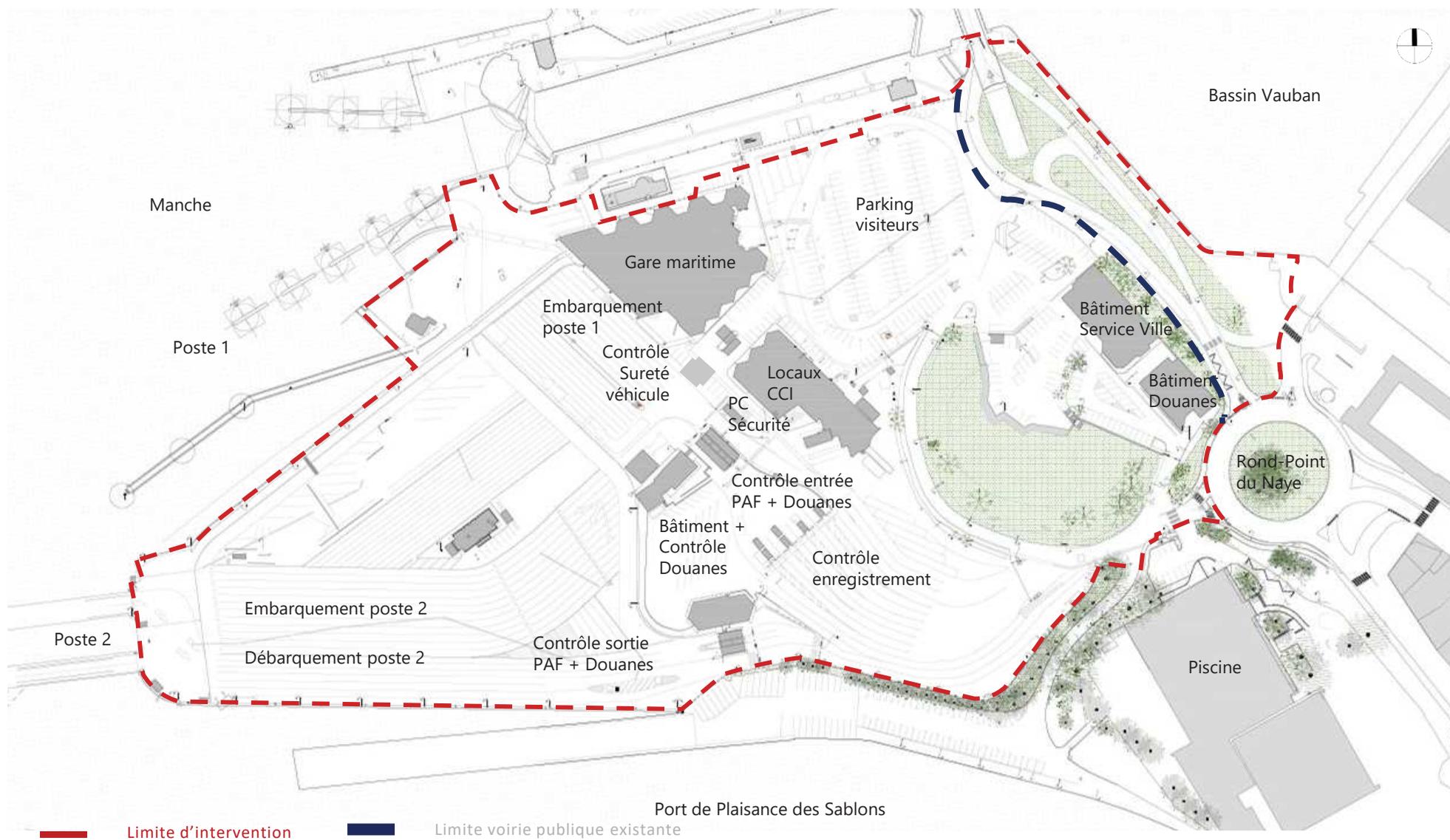
Le terminal existant

vue aérienne et vue depuis les remparts



La presqu'île du Naye

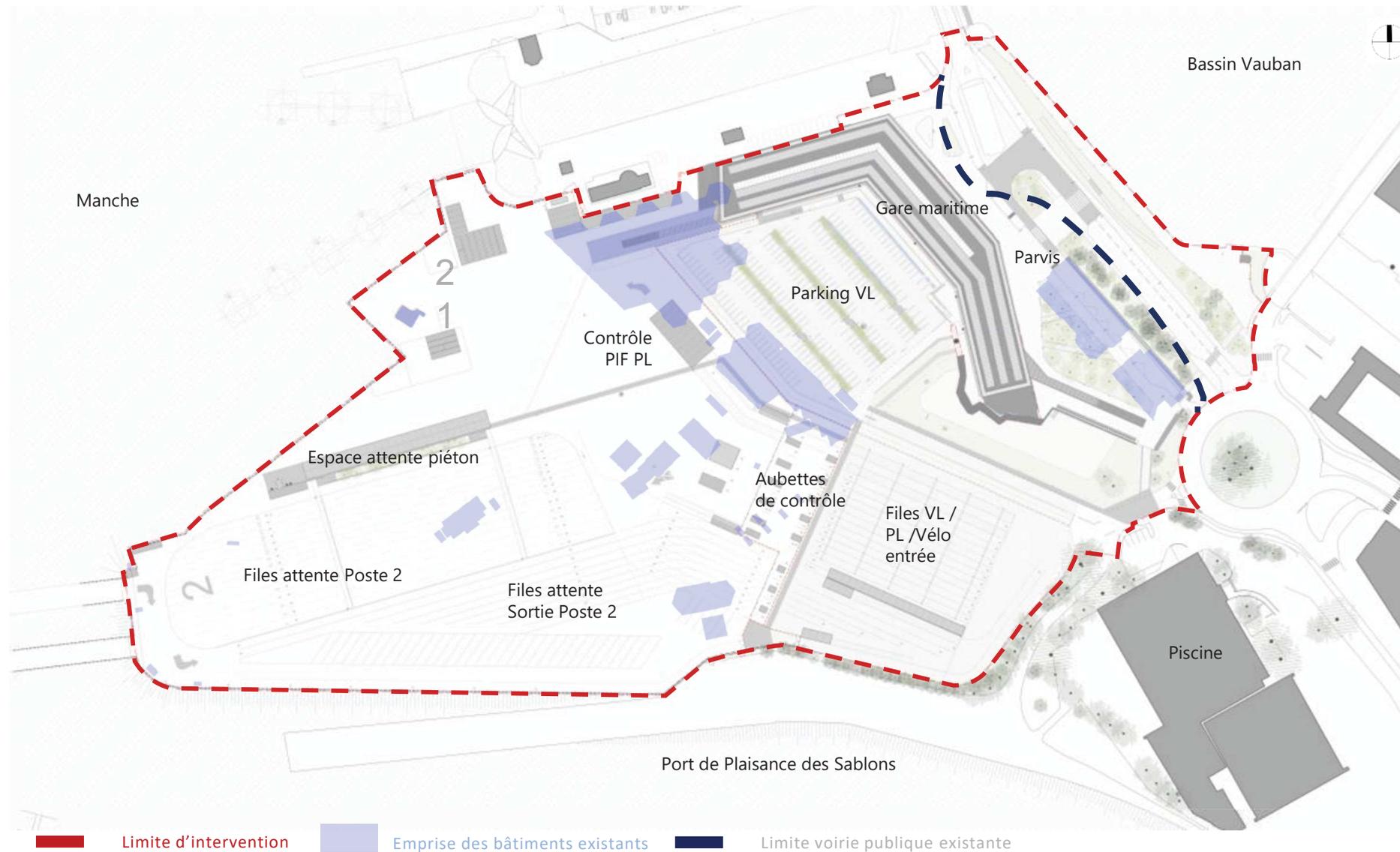
Plan masse existant



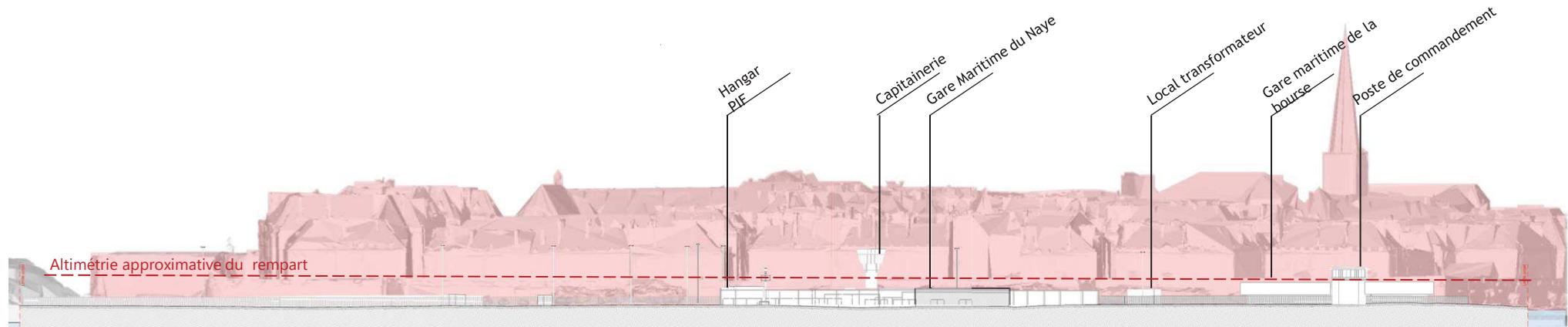
Le projet vue aérienne et vue depuis les remparts



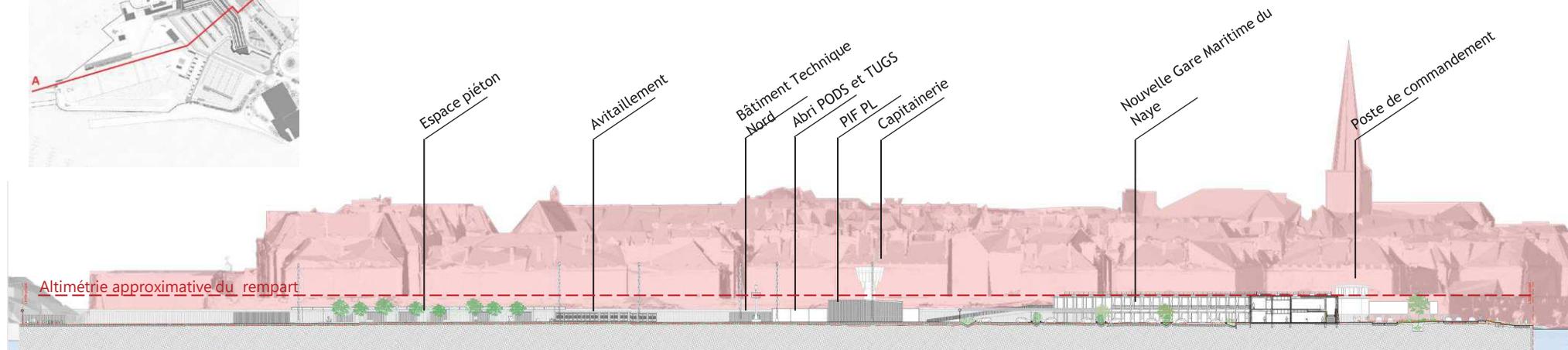
La presqu'île du Naye Plan masse projeté



Coupes transversales Est/Ouest avec vue sur intramuros

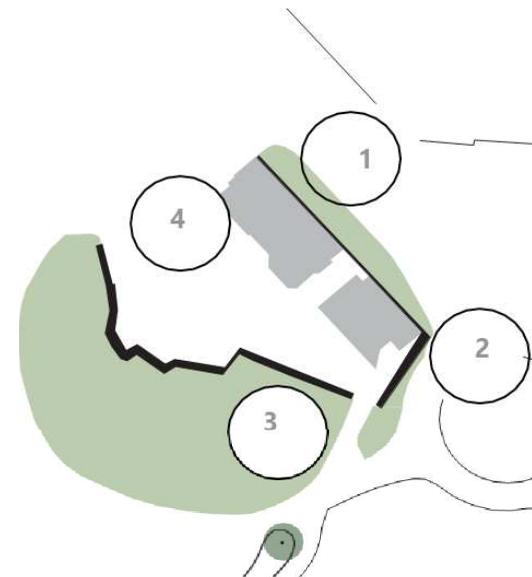


Existant



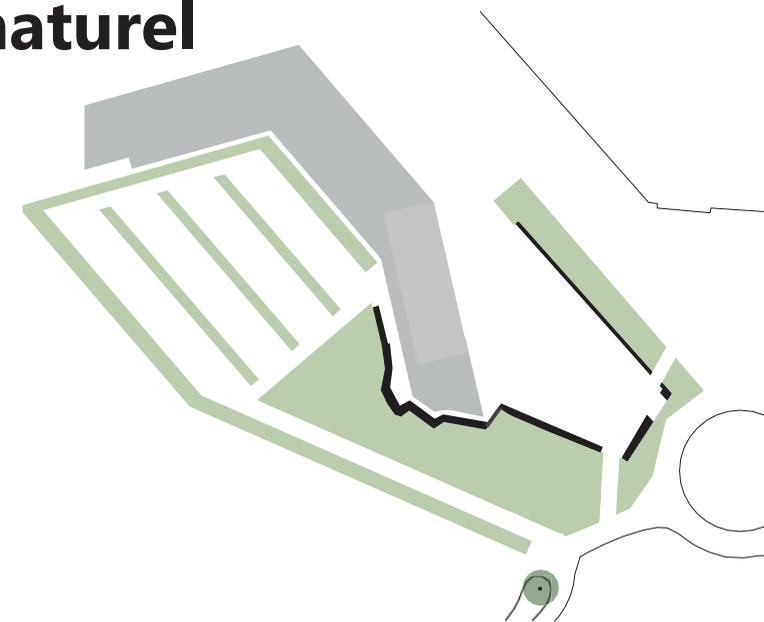
Projet





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

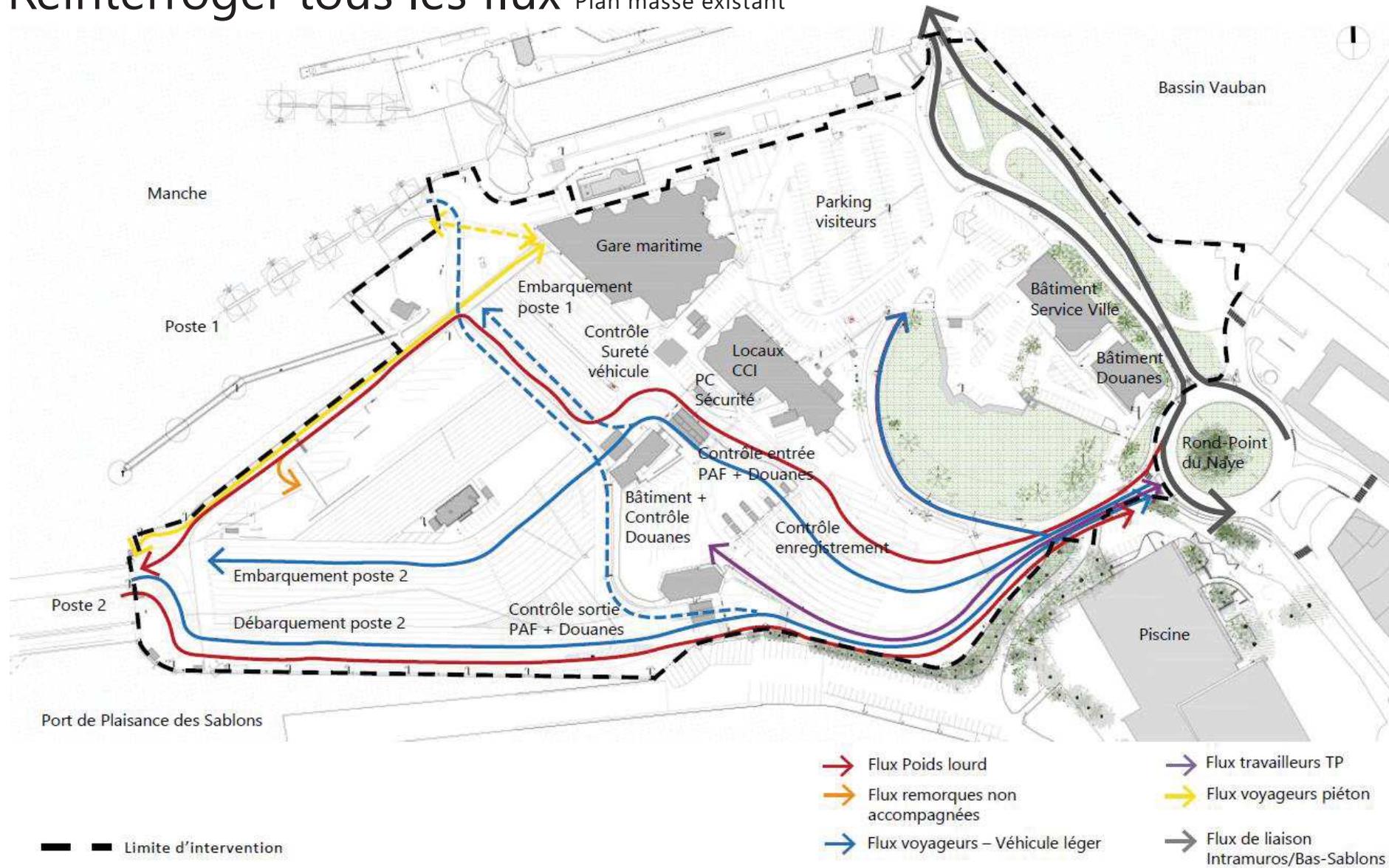




Saint Malo

Ré-interroger les flux

Réinterroger tous les flux Plan masse existant

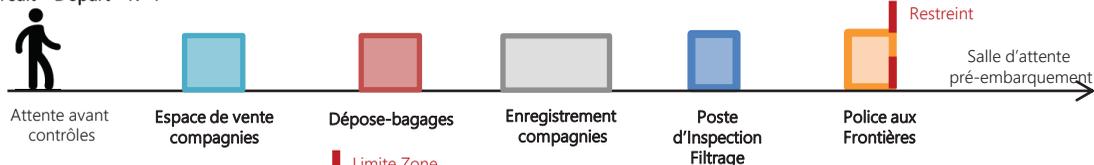




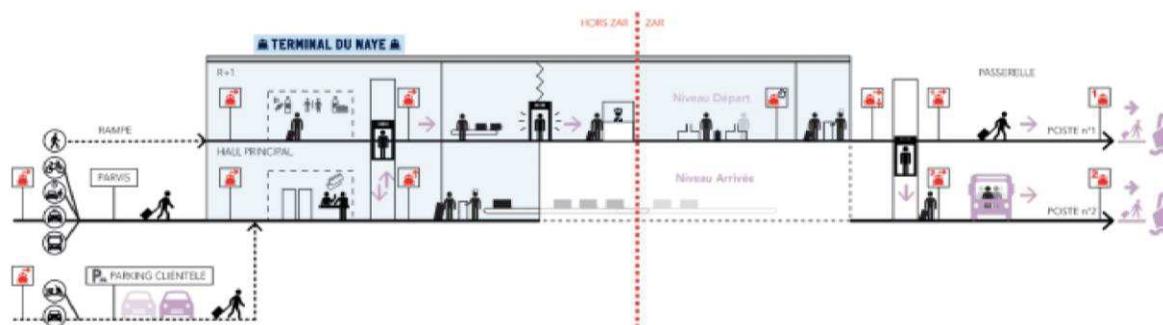
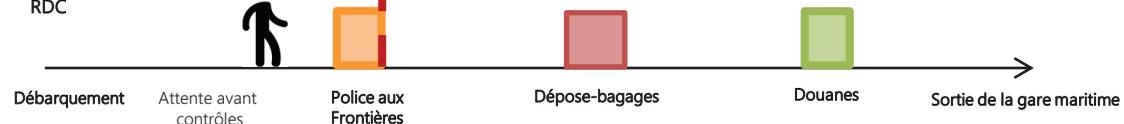
Un fonctionnement qui accompagne le voyageur et répond aux exigences du contrôle d'accès

Flux piéton dans la gare maritime

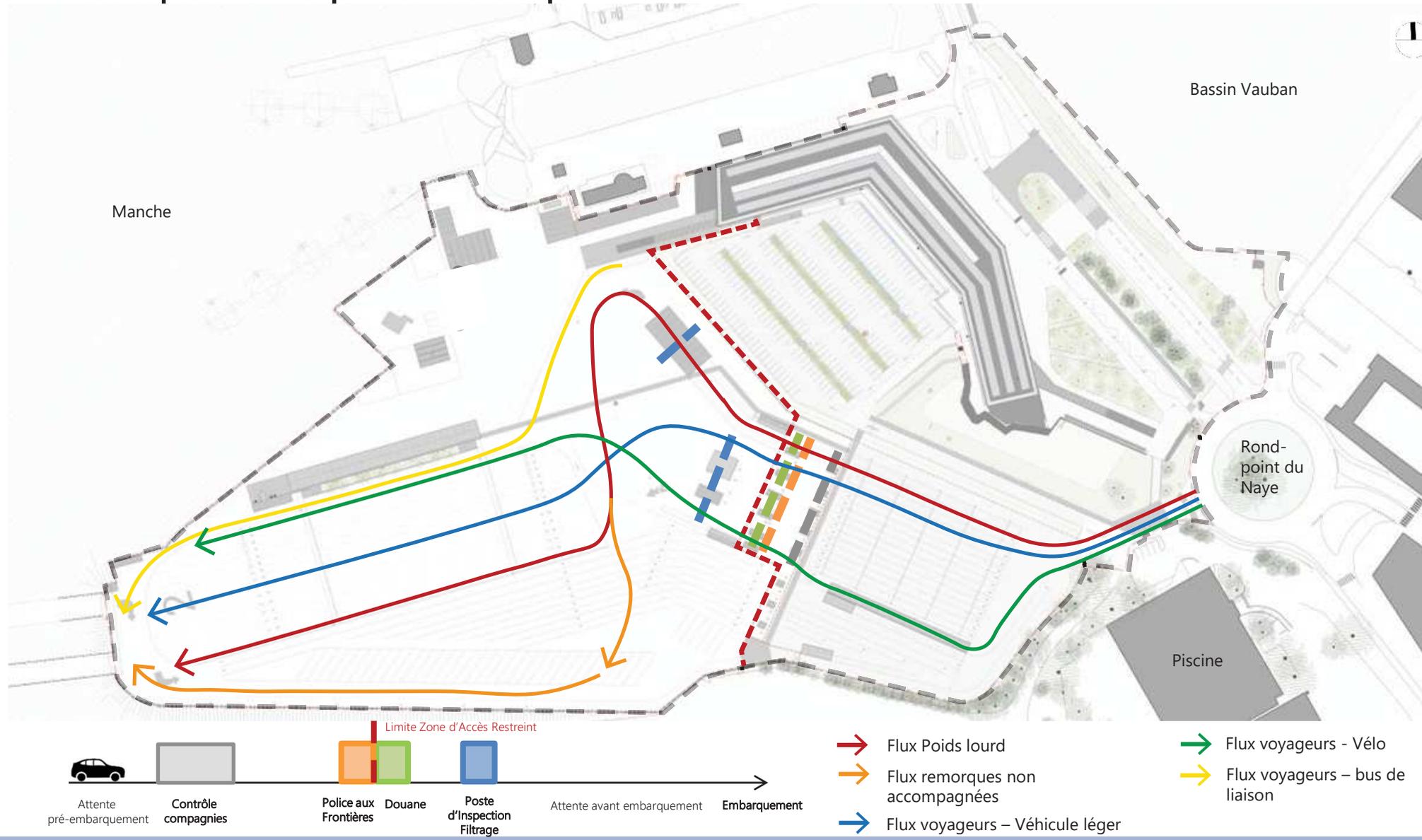
Circuit « Départ » R+1



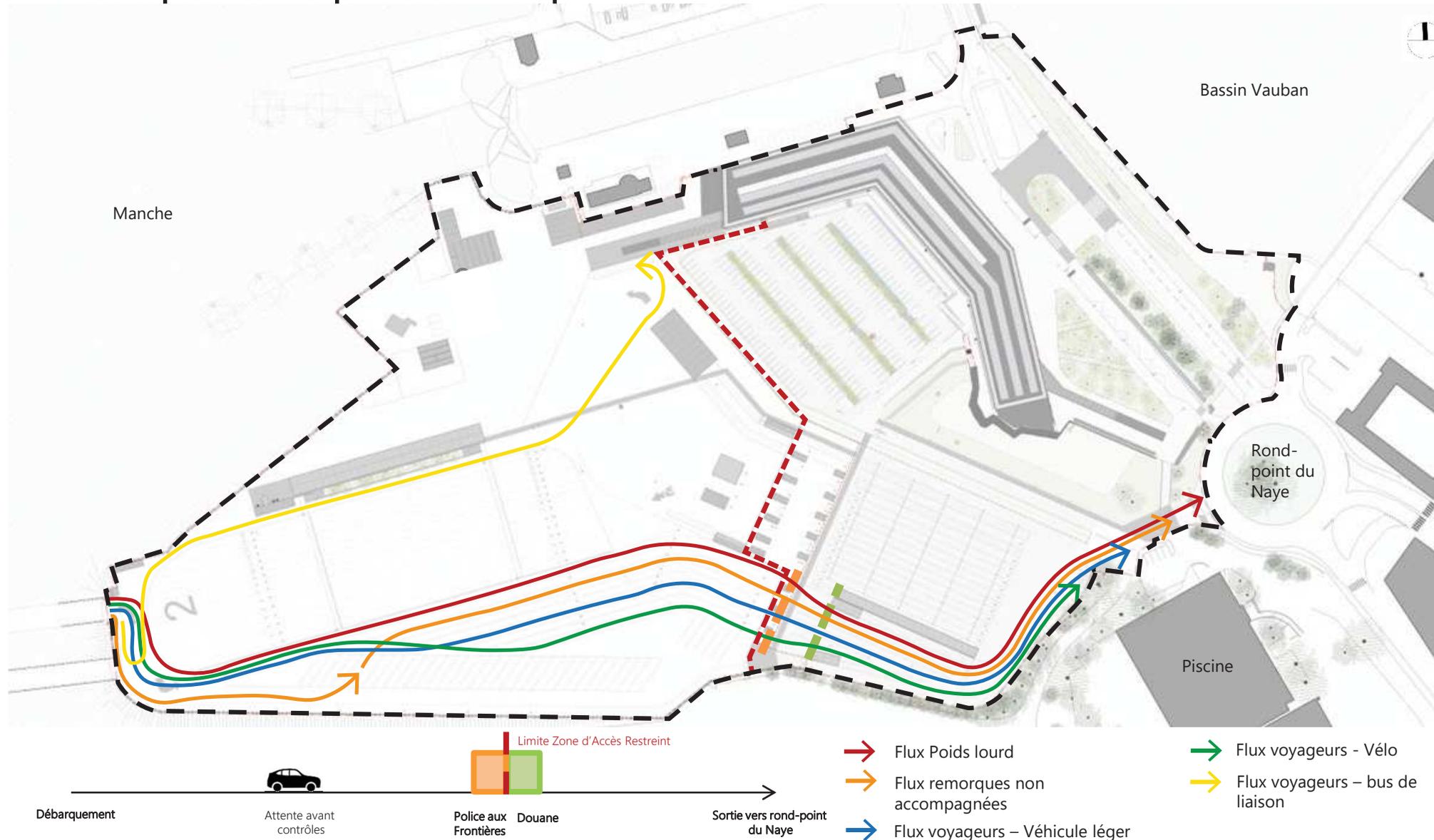
Circuit « Arrivées » RDC



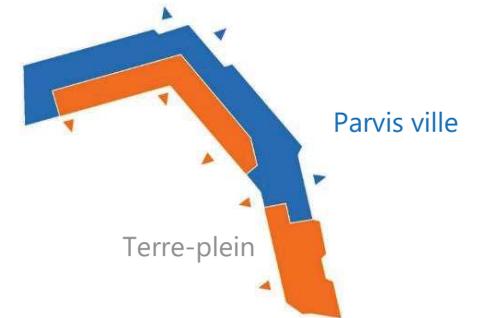
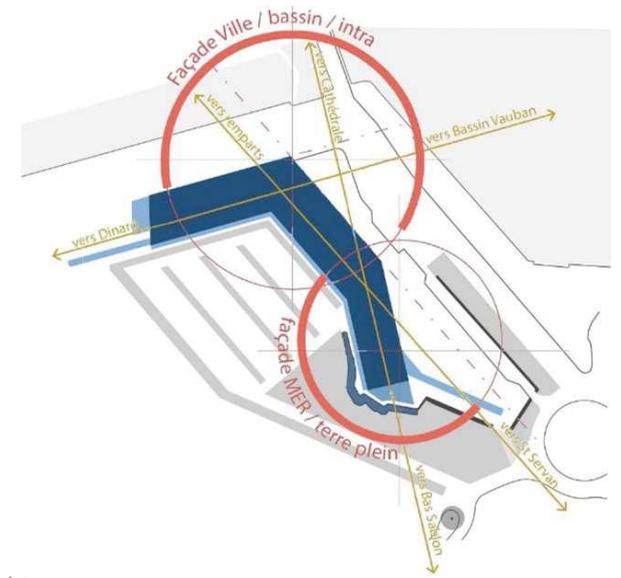
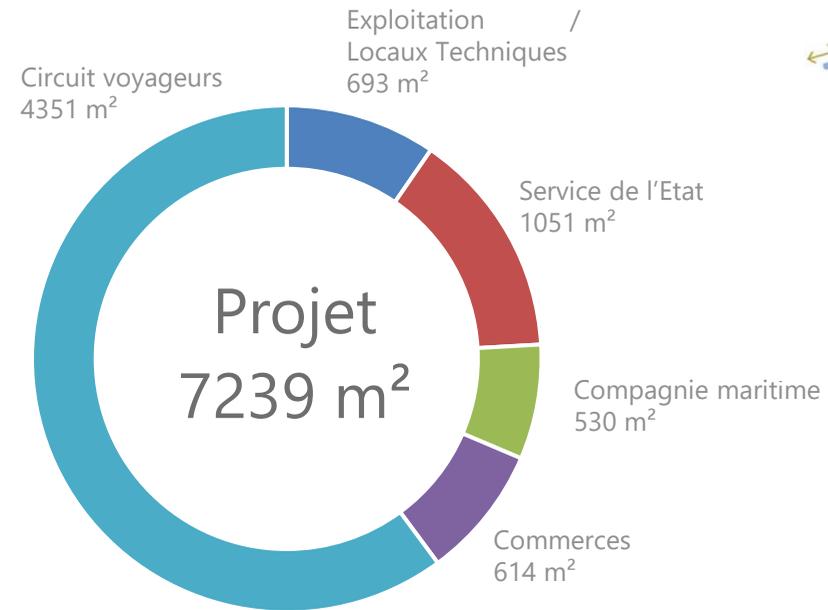
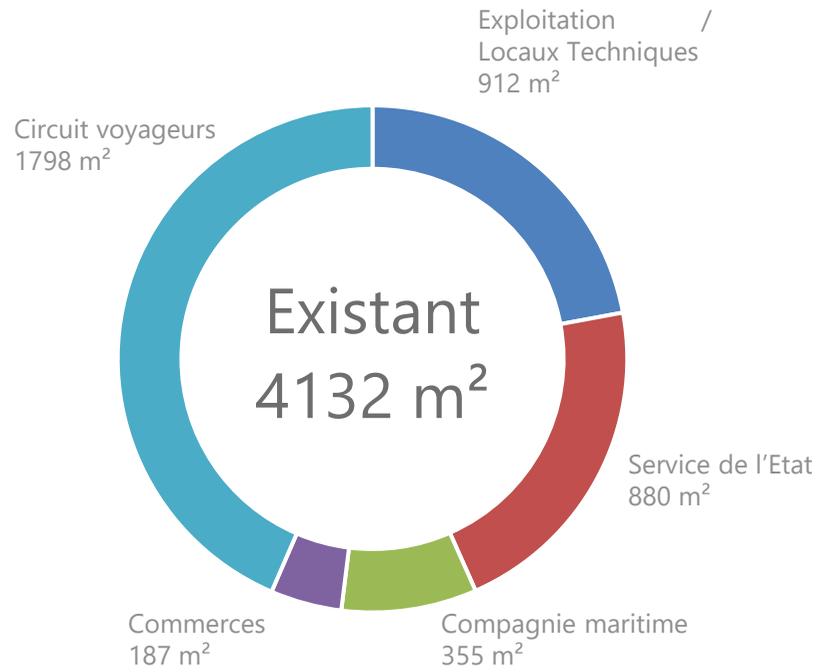
Composer à partir des parcours le terre-plein : flux embarquant



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

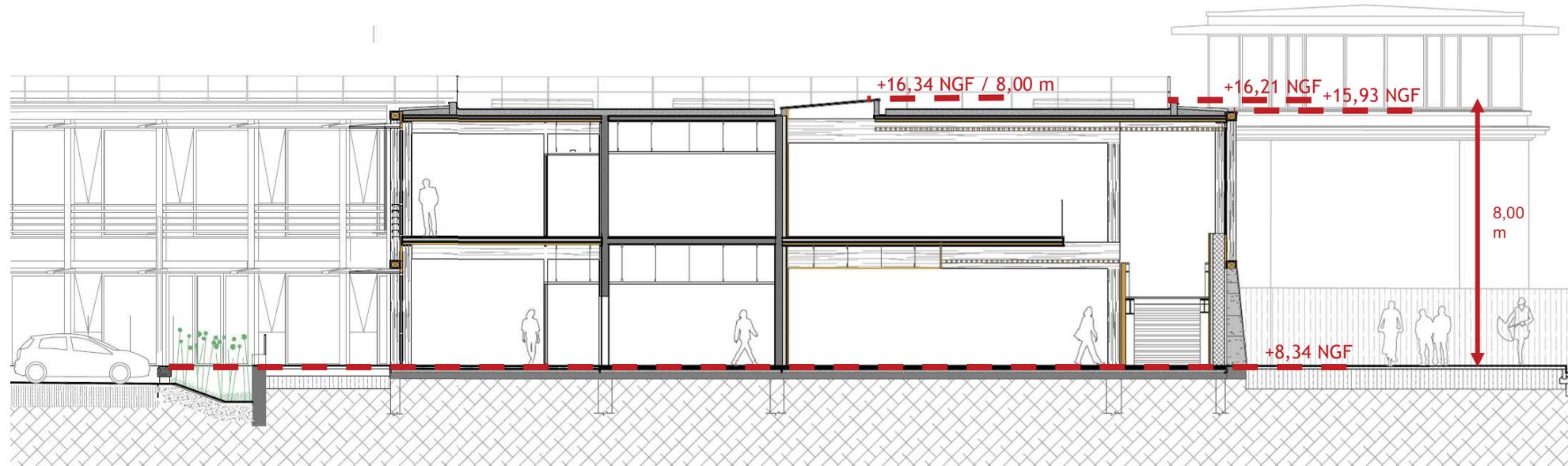


Organisation spatiale et fonctionnelle





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





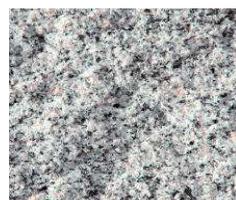
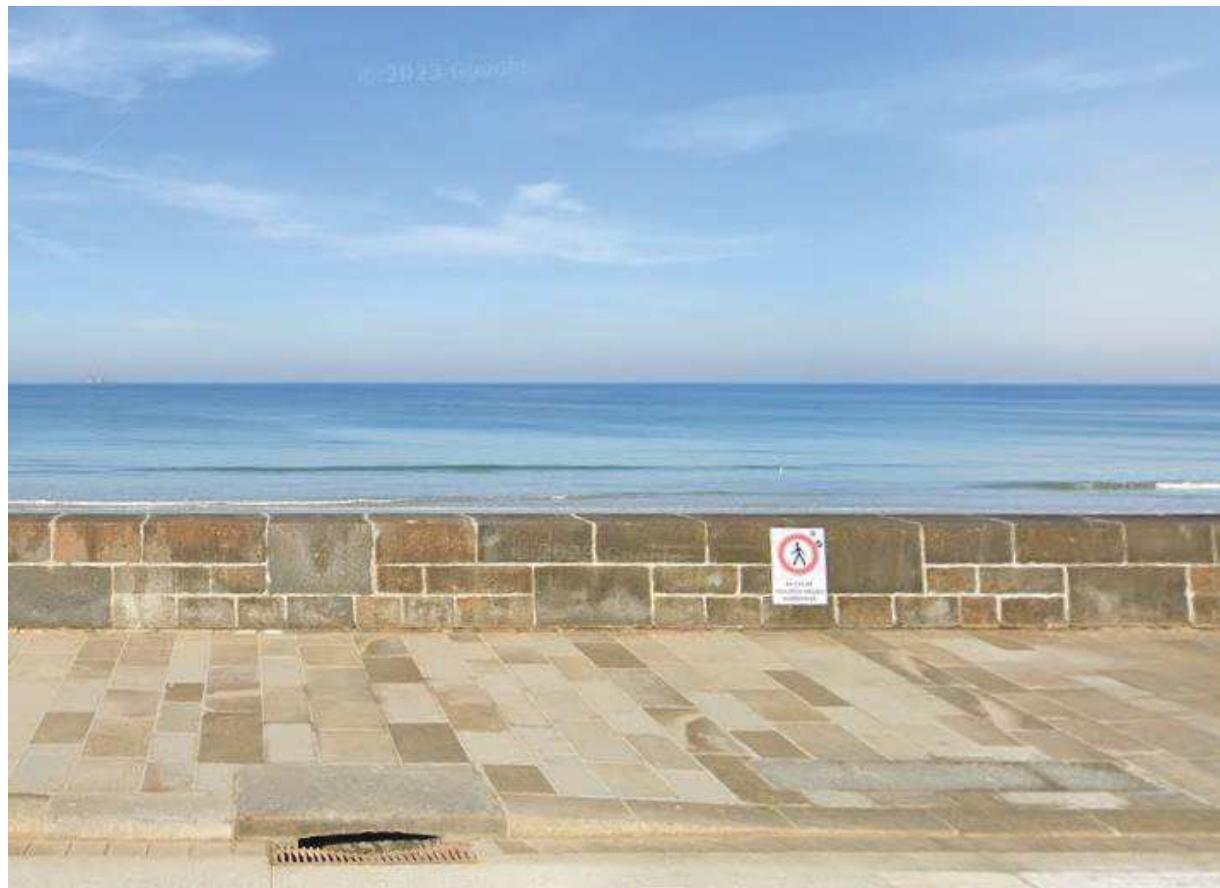
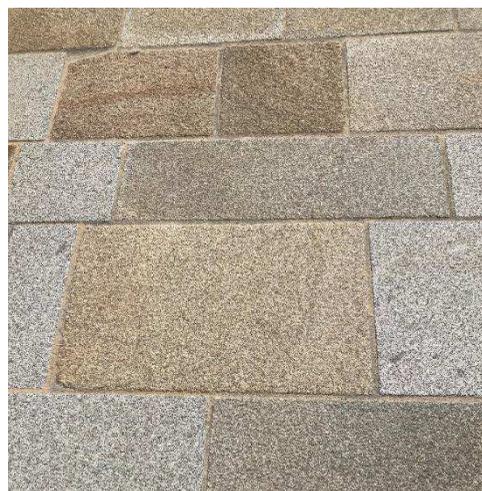
Matérialité le parvis

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

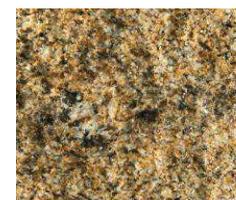
- Les voiries sont quant à elles en enrobé noir



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

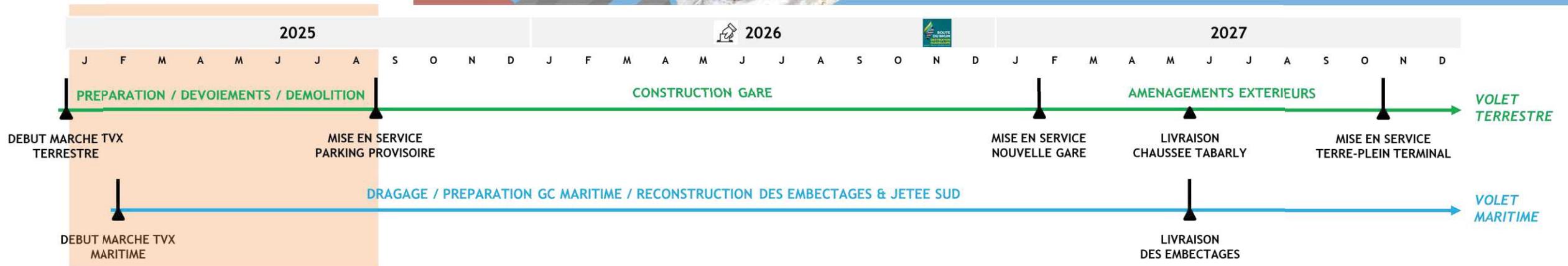


ETAT ACTUEL



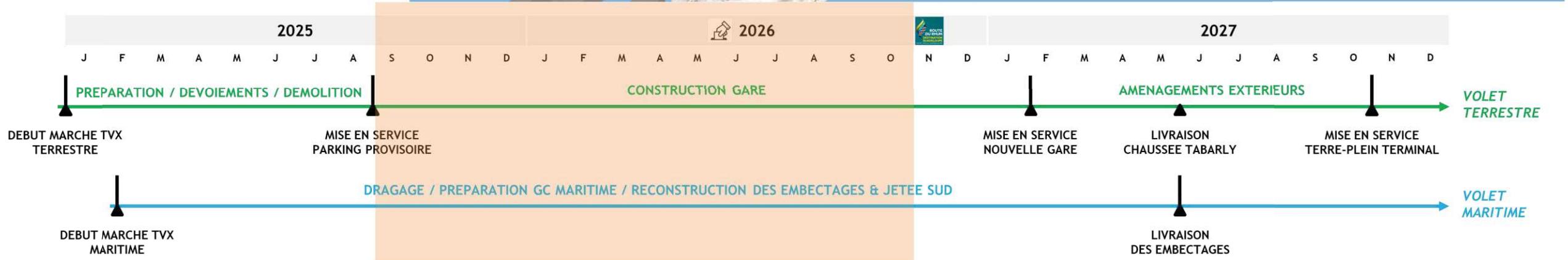
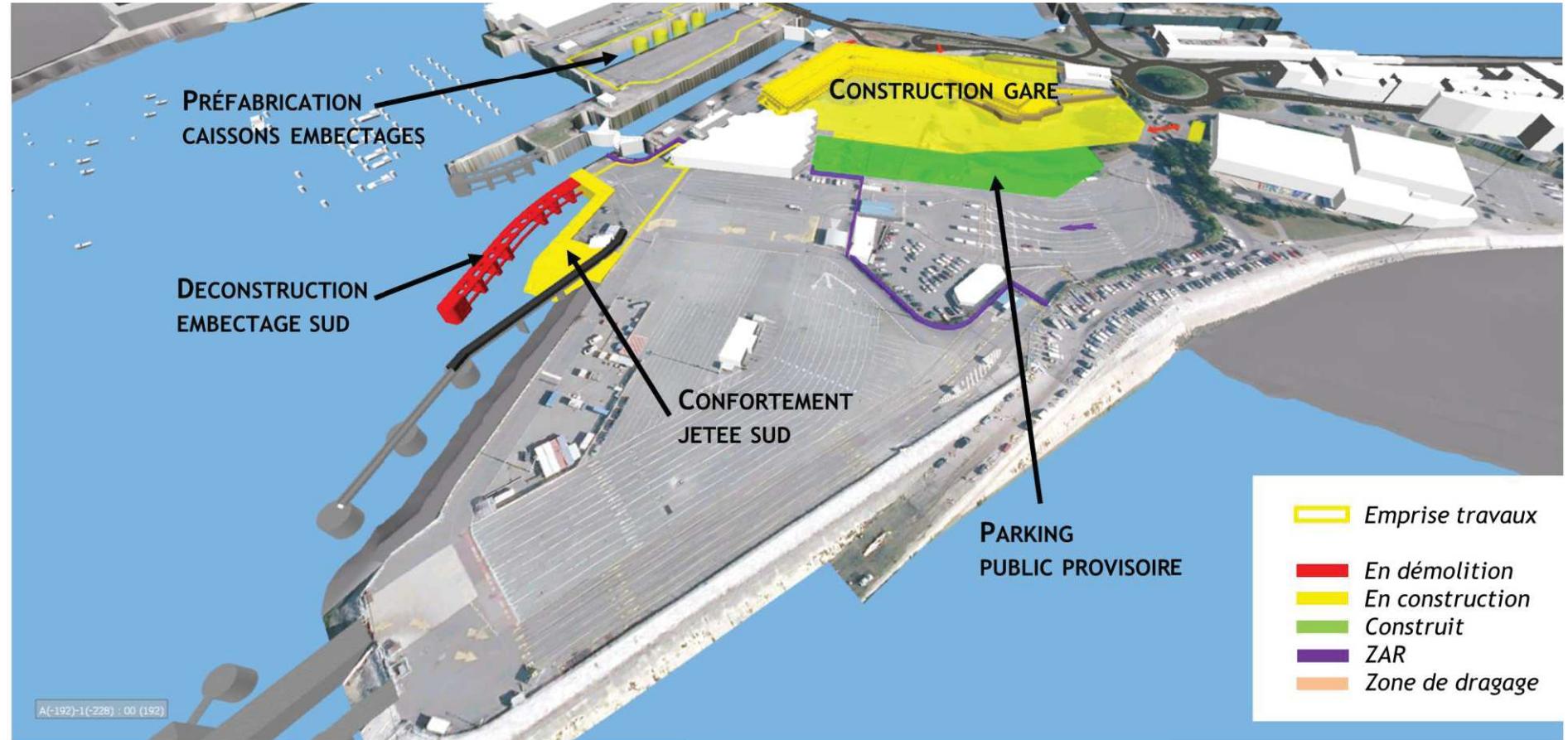
A

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



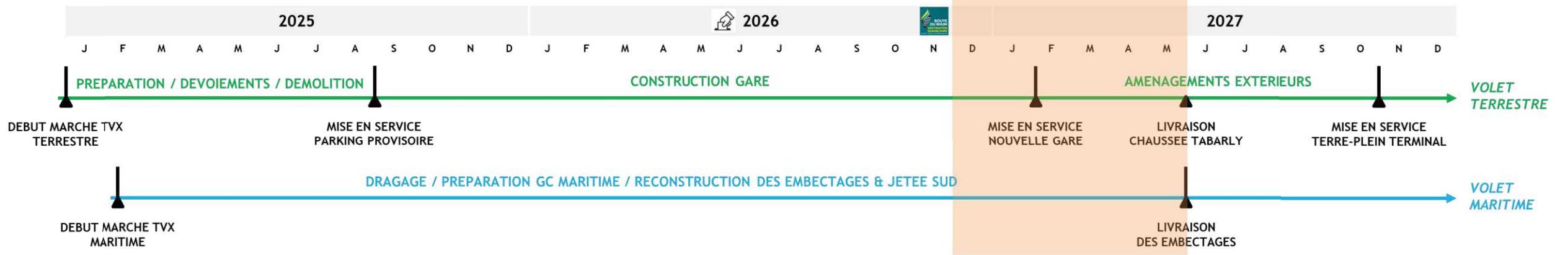
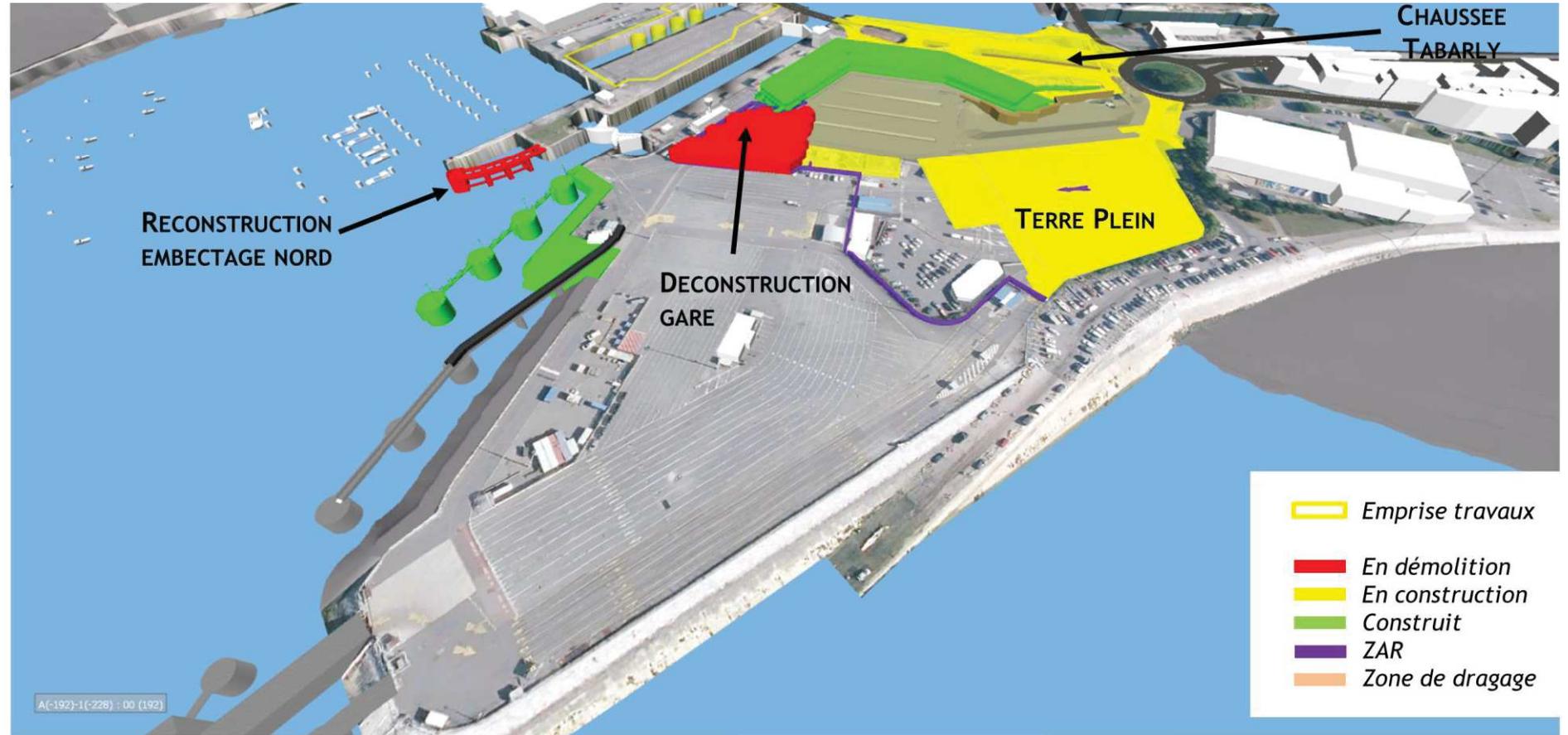
B

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



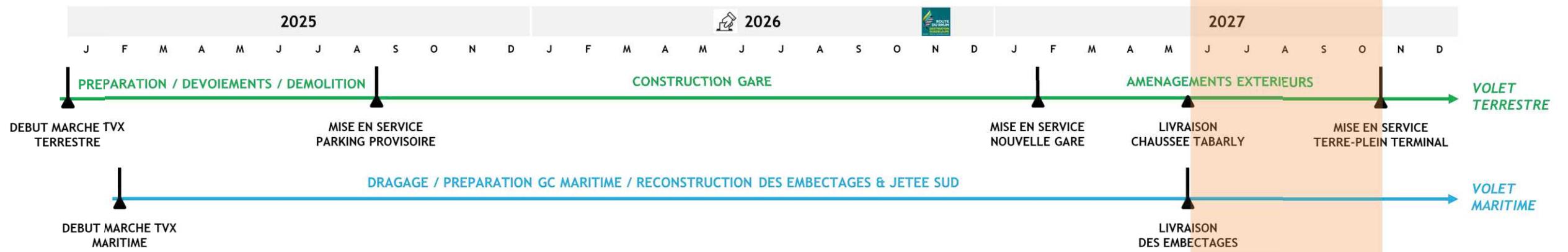
C

- 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





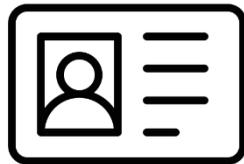
ANIMATION VISUELLE



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



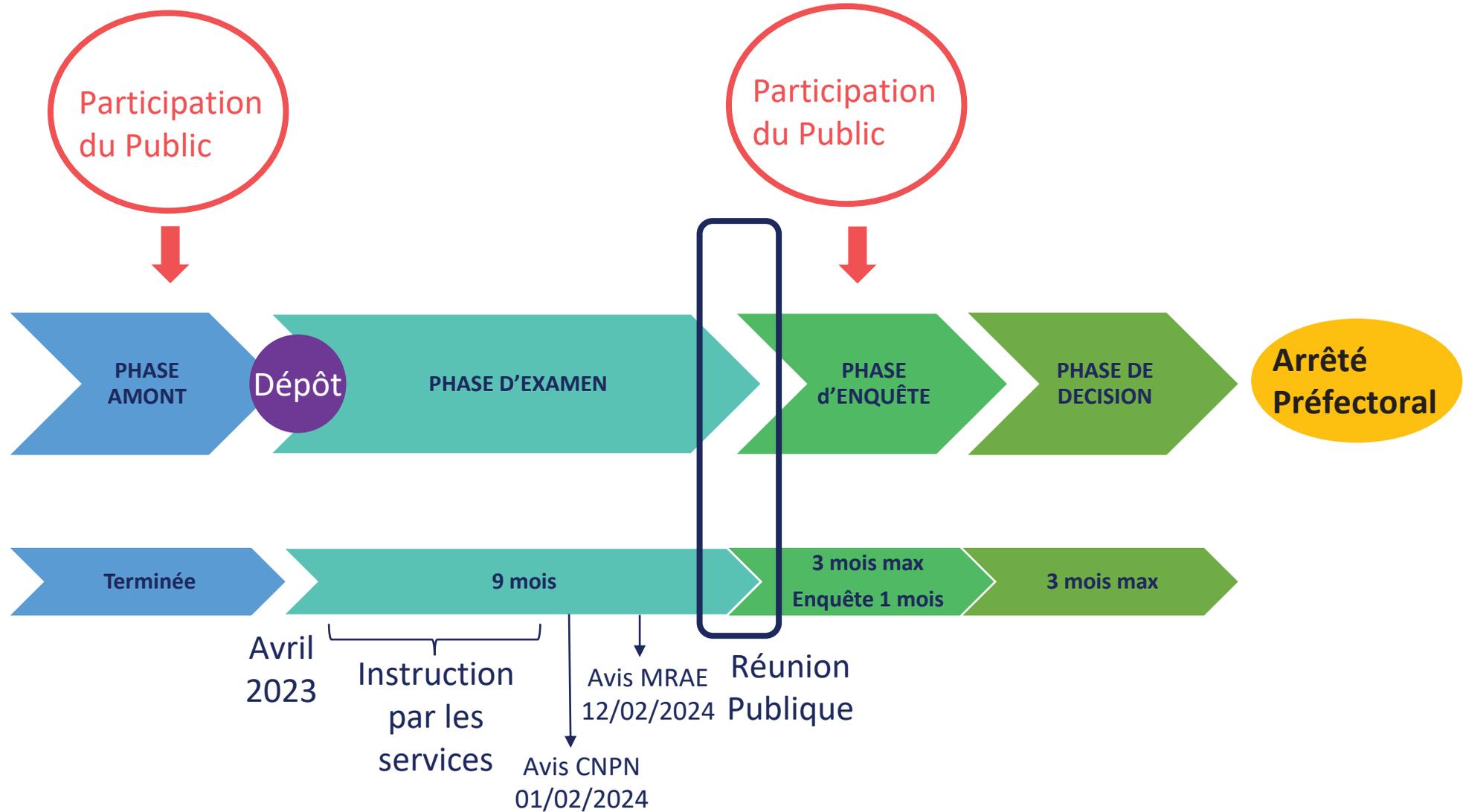
Présentation des procédures réglementaires

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 ichthyologiques 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 ;

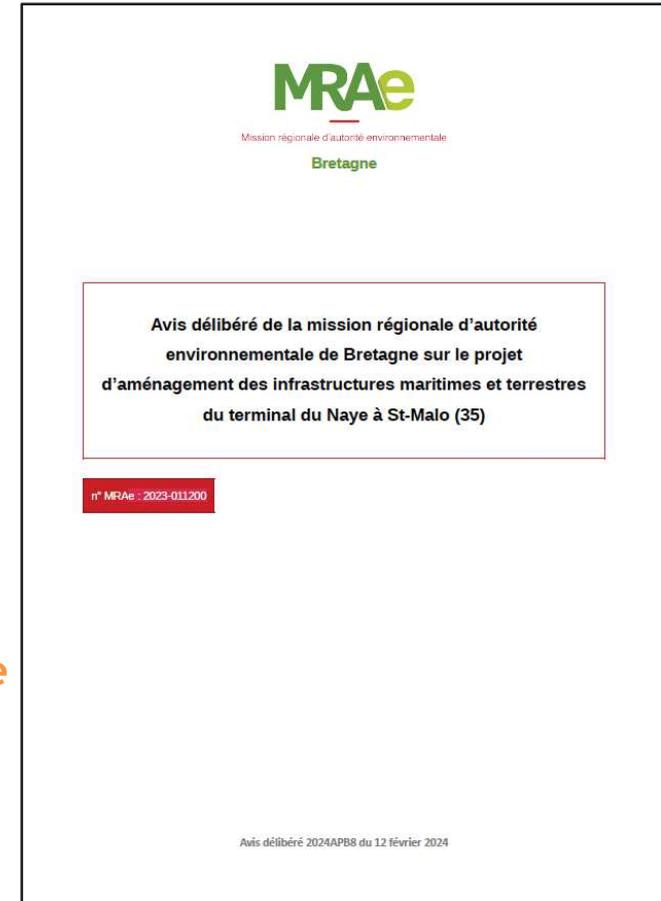
=> Définition d'une mesure d'accompagnement (Mesure MA07, commune avec la mesure d'information sur les effets du bruit sous-marin) visant à informer les compagnies opérant sur le terminal (réunion d'information) et des autres usagers du port (plaquette d'information) concernant les effets du bruit sous-marin.

- 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 000m ²	5 000m ²	10 000m ²	8 000m ²	5 000m ²	X0 000m ²	60 000m ²
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)

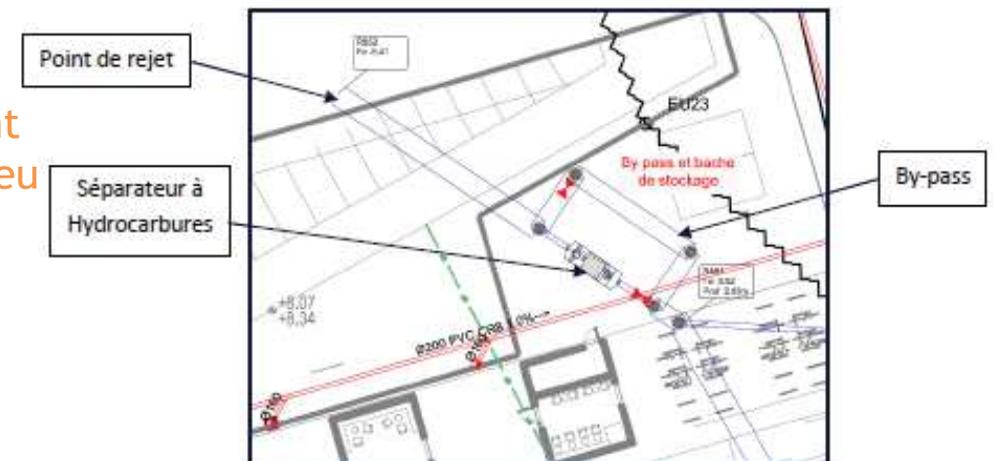
- l'AE recommande d'analyser l'incidence des rejets d'eaux de ruissellement du terre-plein sur la qualité des eaux marines :

=> **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





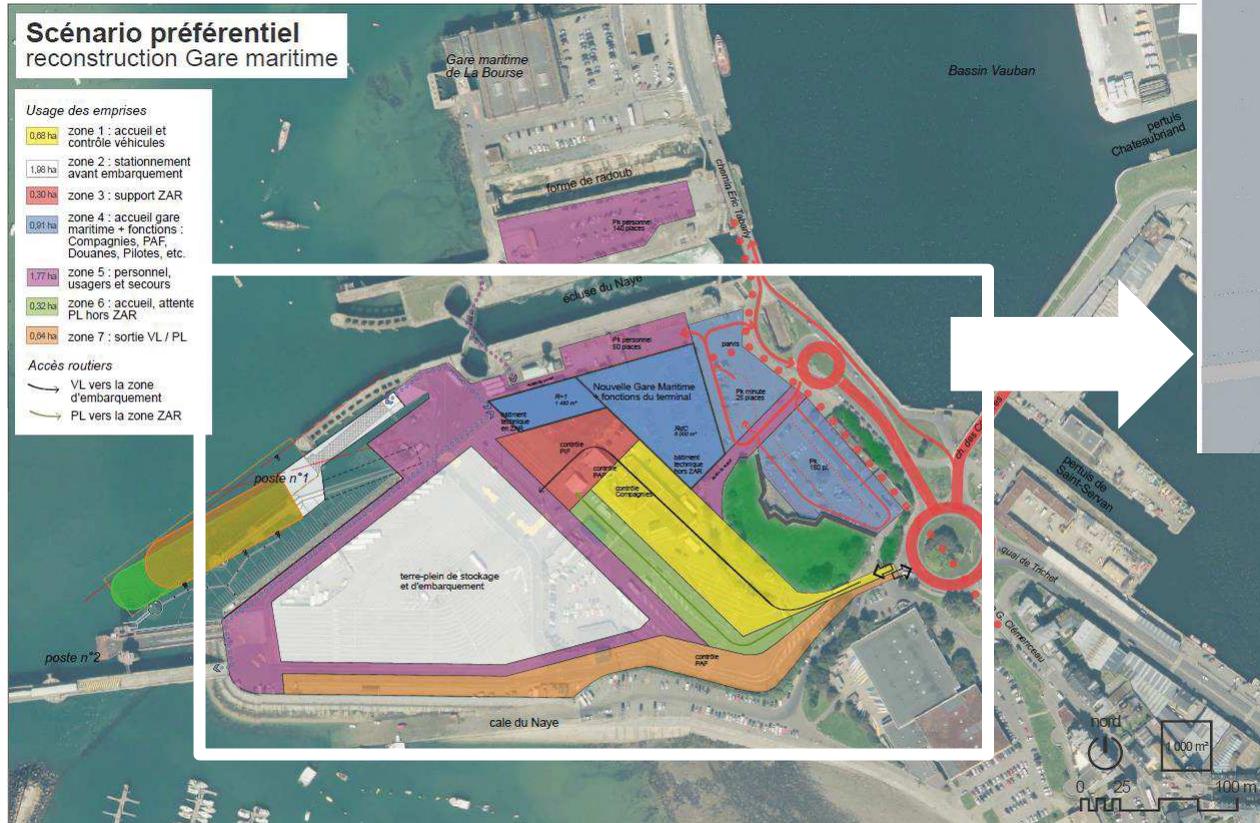
Avis de la Mission Régionale de l’Autorité Environnementale (MRAE)

- 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)



Proposition programmatique



Réponse de l'équipe AREP



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)

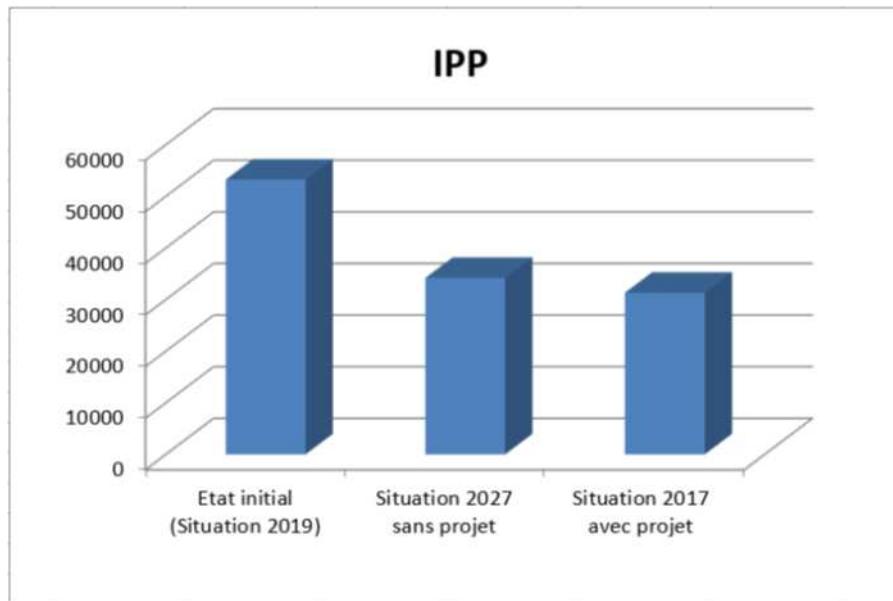
=> Installations portuaires soumises aux aléas de submersion marine et conçues en tenant compte de ces contraintes

=> 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.

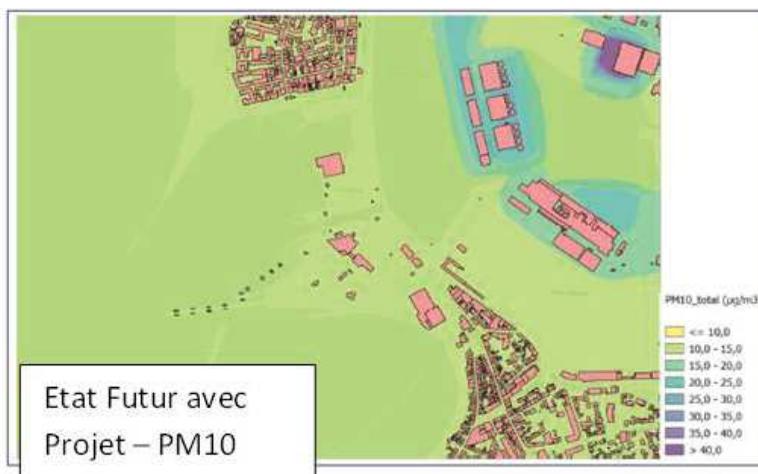
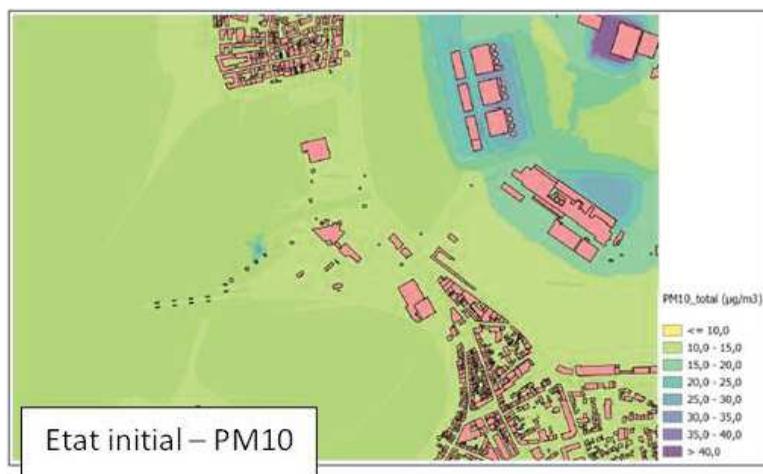
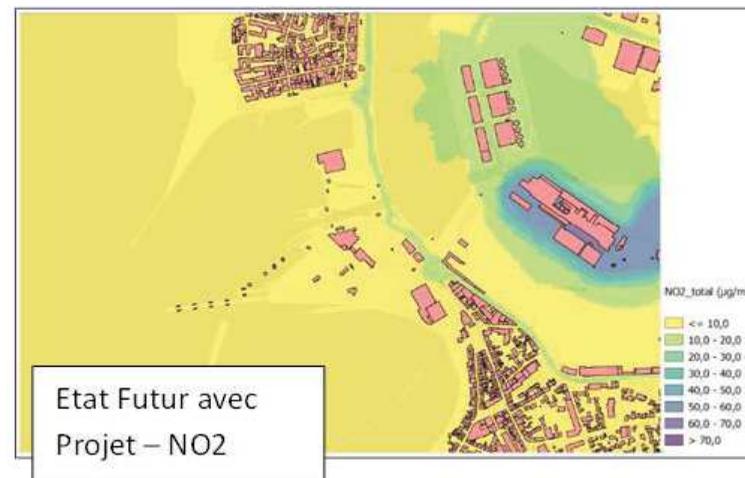
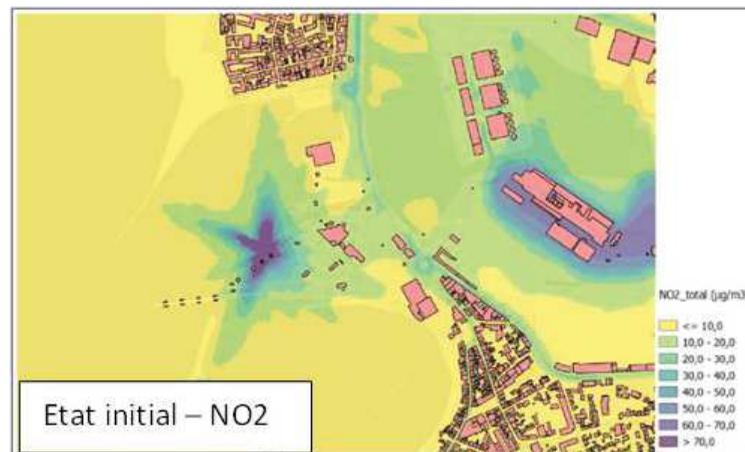
=>Un **indice Pollution Population (IPP)** a été calculé, Il s'agit d'un indicateur qui représente de manière synthétique d'exposition potentielle des personnes à la pollution atmosphérique. L'IPP est le résultat du croisement des concentrations du polluant NO2 et des populations exposées sur la zone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

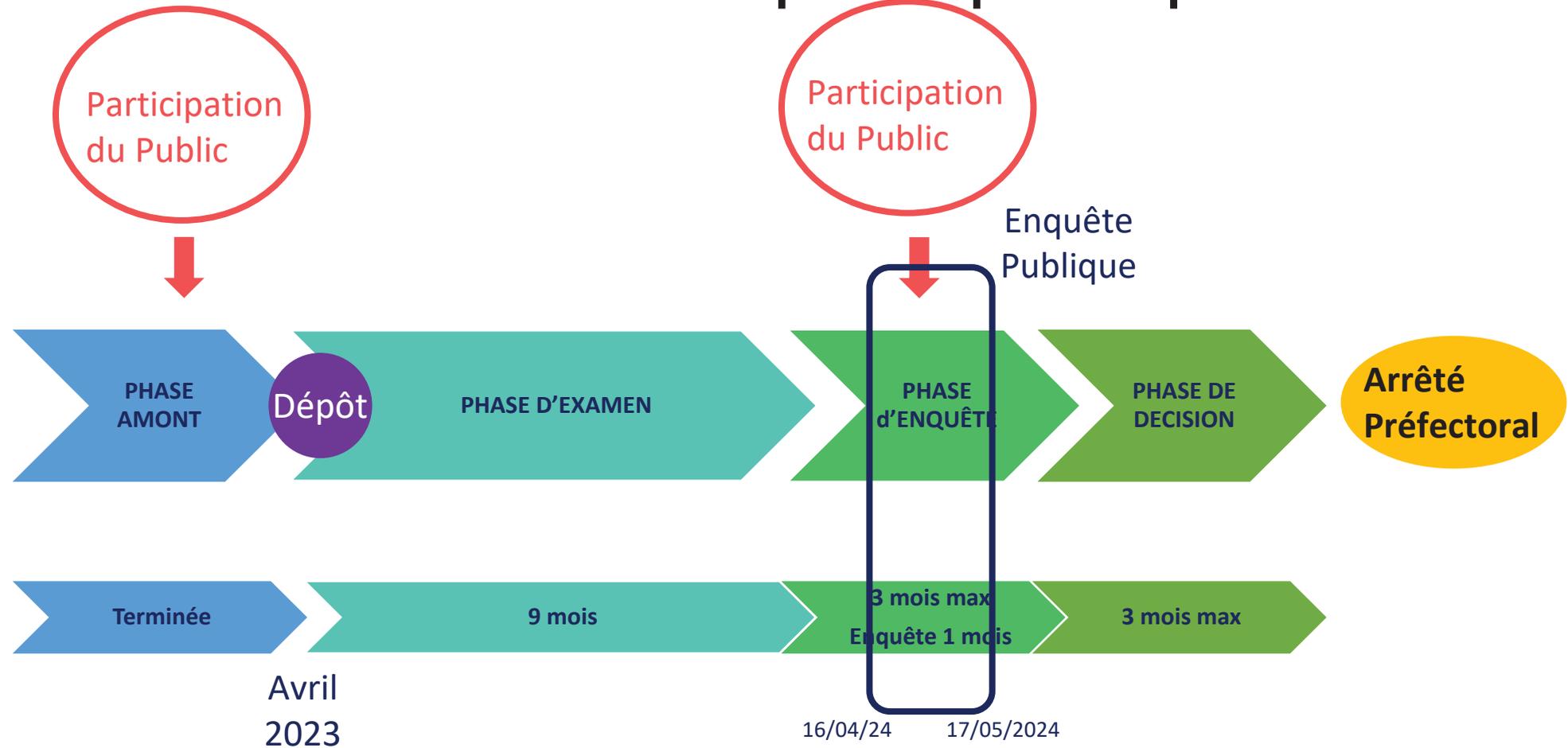
Peu d'évolution pour les particules fines : Terminal peu contributeur



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

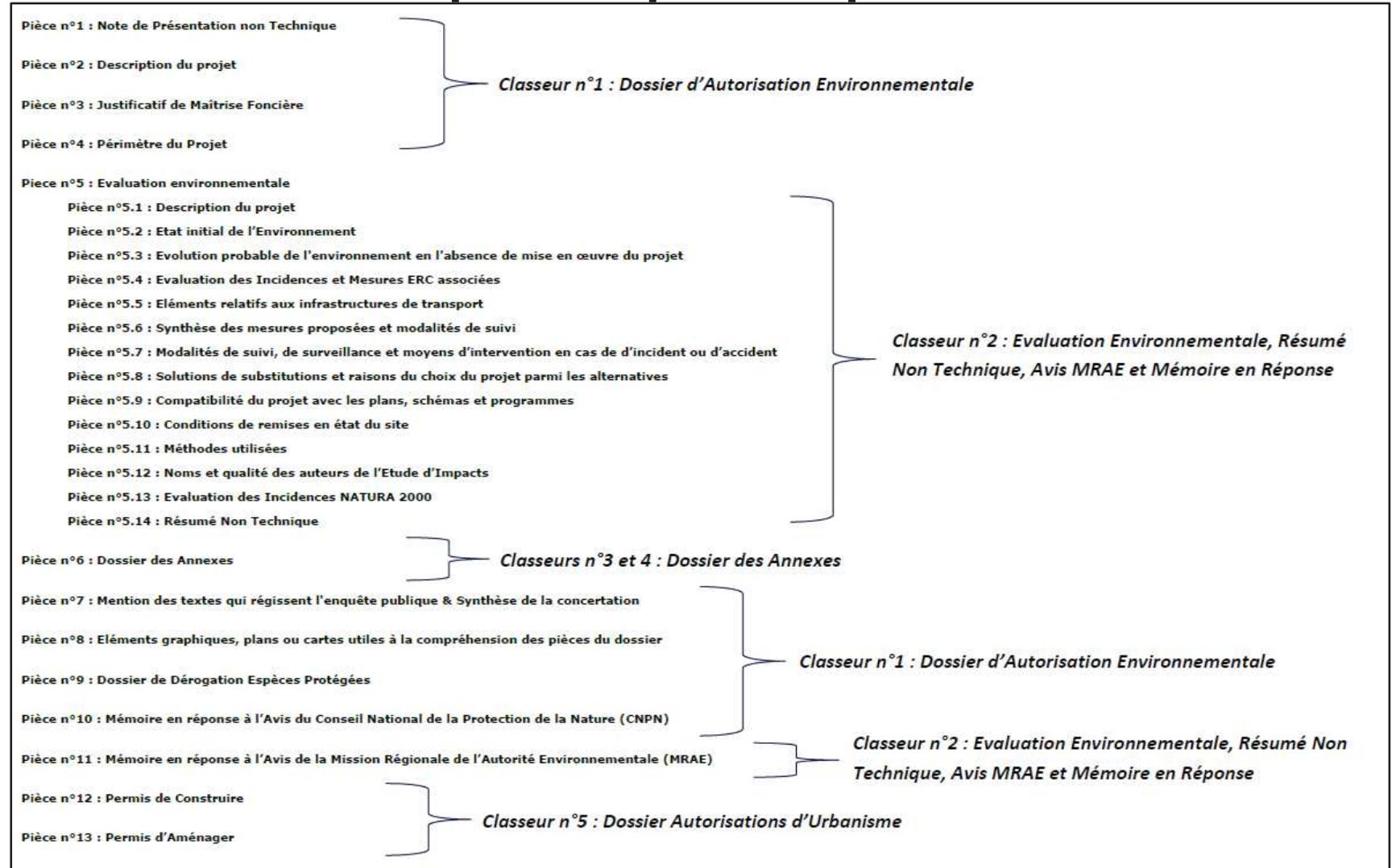
- Organisation du Dossier d'Enquête en 5 classeurs :

- 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.

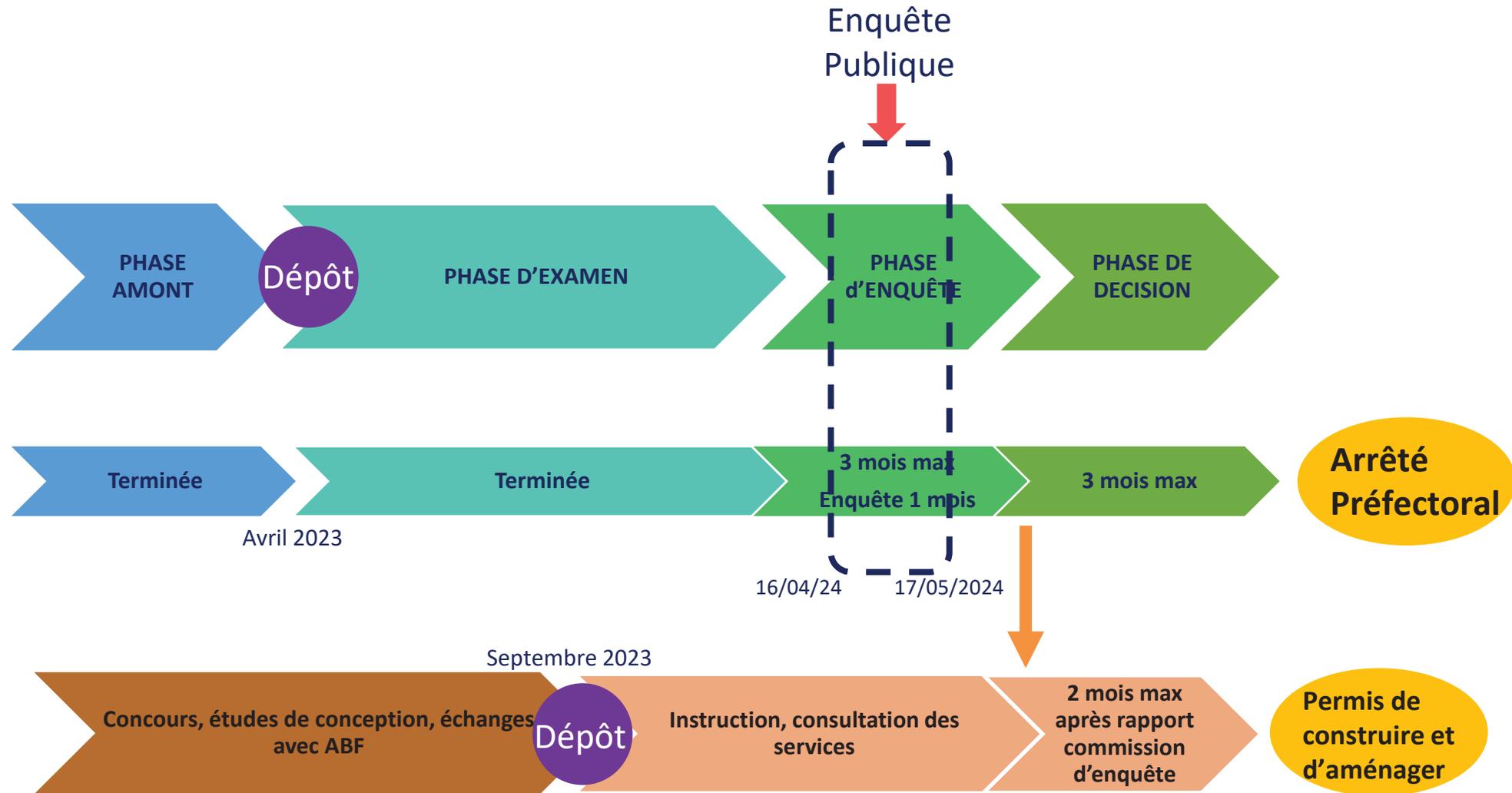
Puis, le commissaire ou la commission d'enquête établissent **un rapport ET des conclusions motivées.**





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

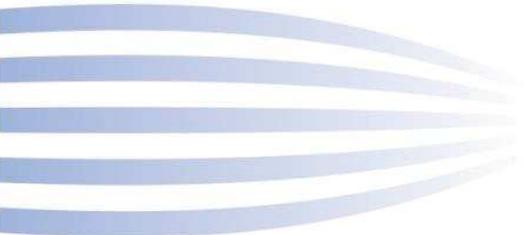
Les membres de la commission d'enquête, désignés par le président du tribunal administratif de Rennes, recevront les observations écrites ou orales du public à la Direction de l'aménagement et de l'urbanisme de la mairie de Saint-Malo :

- 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.

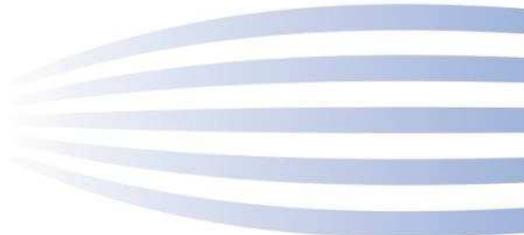


TEMPS D'ECHANGES/QUESTIONS

Port de
Saint-Malo



Merci de votre attention



Un port
de la Région Bretagne



UNION EUROPÉENNE

