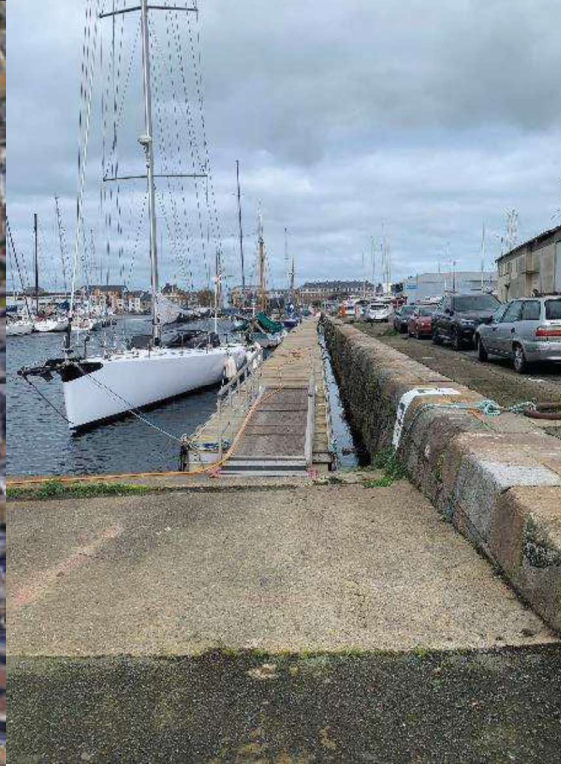




Région Bretagne

Port de Saint Malo – Rehabilitation du quai de Terre-Neuve

Dossier de demande d'autorisation environnementale comportant l'étude d'incidence et l'évaluation d'incidence Natura 2000

TBM environnement

Novembre 2023



Objet dossier : Autorisation environnementale du projet de réhabilitation du quai Terre-Neuve – Saint-Malo	
Rédacteurs : Elodie SAMSON & Laura BERGER	Validation : Gaël BOUCHERY
Titre : Chargée d'étude réglementaire & Cheffe de projet réglementaire	Titre : Responsable Grands comptes et Grands projets
Version 1 Date : 26/07/2023	
Version finale Date : 21/11/2023	

SOMMAIRE

1 CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'ETUDE 11

1.1 CONTEXTE GENERAL 11
1.2 CONTEXTE REGLEMENTAIRE 11
1.2.1 Code de l'environnement 11
1.2.2 Code de l'urbanisme et patrimoine 14

2 IDENTIFICATION DU DEMANDEUR 16

3 LOCALISATION DU PROJET 17

4 DOCUMENT ATTESTANT QUE LE PETITIONNAIRE EST LE PROPRIETAIRE 18

5 DESCRIPTION DU PROJET 18

5.1 DESCRIPTION ACTUELLE DU QUAI DE TERRE-NEUVE 18
5.2 DESCRIPTION ACTUELLE DE L'OUVRAGE RO-RO 22
5.3 HISTORIQUE DES OUVRAGES 23
5.4 NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET 24
5.4.1 Quai de Terre-Neuve et son terre-plein 24
5.4.2 Quai Ro-Ro 27
5.5 PHASE TRAVAUX 28
5.5.1 Quai de Terre-Neuve 28
5.5.2 Terre-plein 29
5.5.3 Quai Ro-Ro 30
5.5.4 Réseaux 31
5.5.5 Travaux d'équipement 31
5.5.6 Installation de chantier 31
5.5.7 Engins de chantier 32
5.5.8 Continuité d'exploitation 33
5.5.9 Planning des travaux 33
5.6 PHASE D'EXPLOITATION 33
5.7 MOYENS DE SUIVI ET DE SURVEILLANCE 35
5.8 MOYENS D'INTERVENTION EN CAS D'INCIDENT OU D'ACCIDENT 36
5.9 CONDITION DE REMISE EN ETAT DU SITE APRES EXPLOITATION 36
5.10 GESTION DE LA RESSOURCE EN EAU 37

6 ETUDE D'INCIDENCE ENVIRONNEMENTALE 38

6.1 ETAT INITIAL 38
6.1.1 Aires d'étude du projet 38
6.1.2 Milieu physique 40
6.1.3 Milieu naturel 58
6.1.4 Paysage et patrimoine 66
6.1.5 Milieu humain 71
6.1.6 Bilan des enjeux de l'AEI et effets potentiels associés du projet 87
6.1.7 Projets susceptibles d'avoir des effets cumulés 90
6.2 COMPATIBILITE DES PLANS ET PROGRAMMES 90
6.2.1 Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) 90

6.2.2 Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) 93
6.2.3 Contrat de baie 95
6.2.4 Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) ... 95
6.2.5 Directive Cadre sur la Stratégie pour le Milieu Marin 97
6.2.6 Schéma de cohérence territoriale (SCoT) 98
6.2.7 Plan Local d'Urbanisme 99
6.2.8 Le plan de prévention des risques submersion marine (PPRSM) 102
6.3 ANALYSE DES INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT 104
6.3.1 Méthodologie 104
6.3.2 Incidences sur le milieu physique 107
6.3.3 Incidences sur le milieu naturel 110
6.3.4 Incidences sur le paysage et patrimoine 111
6.3.5 Incidences sur le milieu humain 112
6.3.6 Tableau de synthèse des incidences du projet en phase travaux 117
6.3.7 Tableau de synthèse des incidences du projet en phase exploitation 118
6.4 MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION ET DE COMPENSATION DES EFFETS NEGATIFS NOTABLE DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT 119
6.4.1 ME1 : Planning de travaux adapté à l'activité locale 119
6.4.2 MR1 : Mesures pour lutter contre la dégradation de la qualité des eaux marines 120
6.4.3 MR2 : Lutte contre les nuisances du chantier 123
6.4.4 MR3 : Ensemble de mesures liées à la sécurité du chantier et information aux usagers 124
6.5 MESURE DE SUIVI 125
6.6 CONDITIONS DE REMISE EN ETAT DU SITE APRES EXPLOITATION 131
6.7 RESUME NON TECHNIQUE 132
6.7.1 Contexte 132
6.7.2 Description du projet 133
6.7.3 Principaux enjeux environnementaux 133
6.7.4 Analyse des principales incidences du projet sur l'environnement 135

7 ELEMENTS GRAPHIQUES 138

8 NOTE NON TECHNIQUE 138

8.1 CONTEXTE DU PROJET 138
8.2 PRESENTATION DU MAITRE D'OUVRAGE 139
8.3 PROCEDURES REGLEMENTAIRES 140
8.4 ENJEUX DU TERRITOIRE, EFFETS DU PROJET ET MESURES 142

9 NATURA 2000 145

9.1 CONTEXTE DU PROJET 145
9.2 CONTEXTE REGLEMENTAIRE 145
9.2.1 Réglementation européenne 145
9.2.2 Réglementation nationale 146
9.3 IDENTIFICATION DES EFFETS GENERIQUES NOTABLES ET ATTENDUS 148
9.4 PRESENTATION DES SITES NATURA 2000 CONCERNES PAR LE PROJET 148
9.5 CARACTERISTIQUES DU SITE NATURA 2000 : FR5300061 - ESTUAIRE DE LA RANCE 151
9.5.1 Habitats d'intérêt communautaire 152
9.5.2 Mammifères visés à l'Annexe II de la directive 92/43/CEE du Conseil 152
9.5.3 Poissons visés à l'Annexe II de la directive 92/43/CEE du Conseil 152
9.5.4 Invertébrés visés à l'Annexe II de la directive 92/43/CEE du Conseil 153
9.5.5 Autres espèces importantes 153

9.6 CARACTERISTIQUES DU SITE NATURA 2000 : FR530001 - BAIE DE LANCIEUX, BAIE DE L'ARGUENON, ARCHIPEL DE SAINT MALO ET DINARD 153
9.6.1 Habitats d'intérêt communautaire 154
9.6.2 Mammifères visés à l'Annexe II de la directive 92/43/CEE du Conseil 155
9.6.3 Poissons visés à l'Annexe II de la directive 92/43/CEE du Conseil 155
9.6.4 Invertébrés visés à l'Annexe II de la directive 92/43/CEE du Conseil 155
9.6.5 Plantes visées à l'Annexe II de la directive 92/43/CEE du Conseil 155
9.6.6 Autres espèces importantes de faune et de flore 155
9.7 IDENTIFICATION DES SITES POUVANT POTENTIELLEMENT ETRE AFFECTES PAR LE PROJET – EVALUATION PRELIMINAIRE DES INCIDENCES 156
9.8 CONCLUSION 157

10 ANNEXES 158

10.1 ANNEXE 1 : AVP ANNEXE IV ET PLAN DU QUAI RO-RO 158
10.2 ANNEXE 2 : PLANNING DES TRAVAUX 159
10.3 ANNEXE 3 : ACTE DE PROPRIETE 160
10.4 ANNEXE 4 : FICHES DESCRIPTIVES DES MATERIAUX UTILISES, ANTEA 161
10.5 ANNEXE 5 : NOTICE PAYSAGERE ET ARCHITECTURALE, AEI 162

TABLEAUX

Tableau 1 : Rubriques loi sur l'eau applicables au projet. 12

Tableau 2 : Contenu de l'autorisation environnementale et chapitres associés. 12

Tableau 3 : Contenu de l'étude d'incidence et chapitres associés. 13

Tableau 4 : Coordonnées du quai de Terre-Neuve. 17

Tableau 5 : Coordonnées du quai de Ro-Ro. 17

Tableau 6 : Caractéristiques du quai Terre Neuve sur le linéaire du projet. Source : ANTEA . 18

Tableau 7 : Bathymétrie et altimétrie au niveau du quai Terre Neuve. Source : ANTEA 19

Tableau 8 : Synthèse des travaux réalisés dans le cadre de la demande 24

Tableau 9 : Total des matériaux utilisés (béton et palplanches). Source : AVP ANTEA 30

Tableau 10 : Bathymétrie et altimétrie au niveau du quai Terre Neuve. Source : ANTEA 41

Tableau 11 : Niveaux caractéristiques de marée à Boucau-Saint-Malo - Source : SHOM 2020, ANTEA 41

Tableau 12 : Bilan statistique de dépassement de seuils réglementaire sur les milieux confinés. Source : IDRA environnement, sept. 2014 47

Tableau 13 : Qualité des eaux dans le bassin Duguay-Trouin. Source : IDRA 2019 53

Tableau 14 : Sites Natura 2000 aux alentours de l'AEI 58

Tableau 15 : ZNIEFF aux alentours de l'AEI 60

Tableau 16 : Liste et statuts de bioévaluation des espèces d'oiseaux probablement présentes dans l'AER. Source : www.faune-bretagne.org 65

Tableau 17 : Description des niveaux d'enjeu 87

Tableau 18 : Synthèse des effets potentiels 88

Tableau 19 : Analyse des effets cumulés 90

Tableau 20 : Analyse préliminaire de la compatibilité du projet aux orientations fixés par le SDAGE 2022-2027 Loire-Bretagne 91

Tableau 21 : Objectifs du SAGE Rance Frémur Baie de Beaussais 2013 94

Tableau 22 : Analyse de la compatibilité du projet au PADD fixé par le SCoT de Saint-Malo . 98

Tableau 23: Analyse de la compatibilité du projet au règlement du PLU de Saint-Malo 101

Tableau 24 : Analyse de la compatibilité du projet avec le règlement du PPRSM 102

Tableau 25 : Description des niveaux d'enjeu 133

Tableau 26 : Synthèse des niveaux d'enjeux 134

Tableau 27 : Tableau de synthèse des incidences du projet en phase travaux 135

Tableau 28 : Tableau de synthèse des incidences du projet en phase exploitation 136

Tableau 29 : Procédures réglementaires concernées par le projet 140

Tableau 30 : Contenu de l'autorisation environnementale 141

Tableau 31 : Tableau de synthèse des incidences du projet en phase travaux 142

Tableau 32 : Tableau de synthèse des incidences du projet en phase exploitation 143

Tableau 33 : Composition de l'Article R. 414-23 du Code de l'Environnement 146

Tableau 34 : Description des sites Natura 2000 présents aux abords de la zone de projet (TBM environnement) 148

FIGURES

Figure 1 : Implantation du projet 17

Figure 2 : Coupe de l'ouvrage existant. Source : ANTEA 18

Figure 3 : Désordres sur le parement au Nord (à gauche) et Sud (à droite) du quai. Source : ANTEA 19

Figure 4 Désordres sur le parement au Sud du quai (à gauche) et Désordres sur le terre-plein au Sud du quai (à droite). Source : ANTEA 19

Figure 5: Vue sur le quai Ro-Ro. Source : ANTEA 19

Figure 6 : Vue schématique de l'étendue des pathologies. Source : ANTEA 20

Figure 7 : Localisation des désordres. Source : AVP ANTEA 21

Figure 8 : Emplacement des deux passerelles d'appontement. Source : Googlemaps 2023. . 22

Figure 9 : zone renforcée pour le passage de l'élévateur. Source : ANTEA 25

Figure 10 : Rayon d'action de la grue de levage. Source : ANTEA 26

Figure 11 : Grue de capacité 250 t. Source : ANTEA 26

Figure 12 : Implantation du projet et programme. Source : ANTEA Group 27

Figure 13 : Zones concernées par la solution de traitement n°1 (rectangles verts). Source : ANTEA 28

Figure 14 : Coupe de principe des travaux de la solution n°1. Source : ANTEA 28

Figure 15 : Zones concernées par la solution de traitement 2 (en jaune). Source : ANTEA 29

Figure 16 : Quai Ro-Ro en premier plan. Source : TBM environnement 30

Figure 17 : Installation de chantier et accès. Source : ANTEA 32

Figure 18 : Plan des usages en phase d'exploitation. Source : version provisoire de l'AVP, EDEIS. 34

Figure 19 : Températures, Précipitations, Ensoleillement et Degré Jour unifié (DJU), Pression et vent extrêmes à la station Dinard Saint-Malo. Source : Infoclimat. 40

Figure 20 : Etat écologique des masses d'eau en 2017(Aire d'Etude Eloignée). Source : Tableau de bord (2022), SAGE Rance Frémur baie de Beaussais (2013) 42

Figure 21 : état chimique des masses d'eau en 2017 (AEE). Source : Tableau de bord (2022), SAGE Rance Frémur baie de Beaussais (2013) 43

Figure 22: Qualité des eaux de baignade (AEI). Source : Ministère chargé de la santé (2022)44

Figure 23 : Qualité des zones de productions conchylicoles (AEE). Source : Tableau de bord (2022), SAGE Rance Frémur baie de Beaussais (2013) 45

Figure 24 : Sites de pêche à pied de loisir (AEE). Source : Tableau de bord (2022), SAGE Rance Frémur baie de Beaussais (2013) 46

Figure 25 : Situation des points de prélèvements dans le bassin Duguay Trouin. Source : IDRA environnement, sept. 2014 47

Figure 26 : Variation de la concentration cuivre, zinc et plomb en mg/kg entre 2000 et 2012 selon les données REPOM dans le bassin Duguay Trouin. Source : IDRA 48

Figure 27 : Variation de la concentration en cadmium et mercure en mg/kg entre 2000 et 2012 selon les données REPOM dans le bassin Duguay Trouin. Source : IDRA 49

Figure 28 : Variation de la concentration de la somme des PCB en mg/kg entre 2000 et 2012 selon les données REPOM dans le bassin Duguay Trouin. Source : IDRA 49

Figure 29 : Variation de la concentration de la somme des HAP en mg/kg entre 2006 et 2012 selon les données REPOM dans le bassin Duguay Trouin. Source : IDRA 50

Figure 30 : Variation de la concentration de la somme des TBT en mg/kg entre 2000 et 2012 selon les données REPOM dans le bassin Duguay Trouin. Source : IDRA 50

Figure 31 : Prélèvements effectués au sein des bassins le 13 décembre 2018. Source : IDRA, 2019 52

Figure 32 : Historique du bassin Duguay-Trouin. Source : IDRA 55

Figure 33 : Evolution du quai de Terre-Neuve 2022. Source : Notice architecturale, AEI 55

Figure 34 : Délimitation des zones avec récupération + traitement des eaux pluviales sur le port de commerce. Source : IDRA 56

Figure 35 : Carte des rejets. Source : Saint Malo agglomération 57

Figure 36 : Evacuation des eaux 57

Figure 37 : Retenue de Sainte-Suzanne sur la commune de Saint-Coulomb (AEI). Source : SANDRE Eau France 58

Figure 38 : Proposition du périmètre du Parc Naturel Régional Rance-Côte d'émeraude (AEE). Source : site internet du parc naturel régional 61

Figure 39 : Carte de synthèse de la trame verte et bleue régionale (AEE). Source : SRADDET Bretagne 62

Figure 40 : TVB à l'échelle de la Bretagne (AEI). Source : SCRE BRETAGNE 2015 63

Figure 41 : Trame verte sur le territoire malouin (AEI). Source : ville-saint-malo.fr 63

Figure 42 : La Maison du Peuple. Source : notice architecturale, AIE. 66

Figure 43 Vue des quais depuis la Maison du peuple. Source : notice architecturale, AIE. 66

Figure 44 : Carte de synthèse des protections. Source : notice architecturale, AIE. 67

Figure 45 : Vue de la cité corsaire depuis le quai de Terre-Neuve. Source : notice architecturale, AIE. 67

Figure 46 : Carte de synthèse des protections, http://atlas.patrimoines.culture.fr. Source : notice architecturale, AIE. 68

Figure 47 : Vue générale du quai de Terre-Neuve. Source : photographie AEI janvier 2023 .. 69

Figure 48 : Schéma et illustrations des matériaux composant le quai. Source : AEI 69

Figure 49 : Photos et illustrations des matériaux composant le quai. Source : AEI 70

Figure 50 : Population en historique depuis 1968 à Saint Malo. Source : INSEE. 71

Figure 51: Population de 15 à 64 ans par type d'activité en 2019. Source : INSEE. 71

Figure 52: Population de 15 ans ou plus selon la catégorie socioprofessionnelle. Source : INSEE. 72

Figure 53 : Évolution du nombre de logements par catégorie en historique depuis 1968. Source : INSEE. 72

Figure 54: Vue depuis le quai Ro-Ro 73

Figure 55: Vue du quai de Terre-Neuve 73

Figure 56 : ICPE situé à proximité du projet (AEI). Source : https://www.georisques.gouv.fr/risques/installations/donnees/carte#/admin/com/35288 74

Figure 57 : Synthèse de la qualité de l'air dans l'agglomération de Saint-Malo en 2021. Source : Bilan annuel 2021 – Air Breizh. 75

Figure 58 : Localisation des infrastructures bruyantes (AEI). Source : PPBE Orféa acoustique. 76

Figure 59 : Eclairage aux abords du quai de Terre-Neuve. 77

Figure 60 : Cartographie des espaces proches du rivage (AEI). Source : SCoT Pays de Saint-Malo (2017). 79

Figure 61 : Prescriptions du PLU 80

Figure 62 : Zonage d'urbanisme 81

Figure 63 : Risque submersion sur la commune de Saint-Malo (AEI). Source : DICRIM. 83

Figure 64: Risque industriel sur la commune de Saint-Malo (AEI). Source : DICRIM. 84

Figure 65 : Canalisation de transport de matières dangereuses (AEI). Source : Géorisques .. 85

Figure 66 : Carte des sites et sols pollués (AEI). Source : Géorisques. 86

Figure 67 : Carte du SAGE couvert par le SDAGE Loire- Bretagne (AEE). Source : SDAGE Loire-Bretagne. 93

Figure 68 : Tableau des objectifs du SRADDET Bretagne. Source : SRADDET Bretagne. 96

Figure 69 : Tableau des règles du SRADDET Bretagne. Source : SRADDET Bretagne. 97

Figure 70: Zonages d'urbanisme 100

Figure 71 : Localisation de l'accès au chantier. Source : Googlemaps, 2023..... 114
Figure 72 : Exemple de luminaires au niveau des échelles. Source : geopietra.fr..... 115
Figure 73 : Emplacement futur de l'éclairage. Source : AEI..... 116
Figure 74 : Exemple de batardeau. Source : ANTEA..... 120
Figure 75 : Exemple de récupération et traitement des cuttings de forage. Source : ANTEA 121
Figure 76 : Exemple de barrière antiMES. Source : ANTEA..... 121
Figure 77 : Kits absorbants..... 129
Figure 78 : *Stockage laitance* 129
Figure 79 : Habitats présents sur le site FR5300061 - Estuaire de la Rance. Source : INPN.. 151
Figure 81 : Grand Rhinolophe, *Rhinolophus ferrumequinum*. Source : INPN 152
Figure 82 : Grande alose, *Alosa alosa*. Source : INPN..... 153
Figure 83 : Lucane cerf-volant, *Lucanus cervus*. Source : INPN 153
Figure 83 : Habitats présents sur le site FR530001 - Estuaire de la Rance. Source : INPN.... 154
Figure 85 : Grand dauphin commun, *Tursiops truncatus*. Source : INPN 155
Figure 86 : Alose feinte atlantique, *Alosa fallax*. Source : INPN 155
Figure 87 : Panicaut maritime, *Eryngium maritimum*. Source : INPN..... 156

1 CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'ETUDE

1.1 Contexte général

L'objet du présent dossier est de présenter une demande d'autorisation environnementale pour les travaux de réhabilitation du quai de Terre-Neuve du port de Saint-Malo.

A ce jour, le quai a pour fonction le chargement et le déchargement des navires et permet de disposer à l'arrière de l'ouvrage d'un terre-plein pour le stockage. Il s'agit d'un ouvrage essentiel pour la réparation navale plaisance et le pôle course.
La réhabilitation de l'ouvrage est nécessaire au vu des désordres importants (cavités, effondrement du parement, dégradation matériaux de remplissage, affaissement généralisé, etc.…), constatés depuis 2010. A cette même date, un diagnostic et une étude géotechnique ont été réalisés avec, pour conclusion que l'ouvrage présente un risque d'instabilité interne.
Des restrictions d'exploitation ont été mises en place en décembre 2018, notamment le positionnement des engins de levage 10 m en arrière du front d'accostage.
Par ailleurs, le quai Ro-Ro, situé au sud du quai de Terre-Neuve ne répond plus aux usages actuels et entrave les réparations du quai de Terre-Neuve. Il est donc prévu sa démolition et la réfection du quai de Raymond L'Abbé.
Ainsi, l'objectif du projet est d'assurer la réparation du quai de Terre-Neuve et de garantir sa stabilité aux cas de charge d'exploitation sur le quai et le terre-plein.
Les travaux sont prévus pour début d'année 2025.

CF. ANNEXE 2

Le coût estimatif des travaux est de 4 005 000 euros HT.

1.2 Contexte réglementaire

1.2.1 Code de l'environnement

1.2.1.1 Loi sur l'eau

La nomenclature IOTA présentée dans l'article R.214-1 du Code de l'environnement permet de déterminer la procédure applicable à chaque type d'Installation, Ouvrage, Travaux ou Activité (IOTA) au regard du contexte dans lequel il(s)/elle(s) s'inscrit ainsi que ses spécificités tant en phase travaux qu'en phase exploitation.

Le tableau ci-après présente les rubriques s'appliquant au projet et les seuils de déclenchement de l'autorisation environnementale et/ou du dossier de déclaration.

Remarque : Il est à noter que le déclenchement d'une procédure de déclaration ou d'autorisation est liée au dépassement des seuils présentés. En dessous de ces seuils, aucune procédure au titre de la Loi sur l'eau n'est requise. En cas de plusieurs rubriques concernées c'est la procédure la plus contraignante

(Autorisation) qui est retenue pour l'ensemble du projet (Déclaration si aucun seuil d'Autorisation est atteint).

Tableau 1 : Rubriques loi sur l'eau applicables au projet.

Rubriques applicables	Projet soumis à Autorisation	Détails du projet de réhabilitation
4.1.2.0. Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu	1° D'un montant supérieur ou égal à 1 900 000 euros (A)	Le coût du projet de réhabilitation de l'ouvrage portuaire, quai Terre-Neuve, s'élève à 4 005 000 d'€ HT.

Le projet est soumis à Autorisation environnementale Loi sur l'eau.

1.2.1.2 Etude d'impacts et d'incidences

Au regard de l'article R122-2 du Code de l'environnement, le projet n'est pas soumis à étude d'impact. En revanche, il est concerné par une étude d'incidence.

L'étude d'incidence environnementale permet à l'autorité compétente de se prononcer sur la possibilité d'accorder l'autorisation, dans le respect de l'article L.181-3 du Code de l'environnement : « *L'autorisation environnementale ne peut être accordée que si les mesures qu'elle comporte assurent la prévention des dangers ou inconvénients pour les intérêts mentionnés aux articles L. 211-1 et L. 511-1, selon les cas.* »

Conformément à l'article R.181-13 et R181-14 I du Code de l'environnement, le dossier d'autorisation comprend ainsi les pièces suivantes :

Tableau 2 : Contenu de l'autorisation environnementale et chapitres associés.

Paragraphe de l'article R.181-13 du Code de l'environnement	***Chapitre correspondant***
« 1° Lorsque le pétitionnaire est une personne physique, ses nom, prénoms, date de naissance et adresse et, s'il s'agit d'une personne morale, sa dénomination ou sa raison sociale, sa forme juridique, son numéro de SIRET, l'adresse de son siège social ainsi que la qualité du signataire de la demande ;	CF. CHAPITRE 2
2° La mention du lieu où le projet doit être réalisé ainsi qu'un plan de situation du projet à l'échelle 1/25 000, ou, à défaut au 1/50 000, indiquant son emplacement ;	CF. CHAPITRE 3
3° Un document attestant que le pétitionnaire est le propriétaire du terrain ou qu'il dispose du droit d'y réaliser son projet ou qu'une procédure est en cours ayant pour effet de lui conférer ce droit ;	CF. CHAPITRE 4
4° Une description de la nature et du volume de l'activité, l'installation, l'ouvrage ou les travaux envisagés, de ses modalités d'exécution et de fonctionnement, des procédés mis en œuvre, ainsi que l'indication, selon le cas, de la ou des rubriques des nomenclatures ou bien du ou des items de l'article 3 du décret n° 2006-649 du 2 juin 2006 relatif aux travaux miniers, aux travaux de stockage souterrain et à la police des mines et des stockages souterrains dont le projet relève. Elle inclut les moyens de suivi et de surveillance, les moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident ainsi que les conditions de remise en état du site après exploitation et, le cas échéant, la nature, l'origine et le volume des eaux utilisées ou affectées. Elle inclut également, le cas échéant, les mesures permettant une utilisation efficace, économe et durable de la ressource en eau notamment par le développement de la réutilisation des eaux usées traitées et de l'utilisation des eaux de pluie en remplacement de l'eau potable ;	CF. CHAPITRE 5

Paragraphe de l'article R.181-13 du Code de l'environnement	*Chapitre correspondant*
5° Soit, lorsque la demande se rapporte à un projet soumis à évaluation environnementale, l'étude d'impact réalisée en application des articles R. 122-2 et R. 122-3-1, s'il y a lieu actualisée dans les conditions prévues par le III de l'article L. 122-1-1, soit, dans les autres cas, l'étude d'incidence environnementale prévue par l'article R. 181-14 ;	CF. CHAPITRE 6
7° Les éléments graphiques, plans ou cartes utiles à la compréhension des pièces du dossier, notamment de celles prévues par les 4° et 5° ;	CF. CHAPITRE 7
8° Une note de présentation non technique ;	CF. CHAPITRE 8
Le pétitionnaire peut inclure dans le dossier de demande une synthèse des mesures envisagées, sous forme de propositions de prescriptions de nature à assurer le respect des dispositions des articles L. 181-3, L. 181-4 et R. 181-43.	CF. CHAPITRES 6.4 ET 6.5

Quant à l'étude d'incidence environnementale, en application de l'article R. 181-14, du Code de l'environnement, elle présente les pièces ci-contre :

Tableau 3 : Contenu de l'étude d'incidence et chapitres associés.

Paragraphe de l'article R.181-13 du Code de l'environnement	*Chapitre correspondant*
1° Décrit l'état actuel du site sur lequel le projet doit être réalisé et de son environnement ;	CF. CHAPITRE 6.1
2° Détermine les incidences directes et indirectes, temporaires et permanentes du projet sur les intérêts mentionnés à l'article L. 181-3 eu égard à ses caractéristiques et à la sensibilité de son environnement ;	CF. CHAPITRE 6.3
3° Présente les mesures envisagées pour éviter et réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé, les compenser s'ils ne peuvent être évités ni réduits et, s'il n'est pas possible de les compenser, la justification de cette impossibilité ;	CF. CHAPITRE 6.4
4° Propose des mesures de suivi ;	CF. CHAPITRE 6.5
5° Indique les conditions de remise en état du site après exploitation ;	CF. CHAPITRE 6.6
6° Comporte un résumé non technique.	CF. CHAPITRE 6.7

Le projet est soumis à Autorisation environnementale Loi sur l'eau avec étude d'incidence.

1.2.1.3 Evaluation des incidences Natura 2000

L'article L.414-4 du code de l'environnement transpose les dispositions de la directive « Habitats » (Loi n°2008-757 du 1er août 2008 - art. 13).

- « Lorsqu'ils sont susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000, individuellement ou en raison de leurs effets cumulés, doivent faire l'objet d'une évaluation d'incidences au regard des objectifs de conservation du site, dénommée ci-après « Évaluation des incidences Natura 2000 » :

- Les documents de planification qui, sans autoriser par eux-mêmes la réalisation d'activités, de travaux, d'aménagements, d'ouvrages ou d'installations, sont applicables à leur réalisation,
- **Les programmes ou projets d'activités, de travaux, d'aménagements, d'ouvrages ou d'installations,**
- Les manifestations et interventions dans le milieu naturel ou le paysage. »,

Le présent projet est ainsi concerné par une évaluation des incidences Natura 2000.

Le contenu de l'évaluation des incidences est indiqué à l'article R.414-23 du Code de l'environnement. Cette évaluation est proportionnée à l'importance du document ou de l'opération et aux enjeux de conservation des habitats et des espèces en présence.
Elle est présente au **CHAPITRE 9.**

1.2.2 Code de l'urbanisme et patrimoine

Le projet se trouve en partie dans les abords de monuments historiques.

Depuis la loi LCAP de juillet 2016 (Loi relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine), la protection autour des monuments historiques est délimitée au cas par cas pour les périmètres de droit commun.

La loi prévoit une obligation de demande d'autorisation d'urbanisme pour des travaux réalisés dans les « abords ». De même, dans les périmètres délimités des abords, tous les travaux sur les immeubles protégés au titre des abords sont soumis à l'accord de l'architecte des bâtiments de France (ABF).
D'après l'article R.421-24 du Code de l'urbanisme :

> *« Dans le périmètre des sites patrimoniaux remarquables et les abords des monuments historiques, les travaux, à l'exception des travaux d'entretien ou de réparations ordinaires, ayant pour effet de modifier l'aménagement des espaces non bâtis* ***autour d'un bâtiment existant doivent être précédés d'une déclaration préalable****. »*

Selon l'article L.632-2 du Code du patrimoine :

> *« I. – L'autorisation prévue à l'article L. 632-1 est, sous réserve de l'article L. 632-2-1,* ***subordonnée à l'accord de l'architecte des Bâtiments de France****, le cas échéant assorti de prescriptions motivées. A ce titre, ce dernier s'assure du respect de l'intérêt public attaché au patrimoine, à l'architecture, au paysage naturel ou urbain, à la qualité des constructions et à leur insertion harmonieuse dans le milieu environnant. Il s'assure, le cas échéant, du respect des règles du plan de sauvegarde et de mise en valeur ou du plan de valorisation de l'architecture et du patrimoine. Tout avis défavorable de l'architecte des Bâtiments de France rendu dans le cadre de la procédure prévue au présent alinéa comporte une mention informative sur les possibilités de recours à son encontre et sur les modalités de ce recours.*
>
> *Le permis de construire, le permis de démolir, le permis d'aménager,* ***l'absence d'opposition à déclaration préalable, l'autorisation environnementale prévue à l'article L. 181-1 du code de l'environnement*** *ou l'autorisation prévue au titre des sites classés en application de l'article L. 341-10 du même code* ***tient lieu de l'autorisation prévue à l'article L. 632-1 du présent code si l'architecte des Bâtiments de France a donné son accord****, dans les conditions prévues au premier alinéa du présent I. […] »*

Ainsi, et selon l'étude archéologique d'AIE : *« Les travaux et aménagements des ouvrages situés dans le périmètre sont alors soumis à l'accord de l'Architecte des Bâtiments de France et devront faire l'objet d'une déclaration préalable aux travaux. »*

Etant donné que le quai de Terre-Neuve est situé dans une zone soumise à une servitude lié à la protection des monuments historiques (servitude AC1), il fait obligatoirement l'objet d'un permis de démolir au sens de l'article R.421-28 du Code de l'urbanisme :

> *« Doivent en outre être précédés d'un permis de démolir les travaux ayant pour objet de démolir ou de rendre inutilisable tout ou partie d'une construction :*
>
> *a) Située dans le périmètre d'un site patrimonial remarquable classé en application de l'article L. 631-1 du code du patrimoine ;*
>
> ***b) Située dans les abords des monuments historiques définis à l'article L. 621-30 du code du patrimoine ou inscrite au titre des monuments historiques ;***
>
> *[…] »*

De plus, l'article R.421-3 du Code de l'urbanisme :

> *« Sont dispensés de toute formalité au titre du présent code, en raison de leur nature**, sauf lorsqu'ils sont implantés dans le périmètre d'un site patrimonial remarquable ou dans les abords des monuments historiques :***
>
> *a) Les murs de soutènement ;*
>
> ***b) Tous les ouvrages d'infrastructure terrestre, maritime, fluviale, portuaire ou aéroportuaire ainsi que les outillages, les équipements ou les installations techniques directement liés à leur fonctionnement, à leur exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation maritime, fluviale, ferroviaire, routière ou aérienne**. »*

Le quai de Terre-Neuve étant situé dans le périmètre des abords de monuments historiques, les travaux de réhabilitation devront faire l'objet d'une **déclaration préalable** aux travaux. Des dérogations au périmètre protégé de 500m peuvent être prises sur proposition de l'architecte des Bâtiments de France (ABF).

Pour la démolition du quai Ro-Ro, l'article R.421-28 s'appliquera et un permis de démolir devra être réalisé.

NB : La déclaration préalable et le permis de démolir font l'objet de documents indépendants. Ils ne sont donc pas inclus dans la présente demande d'autorisation.

2 IDENTIFICATION DU DEMANDEUR

REGION BRETAGNE
N°SIRET : 233 500 016 00040
Adresse : 283, avenue du Général Patton – CS 21 101
35711 Rennes Cedex 7.
Tél. : 02 99 27 10 10

Personne en charge de dossier de demande d'autorisation :
Nom : Nadège PENNORS
Fonctions : Responsable des instructions réglementaires
Tel : 0290091606
Mail : nadege.pennors@bretagne.bzh

Nom : François AMIOT
Fonction : Chef de projet aménagements portuaires
Tel : 06 46 28 83 09
Mail : francois.amiot@bretagne.bzh

Le représentant légal est Loïg Chesnais-Girard, Président de Région.

3 LOCALISATION DU PROJET

La Région BRETAGNE souhaite réhabiliter le quai de Terre-Neuve situé dans le port intérieur de Saint-Malo, au niveau du bassin Duguay-Trouin.

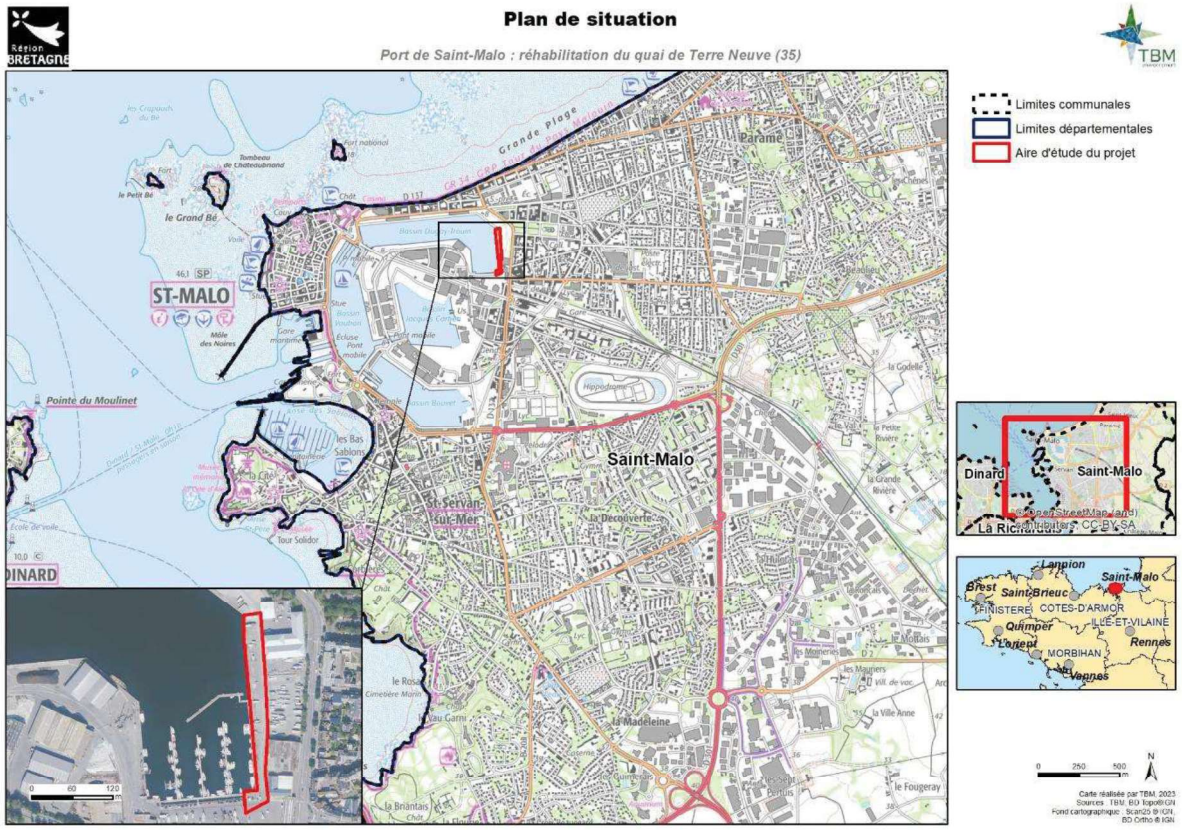


Figure 1 : Implantation du projet

Tableau 4 : Coordonnées du quai de Terre-Neuve.

X	Y
X=-2,009823	Y=48,651161
X=-2,009322	Y=48,648849

Tableau 5 : Coordonnées du quai de Ro-Ro.

X	Y
X=-2,009560	Y=48,648699
X=-2,009275	Y=48,648710
X=-2,009588	Y=48,648827
X=-2,009322	Y=48,648849

4 DOCUMENT ATTESTANT QUE LE PETITIONNAIRE EST LE PROPRIETAIRE

CF. ANNEXE 3

5 DESCRIPTION DU PROJET

La description du projet se base sur l'avant-projet de la maitrise d'œuvre : ANTEA, datant de juin 2023.

5.1 Description actuelle du Quai de Terre-Neuve

Le quai Terre-Neuve d'une longueur de 260 m, possède les caractéristiques suivantes :

Tableau 6 : Caractéristiques du quai Terre Neuve sur le linéaire du projet. Source : ANTEA

Caractéristiques		
Géométrie	Crête	de +13,50 m CM
	Hauteur	≈ 8,5 m
	Largeur en tête	2,1 m (largeur de la maçonnerie)
	Largeur en pied	5,25 m + un décalage non identifié (largeur entre pare-fouille)
	Fruit du quai	1/6 puis 1/2
Type d'ouvrage		Mur poids
Niveau et mode de fondation		Au sud : Fondation du bloc béton de base sur lit d'enrochement à la cote 3,5 m CM, Au Nord : fondation sur un sable compact à la cote 3,5 m CM,

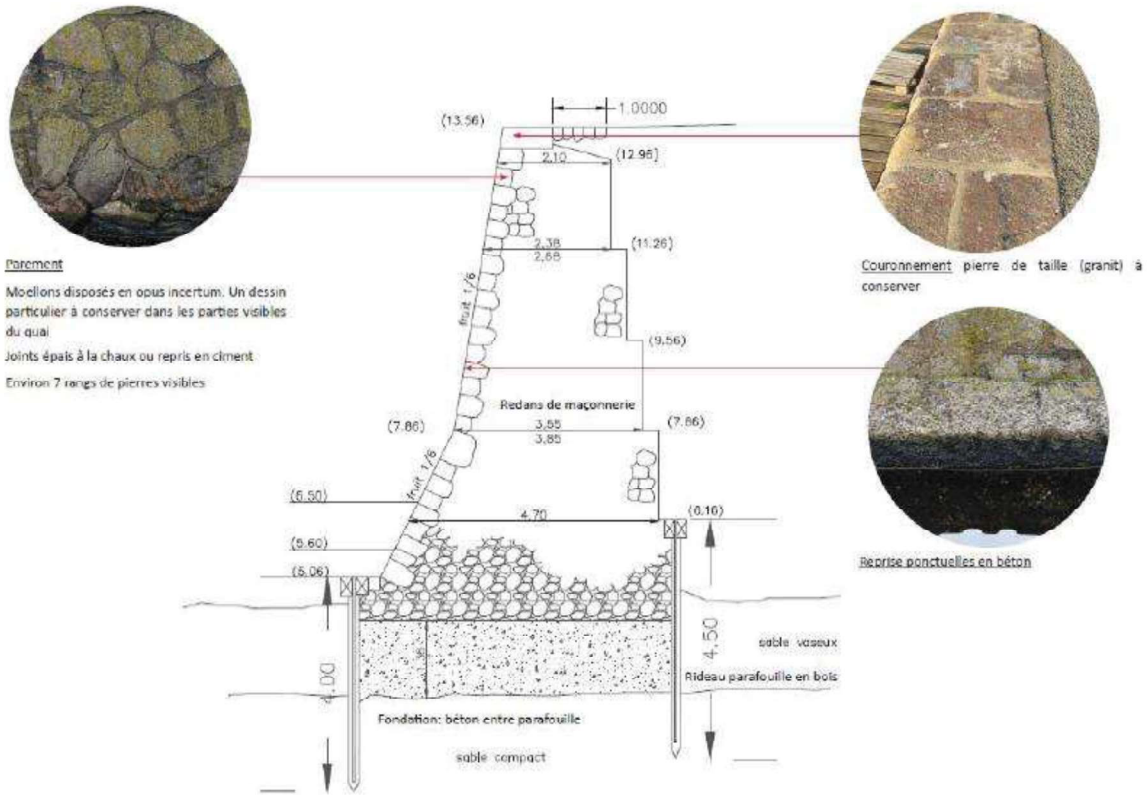


Figure 2 : Coupe de l'ouvrage existant. Source : ANTEA

Tableau 7 : Bathymétrie et altimétrie au niveau du quai Terre Neuve. Source : ANTEA

Quai	Bathymétrie en bordure du quai (CM)	Altimétrie du quai (CM)	Environnement de l'ouvrage
Terre Neuve	de 6,2 à 9,9 m	de 13,63 à 13,70 m	Terre-plein et voirie en arrière, stationnement

Selon les informations communiquées par le maître d'ouvrage, il n'est pas projeté de dragage au niveau du quai (la côte de bathymétrie actuelle est retenue en butée de l'ouvrage, soit 6,5 m CM).



Figure 3 : Désordres sur le parement au Nord (à gauche) et Sud (à droite) du quai. Source : ANTEA

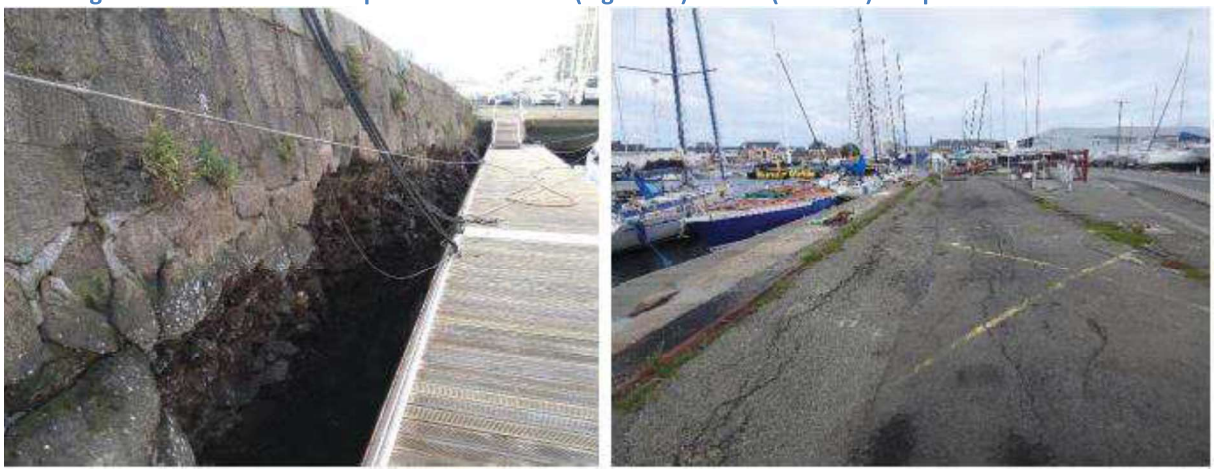


Figure 4 Désordres sur le parement au Sud du quai (à gauche) et Désordres sur le terre-plein au Sud du quai (à droite). Source : ANTEA



Figure 5: Vue sur le quai Ro-Ro. Source : ANTEA

Plusieurs types de désordres ont été observés sur l'ouvrage avec des intensités de dégradation différentes :

- Des disjointoiements ;
- Des désorganisations ;
- Des cavités.

ANNEXE 1 : AVP ANNEXE IV

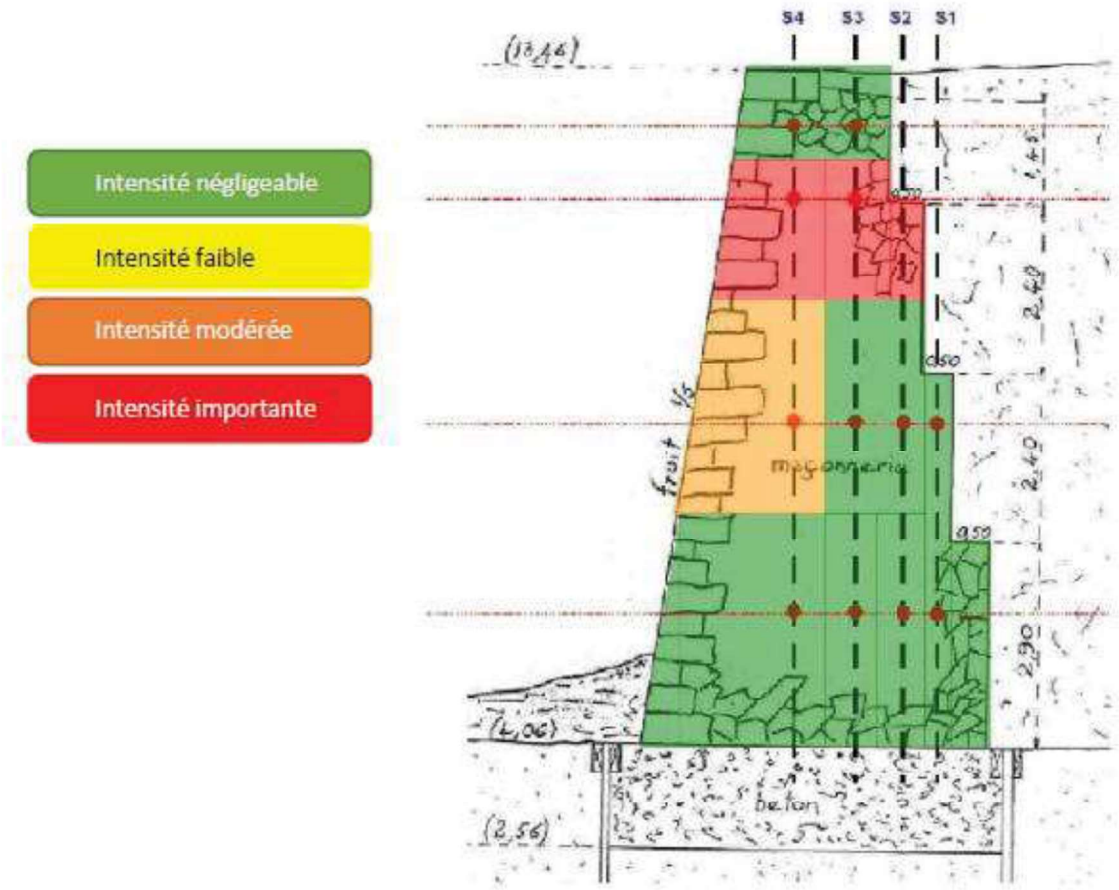


Figure 6 : Vue schématique de l'étendue des pathologies. Source : ANTEA

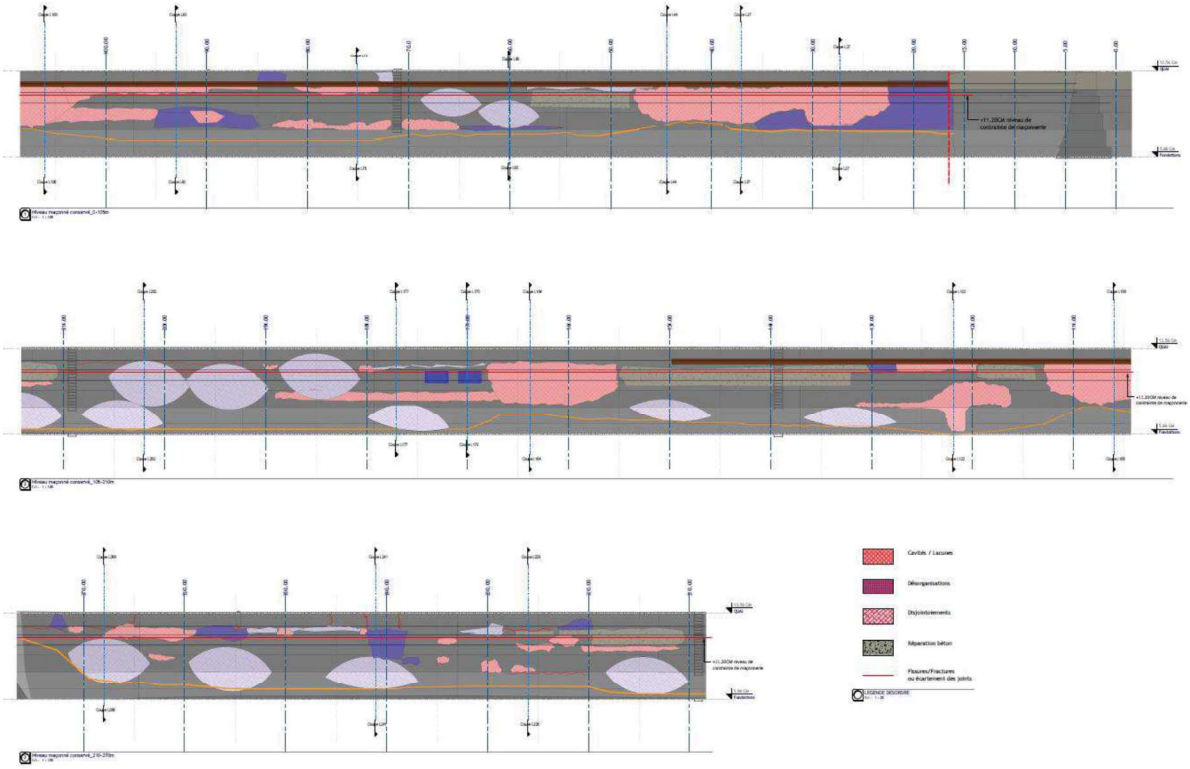


Figure 7 : Localisation des désordres. Source : AVP ANTEA

5.2 Description actuelle de l'ouvrage RO-RO

En 1972, deux postes de roll-on et roll-off (RO-RO) sont aménagés au Sud du bassin Duguay-Trouin. Ils permettent le chargement et le déchargement des voitures et des camions dans un bateau. Les ouvrages d'accostages ont été exécutés à l'extrémité Sud-Est du bassin Duguay Trouin au lieu-dit « Grève de Moka », entre les quais de Terre-Neuve et Sud-Est.
Le terre-plein (actuel quai Raymond l'Abbé) est limité par un cordon d'enrochement entre les quais de Terre-neuve et Sud-est. L'ouvrage est composé :

- D'une poutre pleine en béton armé de 1x1,5m et arasée à la côte sur la face accostable (en partie frontale et en retour),
- En partie frontale : d'un rideau de palplanches en acier non protégé battues au refus dans le rocher et retenues en tête par des tirants métalliques fixés sur un rideau d'ancrage mis en place en arrière dans le terre-plein,
- En partie retour : d'un rideau de palplanches en acier non protégé battues au refus dans le rocher et retenues en tête par des tirants métalliques fixés sur un rideau d'ancrage mis en place en arrière dans le terre-plein,
- D'une dalle en béton armé,
- De dispositifs d'amarrage.

Actuellement, l'ouvrage « Ro-Ro Est » n'a plus de vocation à être utilisé en tant que site de déchargement de navire.
Un diagnostic, réalisé en 2018, a mis en évidence quelques désordres sur la plateforme en béton et a montré que la structure de l'ouvrage constituée de palplanches n'était pas percée.
Cependant, n'ayant plus aucune utilité et gênant également les travaux de réhabilitation du quai de Terre neuve, il est projeté la destruction de cet ouvrage dans la présente opération.

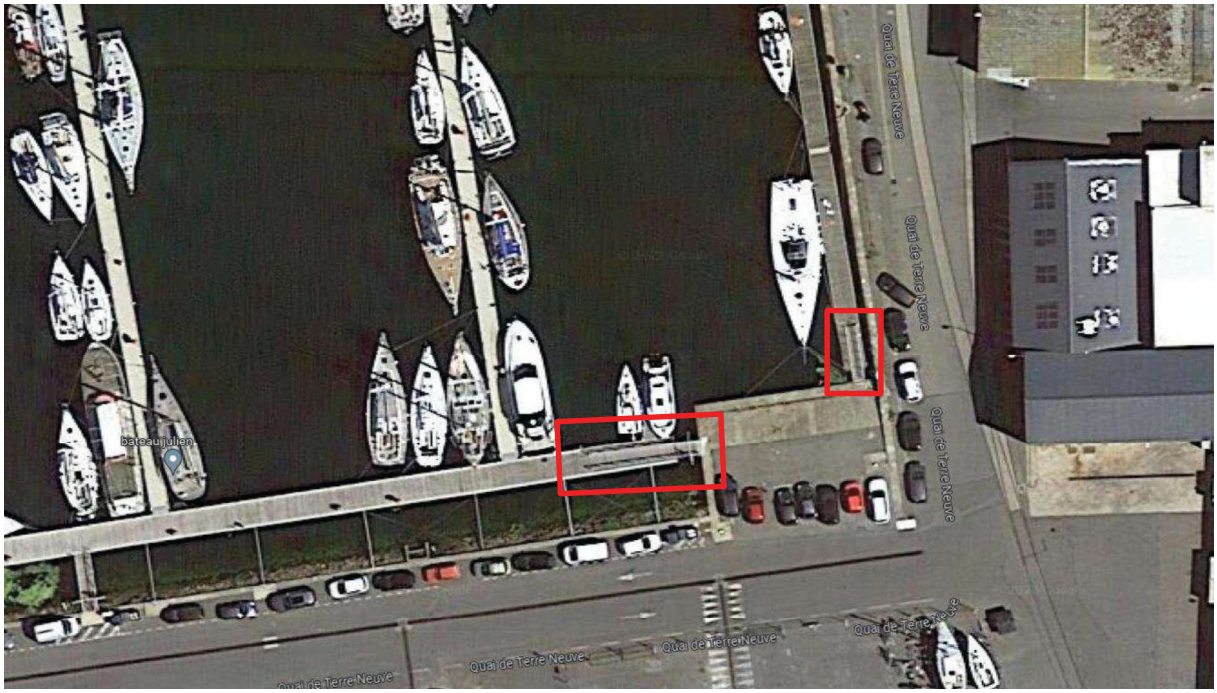
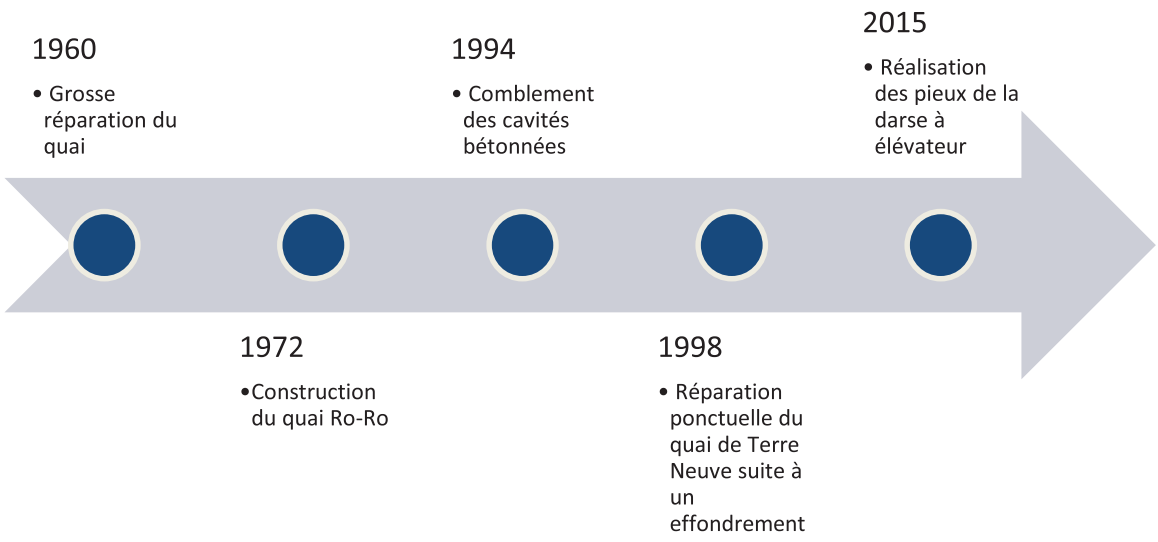


Figure 8 : Emplacement des deux passerelles d'appontement. Source : Googlemaps 2023.

Les deux passerelles d'appontements existantes, fixées à cet ouvrage seront reconfigurées par le concessionnaire EDEIS de façon à être reliées sur le quai « Raymond L'Abbé ».

5.3 Historique des ouvrages

Le quai de Terre-neuve borde le bassin Duguay-Trouin. Sa date exacte de construction est inconnue mais elle se situe comme l'ensemble des quais en maçonnerie du port entre la fin du XIXème siècle, début du XXème.
La configuration actuelle du site est établie à partir du début des années 1970.
Différentes opérations de travaux ont été apportées au quai. Il s'agit de :



5.4 Nature et caractéristiques du projet

Les travaux envisagés ont lieu dans le bassin Duguay-Trouin du port intérieur de Saint-Malo. Ils concernent :

- La réfection/reprise du quai de Terre-Neuve et du terre-plein ;
- La démolition du quai Ro-Ro.

Tableau 8 : Synthèse des travaux réalisés dans le cadre de la demande

Programme de travaux	
Composition des travaux portés par la Région (dans le cadre du présent dossier)	***Composition des travaux portés par le concessionnaire EDEIS***
Réfection/reprise du quai de Terre-Neuve et du terre-plein dans la zone d'influence de l'ouvrage (de l'ordre de 10 m à l'arrière du bord à quai)	*Aménagement de la darse sur le plan d'eau (reprise des pieux)*
Démolition de l'ouvrage Ro-ro en réadaptant le profil du quai Raymond L'abbé	*Aménagement du terre-plein (VRD et structure de voirie)*
Renforcement de la capacité portante sur le quai au droit de la darse pour le Travel-Lift (dalle en béton).	*Aménagement de la darse pour le Travel-Lift sur le plan d'eau (avec réutilisation partielle des pieux)*
Aménagement d'une zone de levage pour un navire projet de 40 tonnes	*Pose d'un caniveau technique à l'arrière de la pierre de couronnement pour accueillir l'eau, électricité, fibre, …*
Remplacement des organeaux à l'identique	*Aménagement d'une aire de carénage et reprise des évacuations EP en lien avec le réaménagement du terre-plein arrière ;*
Installation d'un éclairage sous les pierres de couronnement au droit des trois échelles	*Installation de borne d'alimentation (eau, électricité) le long du quai le nombre n'est pas encore défini)*
Changement des trois échelles de quai	*Mise en place d'un éclairage du terre-plein*
Dépose des anciens rails de voie de grue et de voie SNCF dans l'emprise des travaux de réhabilitation du quai	

5.4.1 Quai de Terre-Neuve et son terre-plein

Les travaux sur le quai de Terre-Neuve ont pour objectifs :

- Le maintien du niveau du bassin à flot ;
- Le maintien d'un tirant d'eau suffisant permettant l'accostage d'un bateau contre le quai ;
- Le maintien d'un accueil des bateaux de plaisance ;
- L'intégration des usages du terre-plein ;
- Le maintien de la surface du plan d'eau ;
- La configuration à l'identique du bord à quai ;
- La maitrise du chantier et des couts d'investissements associés ;
- Le maintien du caractère architectural au droit de la face émergée et du parement en maçonnerie du quai ;
- Le maintien d'une distance minimale en bord de quai pour la manutention des bateaux.

Le linéaire d'accostage actuellement disponible de 260 m sera augmenté pour atteindre 276 mètres.
Le terre-plein sera consolidé à l'arrière par un renforcement de sol.

Les travaux sur l'ouvrage-poids du quai de Terre-Neuve sont composés de :

- Arase du quai à la cote 11,50 m CM : réfection de la maçonnerie (rejointoiement et reprise intégrale du parement maçonné de certains secteurs) ;
- En dessous de la cote 11,50 m CM à la cote inférieure de dégradation (cote maximale 6 m CM) : réfection du parement en béton – ancrage de la réfection béton par tirant ou micropieux ;
- L'intégration d'une darse et travel lift (pont élévateur) à partir des ouvrages existants (pieux devant le quai de Terre-Neuve).

Les prescriptions retenues sont une indépendance des structures de la darse à projeter vis-à-vis de l'ouvrage poids du quai de Terre-Neuve. Les poutres de couronnement de la darse s'intégreront localement en lieu et place des pierres de couronnement de l'ouvrage-poids.

NB : La présente demande concerne exclusivement le quai et la future intégration des pieux de la darse et des poutres au droit du terre-plein. Les aménagements, concernant le plan d'eau, seront traités ultérieurement par le gestionnaire EDEIS.

La réalisation de la darse n'aura aucune emprise supplémentaire sur le milieu marin mais seulement dans le corps du quai de Terre-Neuve. Cet ouvrage nécessite le renforcement de la zone de passage à l'arrière du quai de Terre-Neuve en face des pontons existants.



Figure 9 : zone renforcée pour le passage de l'élévateur. Source : ANTEA

Une autre zone sera renforcée, il s'agit de la zone de manutention et de levage au Nord du quai de Terre-Neuve (positionnement d'une grue mobile).

Cette zone de levage, est projetée sur le terre-plein pour la manutention d'un navire projet de 40 Tonnes maximum. La surface de giration du bras de la grue correspond à un rayon de 20 m.



Figure 10 : Rayon d'action de la grue de levage. Source : ANTEA

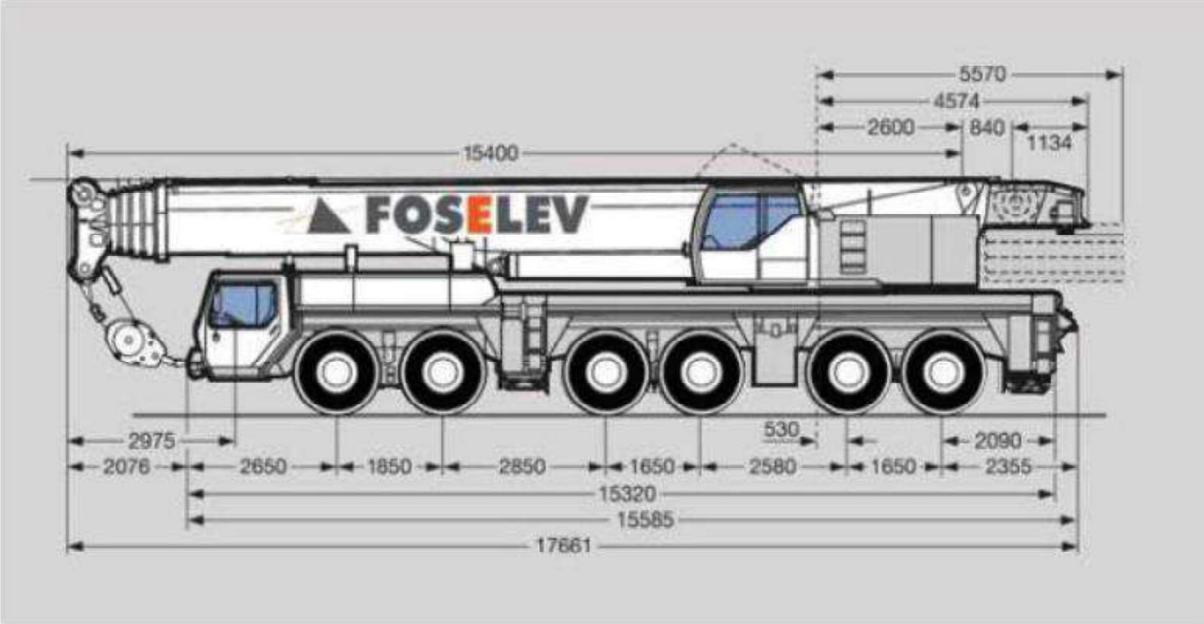


Figure 11 : Grue de capacité 250 t. Source : ANTEA

Le projet prévoit également :

- Des équipements tels que :

- Le repositionnement des organeaux à l'identique (1 anneau tous les 10 m) (aspect actuel maintenu) ;
- L'intégration d'un éclairage sous les pierres de couronnement au droit des trois échelles qui seront changées ;

- La suppression des anciens rails de voie de grue et de voie SNCF dans l'emprise des travaux de réhabilitation du quai et la mise en place de zone de grutage ;
- La prise en considération des évacuations d'eaux pluviales dans le quai en lien avec le réaménagement du terre-plein arrière ainsi qu'une pente inversée de façon à récupérer les eaux de ruissellements dans un caniveau pluvial raccordé au réseau d'eau pluvial de l'agglomération de Saint-Malo.

5.4.2 Quai Ro-Ro

La démolition du quai Ro-Ro intégrera un reprofilage similaire au quai « Raymond l'abbé ». La modification des deux passerelles d'appontements fixées au quai Ro-Ro sera réalisée ultérieurement par le concessionnaire EDEIS de façon à être reliées sur le quai « Raymond L'abbé ».

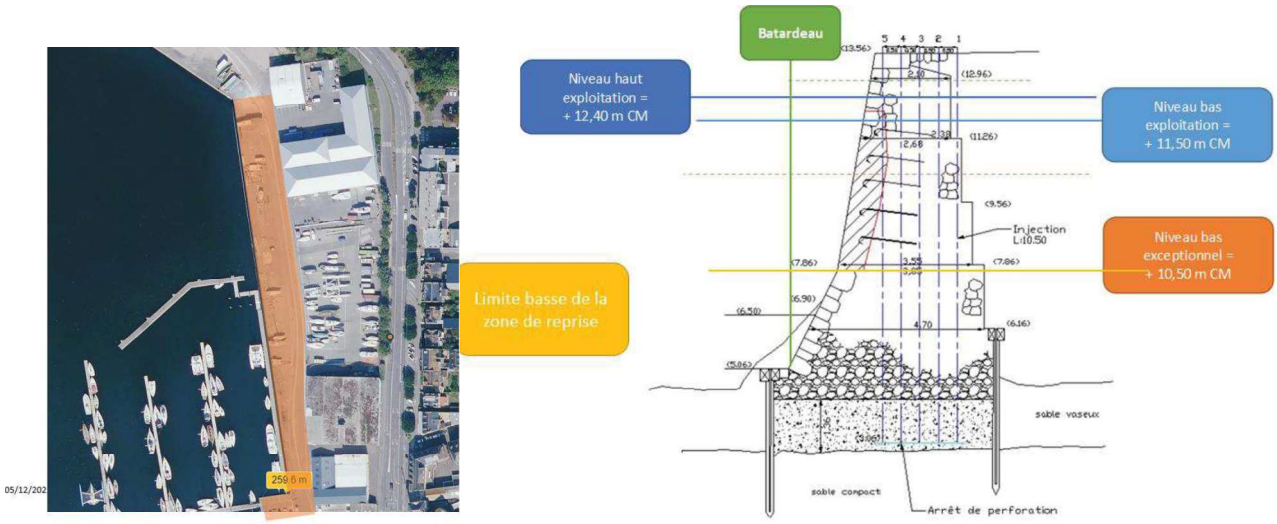


Figure 12 : Implantation du projet et programme. Source : ANTEA Group

Le projet prévoit donc de grosses réparations afin de remettre en état et de pérenniser le quai de Terre-Neuve.
L'unique changement visuel et d'usage sera la démolition du quai Ro-Ro au Sud du quai « Raymond L'abbé » pour prolonger le linéaire d'accostage et la présence d'une grue mobile sur la zone de manutention (présence temporaire lors des manutentions).

5.5 Phase travaux

5.5.1 Quai de Terre-Neuve

L'objectif à atteindre pour le maître d'ouvrage sur le quai Terre Neuve est un confortement de l'ouvrage avec la remédiation des désordres qui mettent en péril sa pérennité. Autrement dit, il est recherché des méthodes de réparation permettant de traiter les désordres actuels et de stopper les phénomènes responsables de ces dégradations.

Deux solutions de traitement sont étudiées en fonction des pathologies identifiées sur l'ouvrage :

- La **solution de traitement n°1** concerne le traitement des pathologies et des cavités les plus importantes. Elle repose sur les retours d'expérience des méthodes de travaux appliquées sur les autres quais du bassin Vauban de Saint-Malo.



Figure 13 : Zones concernées par la solution de traitement n°1 (rectangles verts). Source : ANTEA

Cette solution s'oriente selon la décomposition suivante :

- Le renforcement de l'assise et l'amélioration de l'ancrage du quai par la mise en place de micropieux ;
- La dépose soignée des pierres de couronnement et des pierres de parements en partie émergée,
- La purge des matériaux désolidarisés et dégradés dans le corps de l'ouvrage,
- La reconstruction de l'ouvrage poids en utilisant du béton,
- La repose du parement en partie émergée et la repose des pierres de couronnement.

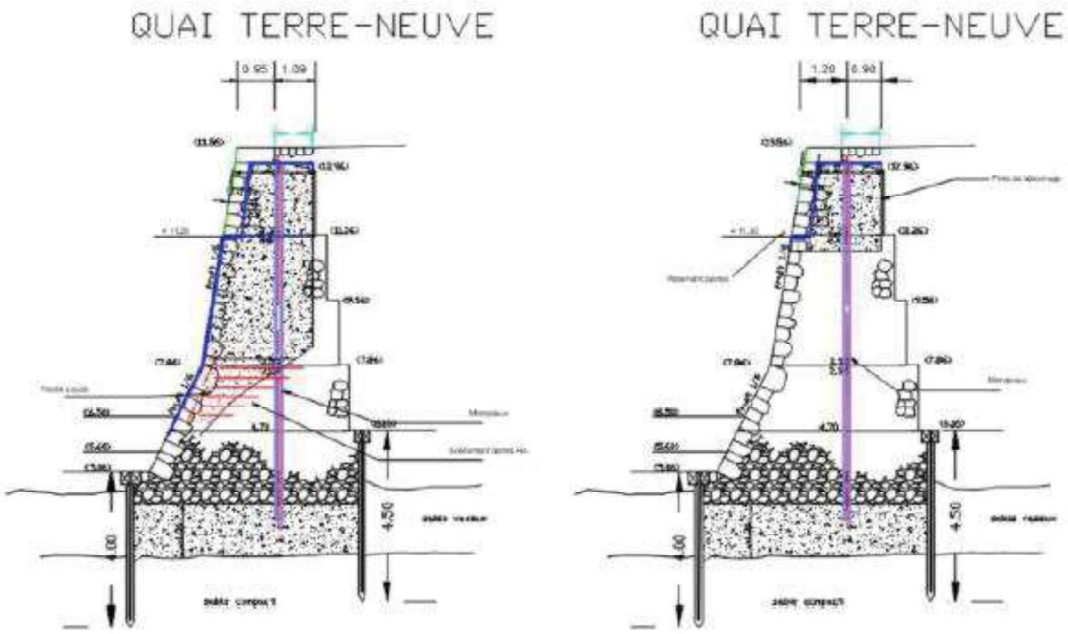


Figure 14 : Coupe de principe des travaux de la solution n°1. Source : ANTEA

- La **solution de traitement n°2** concerne le traitement localisé des zones présentant une faible désorganisation ou le traitement isolé des pathologies et des cavités.

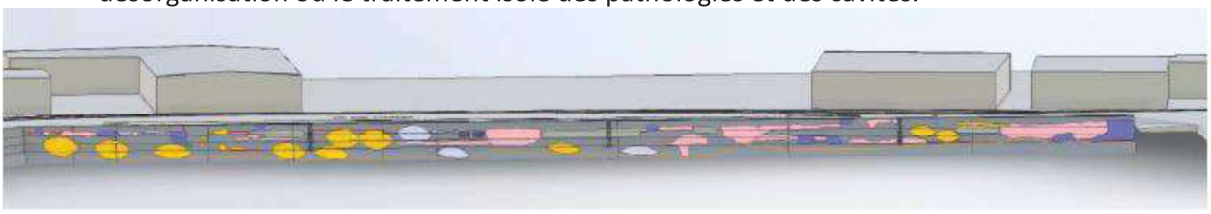


Figure 15 : Zones concernées par la solution de traitement 2 (en jaune). Source : ANTEA

Cette solution s'organise selon la décomposition suivante :

- La mise en place d'un batardeau amovible permettant le traitement à sec des pathologies,
- Le traitement localisé des pathologies : comblement de cavité, rejointoiement des parements, …

Cette solution prévoit, également sur les secteurs concernés, le renforcement de l'assise et l'amélioration de l'ancrage du quai par la mise en place de micropieux. Le scellement de ces micropieux sera assuré toute hauteur afin de combler, par un coulis de ciment, les vides de l'ouvrage et d'améliorer la cohésion intrinsèque de celui-ci.

5.5.2 Terre-plein

L'objectif est d'obtenir une portance de 2,5 t/m². Il est à noter qu'il est projeté la mise en œuvre d'un enrobé provisoire afin de pouvoir gérer le ruissellement sur le terre-plein dans l'attente des travaux de finition (portées par l'exploitant EDIS). Cet aménagement permet de palier à une situation non-favorable en termes de gestions des eaux de pluies, de sécurité, et laissant le terre-plein exposé à l'apparition de désordre (décompactage, notamment).

Il est donc projeté une reprise de la plateforme de voirie et une réfection provisoire par la mise en œuvre d'un enrobé :

- Décapage généralisé au droit du terre-plein jusqu'à 1 m sous le terrain final,
- Compactage,
- Réfection des parties des réseaux situés à plus de 40 cm sous le terrain final visé (une fois l'ensemble des travaux de réfection effectué (MOA : Région Bretagne), ainsi que les aménagements de surface nécessaires à l'exploitant et les réseaux associés (Responsabilité : EDEIS),
- Remise en place du remblai par couches compactées jusqu'à 40 cm sous le terrain final visé.

Au droit des zones de circulation de l'élévateur dans l'emprise de la surface d'influence de l'ouvrage (partie du terre-plein soutenue par l'ouvrage-poids), la solution de traitement s'oriente vers la rigidification du terre-plein par la mise en œuvre d'une dalle en béton armé portée sur micropieux pour éviter les reports de charge vers l'ouvrage.

Une reprise des dalots au droit de l'ouvrage sera nécessaire du fait des désordres autour de ceux-ci. En l'absence d'information additionnelle, le programme de travaux en phase AVP n'envisage pas de reprise plus étendue pour les dalots.

A noter, les anciens rails de voie de grue et de voie SNCF et les bollards seront supprimés dans l'emprise des travaux de réhabilitation du quai (soit à 10 m du bord à quai).

Un remblaiement de l'arrière du quai sera réalisé par des matériaux d'apport du type GNT.

La réalisation d'un revêtement provisoire de type enrobé sera menée sur le remblaiement.

5.5.3 Quai Ro-Ro

CF. ANNEXE 1 : PLAN DU QUAI RO-RO



Figure 16 : Quai Ro-Ro en premier plan. Source : TBM environnement

La démolition de l'ouvrage est projetée. L'opération se fera par sciage de la dalle par travée. L'enlèvement des matériaux, présents à l'intérieur de l'ouvrage, sera assuré jusqu'à la cote actuelle de la bathymétrie. La dernière opération sur l'ouvrage sera l'arrachage des rideaux de palplanches. Cela évite le risque de dispersion des fines et de matériaux dans le port.
Les pierres du quai de Terre-Neuve tombées dans le bassin feront l'objet d'une récupération systématique. Leur récupération sera réalisée par des plongeurs évitant le risque de dispersion de fines dans le cas où l'opération aurait été réalisée à l'aide d'une pelle.
Une réfection du perré du quai Raymond L'Abbé est prévu par la mise en place d'un enrochement en continuité de l'agencement actuel.

Cette phase va générer des déblais. Le volume estimé comme suit :

Tableau 9 : Total des matériaux utilisés (béton et palplanches). Source : AVP ANTEA

Béton		Palplanche	
Total poutre (m^3)	99	Total en Tonnes	61,01
Totale dalle (m^3)	122,8		

Ce volume sera géré par une filière de gestion des déchets agréée.

5.5.4 Réseaux

Les travaux à réaliser sur les réseaux seront :

- **La dépose des réseaux électrique et de télécommunication** en place sur le site, y compris évacuation des déchets. La déconnexion et le dévoiement du réseau seront à réaliser par les concessionnaires.
- **Réseaux du terre-plein** : Pour la gestion des eaux pluviales collectées sur le terre-plein, les réseaux transversaux actuels seront repris dans la zone d'influence de l'ouvrage. Les pentes des enrobés seront réalisées de façon à diriger les eaux vers les avaloirs.
- **Réseaux dalots** : Les travaux portant sur la réfection des murs-poids et des élévations, il est projeté le remplacement des dalots au droit du mur-poids afin de pérenniser l'interface de ces ouvrages hydrauliques avec la structure du mur-poids. Cette reprise est nécessaire du fait des désordres localisés à proximité immédiate des dalots. La jonction avec l'ouvrage existant sera étudiée plus en détail une fois que plus d'informations sur les dalots seront disponibles.
- **Eaux pluviales** : Les évacuations EP dans le quai en lien avec le réaménagement du terre-plein arrière seront repris.

Les travaux comprennent :

- La réalisation des tranchées,
- La pose d'un lit de pose,
- La connexion à l'existant au droit d'un regard Ø400 muni d'un tampon fonte D400,
- La pose d'un réseau en PRV,
- La fourniture et pose d'une couche d'enrobage,
- La fourniture et pose à l'exutoire d'un manchon en PRV muni d'une collerette pour l'intégration à la maçonnerie.

5.5.5 Travaux d'équipement

Des anneaux seront ancrés en tête du quai et seront régulièrement disposés tous les 30 m.
La capacité de ces anneaux sera de 10 Tonnes.

Les échelles en place seront déposées et remplacées par des échelles en acier galvanisé à chaux.

Des luminaires seront implantés au droit des échelles.
Les travaux comprennent :

- Le carottage dans les pierres en place,
- Le scellement de spots lumineux auto-alimentés (photovoltaïque).

5.5.6 Installation de chantier

L'accès à la zone de travaux s'effectuera depuis la voie de la liberté.
Les installations de chantier (base-vie, parking, zone de stockage de matériels et matériaux) devront être implantées à proximité immédiate de la zone de chantier. La zone présentée ci-après en bleu d'une superficie d'environ 600 m² semble en première approche convenir à cet usage.

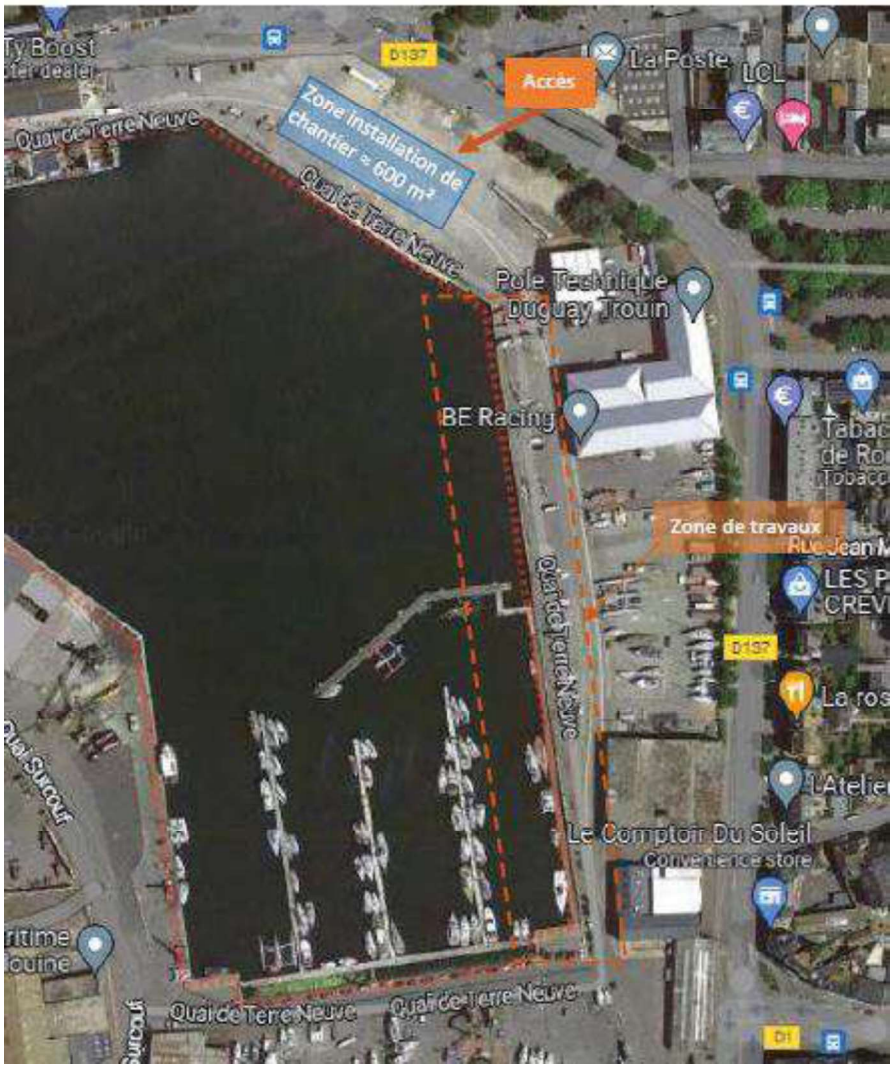


Figure 17 : Installation de chantier et accès. Source : ANTEA

5.5.7 Engins de chantier

Les engins de chantier seront utilisés au cours des opérations de travaux suivantes :

- Préparation du terrain (DICT, installation base vie) ;
- Terrassements avec évacuation des terres ;
- Réalisation des fondations ;
- Réalisation des infrastructures et superstructures ;
- Aménagements divers (réfection des voiries, signalétiques, etc.).

Le site est particulièrement contraint et l'activité du port doit se poursuivre pendant l'exécution des travaux. Sur le chantier, les moyens de levage utilisés seront les suivants :

- Pelles pour les terrassements ;
- Foreuses pour les confortements par micropieux ;
- Circulation d'engins de chantier : camions, toupies… ;
- Petit chariot élévateur ;
- Autres.

La présence des véhicules légers, poids lourds et engins dépendra des phases du chantier. Ainsi le nombre et le type de véhicules sera fonction des opérations qui pourront également se chevaucher dans le temps. Le nombre de camions nécessaires au chantier est estimé entre 1 et 4 véhicules par jour selon les opérations, représentant une moyenne de 2 véhicules par jour sur l'année du chantier.
La quantité de béton à couler d'environ 1350 m^3 génère des allers et venues de camions. Il a été estimé environ 150 livraisons (1 à 4 u/j).

L'ensemble des engins utilisés respectera les normes en vigueur (émissions bruit, gaz, etc.) et leur entretien régulier sera assuré tout au long du chantier.

5.5.8 Continuité d'exploitation

Les travaux ne devront pas perturber l'activité du terre-plein, ainsi l'exécution des travaux est envisagée par des moyens terrestres et maritimes. Les exploitants naviguant seront informés afin de les sensibiliser sur les travaux et l'impact sur leur activité (navigation à proximité du quai à proscrire).
L'exploitation du terre-plein du quai ainsi que l'amarrage au quai seront impossibles pendant toute la durée des travaux. Afin de limiter l'impact des travaux sur les activités économiques de l'ouvrage, les travaux seront donc sectorisés et leur durée optimisée.

5.5.9 Planning des travaux

Le démarrage des travaux est envisagé pour le début d'année 2025 pour une durée de 16 mois dont 4 mois de préparation des travaux.

CF. ANNEXE 2 : PLANNING DES TRAVAUX

5.6 Phase d'exploitation

Le projet a pour objectif la réfection de l'ouvrage du Quai de Terre-Neuve et la remise en état du Quai « Raymond l'abbé » par la démolition du Quai Ro-Ro.
En phase d'exploitation, les quais seront sécurisés afin qu'ils puissent de nouveaux être fonctionnels.
Les activités antérieures du quai de Terre-Neuve seront de nouveau assurées : opérations d'avitaillement des navires (hors carburant), accueil d'opérations promotionnelles (évènements nautiques) et zones de stationnement sur le terre-plein.
La définition des zones de circulation de l'élévateur et des poids lourds (semi et plateaux-remorques) est établie selon les dispositions suivantes fournies par l'exploitant EDEIS :

- L'élévateur doit circuler sur toute la zone du pôle Duguay Trouin, et selon la limite d'axe illustrée sur le plan ci-après (axe de l'élévateur présenté en vert épais, élévateur de 7 m de largeur – emprise vert clair, le cercle vert de 18 m correspondant au retournement avec un IMOCA (de 18 m de longueur),
- Les poids lourds (semi et plateaux-remorques) doivent circuler sur toute la zone du pôle Duguay Trouin, et selon la limite d'axe illustrée sur le plan ci-après (axe poids lourds présenté en rose épais)
- En phase d'exploitation, le cheminement piéton sera autorisé sur le terre-plein. Lors des travaux, le cheminement sera dévoyé.

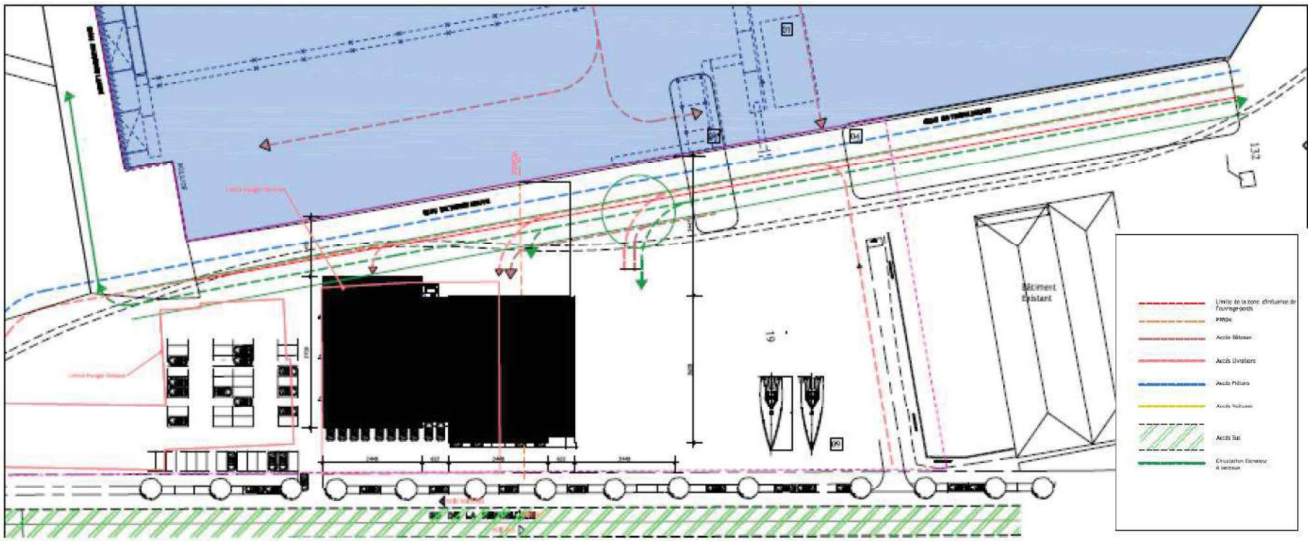


Figure 18 : Plan des usages en phase d'exploitation. Source : version provisoire de l'AVP, EDEIS.

La darse doit permettre une manutention simplifiée des bateaux à partir d'un élévateur à bateaux entre le plan d'eau et le terre-plein technique.

Les structures à concevoir (au niveau du plan d'eau, en tête du perré et au droit du terre-plein technique) doivent permettre la circulation de l'élévateur à bateaux (en charge avec un bateau).

En 2015, le concessionnaire de l'époque (CCI 35) a souhaité profiter des travaux de réaménagement des pontons du port Vauban pour commander à l'entreprise titulaire du marché de positionner 6 pieux devant le quai de Terre-Neuve. Ces pieux devaient à la suite servir de fondations pour la darse et recevoir un Travel-Lift (pont élévateur à bateaux). Cependant l'écartement des deux rangées de pieux ne serait pas suffisant pour recevoir le navire projet souhaité par le concessionnaire EDEIS et les usagers (L'ouvrage actuel a été dimensionné pour une capacité de 20 tonnes et un navire maximum en largeur de 4,80 m).
Le concessionnaire actuel est en charge des études et des travaux de l'outillage (côté bassin). Il assurera également l'exploitation de la darse.

5.7 Moyens de suivi et de surveillance

Dans un objectif de surveillance de l'ouvrage sur le linéaire aval à la zone de travaux, il sera mis en place un dispositif de suivi topographique de haute précision avant travaux, permettant de mesurer les déplacements « absolus » de l'ouvrage. Il pourra s'agir de cibles scellées sur l'ouvrage, relevées régulièrement par l'intermédiaire d'une station topographique.
Il s'agira d'une mise en place d'inclinomètres autonomes. Dans un boitier compact, un système mesure les angles d'inclinaison dans les 3 dimensions à une fréquence définie (10min à 24h) puis les transmet à un modem qui relaie l'information vers un serveur distant.
Les mesures sont visualisées en temps réel sur une plateforme web. Depuis cette plateforme, il est également possible de paramétrer des alertes, gérer la fréquence de mesure et le fonctionnement du système. Des rapports seront générés périodiquement.
Cette instrumentation devra permettre un suivi des déformations éventuelles que les infrastructures existantes seraient amenées à subir lors des travaux. Des seuils d'alerte seront mis en place et le chantier interrompu en cas de besoin. Cette instrumentation devra permettre de contrôler les réactions de l'ouvrage en temps réel et de pouvoir ajuster les injections si cela s'avère nécessaire.

N.B : la zone de suivi incorpore également une surveillance du linéaire aval de la passerelle Ro-Ro.
Ce suivi sera complété par la réalisation d'un état des lieux par constat d'huissier avant et après travaux.

Puis, tous les cinq ans, un suivi de l'inspection des ouvrages (inspection détaillé ou suivi VCS – visite de contrôle simplifié) sera entrepris afin d'anticiper leur dégradation possible et de programmer des travaux de reprises.

5.8 Moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident

Le projet n'est pas susceptible de présenter un danger. Toutefois, en phase travaux, il est prévu un accès secours (accès Nord et sud de la zone de travaux).

Un/e coordinateur/trice SPS (Sécurité Protection de la Santé) sera missionné(e) suite à la phase PRO, pour assurer la sécurité et la protection des acteurs du chantier. Il/elle a la charge d'élaborer le Plan général de coordination (PGC), outil de prévention définissant les mesures visant à prévenir tout risque découlant des interventions sur le chantier.

Afin d'éviter tout déversement dans le milieu pouvant altérer l'environnement, des mesures sont prévues au CHAPITRE 6.4, P.119.

En phase d'exploitation, le plan de prévention existant du gestionnaire du site (EDEIS) sera toujours applicable.

5.9 Condition de remise en état du site après exploitation

L'objectif du projet consiste en la remise en état de l'ouvrage. Il n'y a donc pas de remise en état du présent projet, à proprement parlé.

Néanmoins, les installations de chantier d'une surface de 600 m², sera installée pour toute la période de chantier. A la fin des travaux, la zone d'installations de chantier sera remise en état : démontage des bungalows de chantier, réfection des voiries, ramassage des macrodéchets et gestion en filière agrée, etc.

En effet, le quai de Terre-Neuve est à ce jour dans un état de dégradation avancée. Sans la mise en place de mesures, les phénomènes suivants vont s'accentuer :

A court et moyen terme :

- Compte-tenu de l'altération de la maçonnerie, du défaut de filtre à l'arrière du quai, de la mise en charge de la nappe à l'arrière du quai associée à la présence de matériaux de remblais fins et des venues d'eau localisées avec migration de fines, la création de nouveaux affaissements et fontis est possible au niveau du terre-plein du quai Terre Neuve. La différence de niveau d'eau et les variations associées, entre le plan d'eau et le terre-plein, restent limités.

A moyen et long terme :

- L'altération avancée de la maçonnerie du mur de quai va s'amplifier dans le temps. Associée à une désolidarisation des moellons et des venues d'eau, un effondrement de l'ouvrage est possible pouvant entraîner un affaissement du terre-plein du quai Terre Neuve.
- Sans action de renforcement du quai, le risque d'affaissement de parements évidés va s'amplifier. L'ouvrage, rigide sur sa partie supérieure, ne peut pas supporter ces effets sans dommages. La dislocation de la maçonnerie entraînera de nouvelles brèches par lesquelles les départs de matériaux de remblais seront rendus possibles et conduira à la formation de nouveaux fontis sur le terre-plein.

Par ailleurs, la chaussée circulable à l'arrière du quai de Terre-Neuve sera refaite par EDEIS. Dans le cas où cela n'est pas fait, la Région s'engage à la remettre provisoirement en état de façon à maintenir les usages.

Le projet consiste donc en une remise en état du quai de Terre-Neuve.

5.10 Gestion de la ressource en eau

En phase travaux, le besoin en eau est limité. Il se résume au nettoyage du matériel et aux installations de chantier notamment pour les commodités. Ces installations peuvent être raccordées au réseau d'eaux usées de l'agglomération ou stockées et vidangées puis traitées par le système d'assainissement de l'agglomération.
Le nettoyage de l'ouvrage se fait également à l'aide de la ressource en eau (potable). Celle-ci est utilisée afin d'éviter le risque de corrosion du matériel à haute pression (si utilisation d'eau de mer par exemple).
Une alternative pourra être proposée lors de la phase de consultation des entreprises, concernant l'utilisation d'eau pluviale de la zone du projet, pour le nettoyage des engins. L'eau de pluie ne peut toutefois pas être utilisée pour toute les opérations car celle-ci est parfois de nature trop acide.
Ainsi, suivant les possibilités des entreprises et les dispositions du site, il serait possible de collecter et stocker les eaux pluviales suivants les conditions météorologiques.

En phase d'exploitation, aucun besoin usage en eau n'est lié aux ouvrages.

6 ETUDE D'INCIDENCE ENVIRONNEMENTALE

6.1 Etat initial

6.1.1 Aires d'étude du projet

Les aires d'étude constituent les territoires sur lesquels les enjeux environnementaux font l'objet d'une description et d'une analyse des incidences en phase travaux ainsi qu'en phase exploitation. Ces aires d'étude nécessitent donc d'être en cohérence avec le type de projet présenté et son influence supposée.

6.1.1.1 Aire d'étude immédiate

La première aire d'étude est nommée Aire d'Etude Immédiate (AEI). Cette aire d'étude permet de prendre en compte l'influence directe, temporaire ou permanente des ouvrages tant en phase travaux qu'en phase exploitation. Elle correspond aux emprises maximales d'implantation du projet afin de prendre en considération les emprises nécessaires à leur surveillance et leur entretien.

L'AEI s'étend sur une surface totale d'environ 500 m² et concerne le quai de Terre-Neuve et ses accès dans sa globalité.

L'AEI est commune à toutes les thématiques de l'étude d'incidence (ou d'impact environnemental suivant le besoin) : les milieux physique, naturel, humain et paysager.

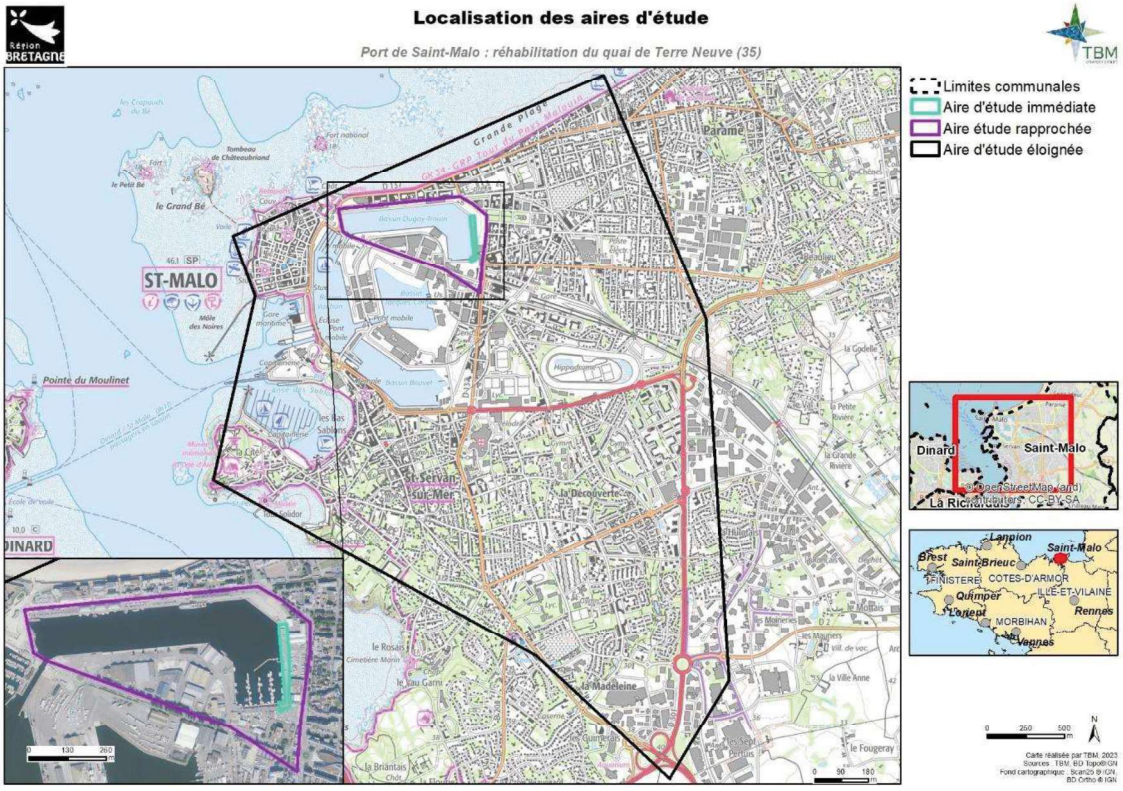
6.1.1.2 Aire d'étude rapprochée

La deuxième aire d'étude après l'AEI, est nommée Aire d'Etude Rapprochée (ou AER). Elle permet la prise en compte de l'influence indirecte des travaux mais aussi, dans une moindre mesure de l'exploitation du projet.
Elle est différente selon les milieux : physique, naturel, humain.

Cette aire d'étude rapprochée est définie de manière à pouvoir considérer la zone d'influence proche du projet, en intégrant les habitations, les commerces, les réseaux, les voies de circulation permettant la desserte du chantier du projet ainsi que les bassins du port pouvant être impactés par les travaux. Elle couvre ainsi un rayon d'environ 150 à 1000m autour de l'AEI.

6.1.1.3 Aire d'étude éloignée

Enfin, la troisième aire d'étude est nommée Aire d'Etude Eloignée (ou AEE). Cette aire d'étude a pour but de pouvoir contextualiser et étudier les éléments le territoire communal de Saint-Malo.



Carte 1 : Aires d'étude du projet

6.1.2 Milieu physique

6.1.2.1 Facteurs météorologiques

6.1.2.1.1 Description des facteurs

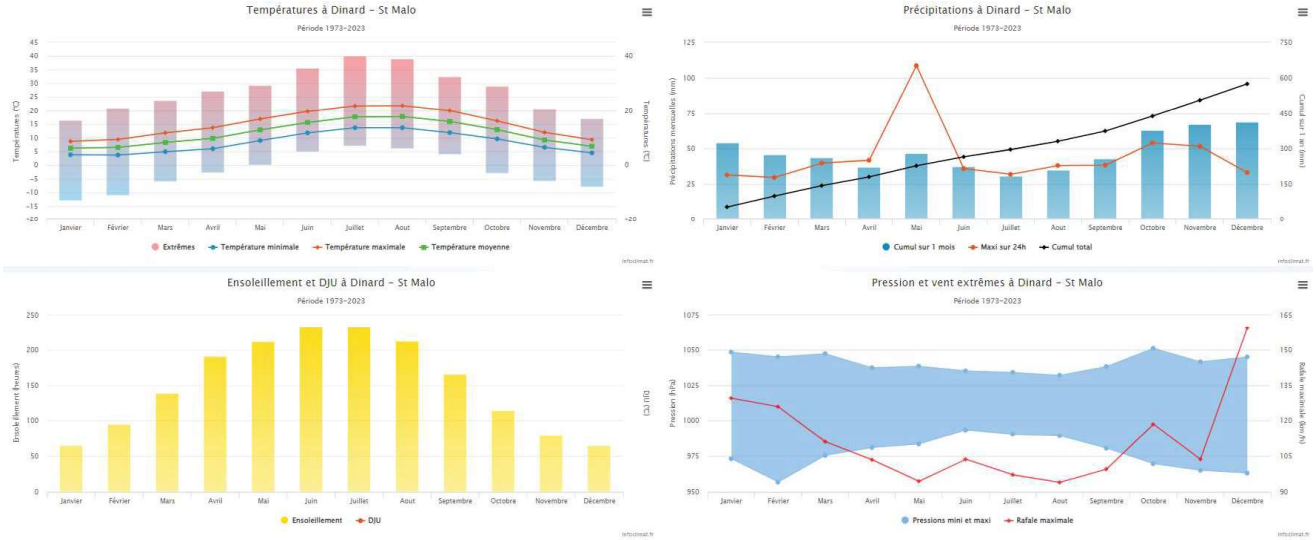


Figure 19 : Températures, Précipitations, Ensoleillement et Degré Jour unifié (DJU), Pression et vent extrêmes à la station Dinard Saint-Malo. Source : Infoclimat.

6.1.2.2 Milieu portuaire et marin

6.1.2.2.1 Topographie et bathymétrie

D'après les Références Altimétriques Maritimes du SHOM (édition 2020), la valeur du zéro hydrographique au port de référence « Saint-Malo » se situe à 6,289 m au-dessous du niveau du zéro NGF : 0 m CM = -6,289 m NGF (IGN 69)
Les données topographiques et bathymétriques de la zone d'étude ont été transmises par le maître d'ouvrage :

- Port de Saint-Malo – Quai Terre Neuve – levé bathymétrique réalisé le 17/02/2022, échelle 1/1000
- Port de Saint-Malo – Quai Terre Neuve – vue en plan, réalisée le 12/07/2021, échelle 1/250

L'altimétrie et la bathymétrie au droit du quai sont synthétisées dans le tableau suivant :

Tableau 10 : Bathymétrie et altimétrie au niveau du quai Terre Neuve. Source : ANTEA

Quai	Bathymétrie en bordure du quai (CM)	Altimétrie du quai (CM)	Environnement de l'ouvrage
Terre Neuve	**de 6,2 à 9,9 m**	**de 13,63 à 13,70 m**	**Terre-plein et voirie en arrière, stationnement**

6.1.2.2.2 Fonctionnement du niveau d'eau dans les bassins à flots

Le niveau d'eau dans les bassins se situe en permanence entre +11,50 et +12,40 CM.
Exceptionnellement, en fonction des contraintes d'exploitation, ce niveau peut être descendu à +10,50 CM pour une courte durée. Cette opération ne peut être réalisée qu'en concertation avec l'antenne portuaire de Saint-Malo et ensuite validée par avis aux usagers puis par la Capitainerie du Port.

Les mouvements d'eau dans le port sont très faibles puisque les bassins sont fermés. Seul le vent peut générer un clapot léger au sein du port : 30 cm d'agitation maximum.

6.1.2.2.3 Marées

Le Service Hydrographique et Océanographique de la Marine (SHOM) donne les niveaux caractéristiques de marée à l'extérieur du port intérieur de Saint-Malo suivants :

Tableau 11 : Niveaux caractéristiques de marée à Boucau-Saint-Malo - Source : SHOM 2020, ANTEA

Acronyme	Description	Niveau (m CM)
PHMA	Plus Haute Mer Astronomique	13,59 m
PMVE	Pleine Mer moyenne de Vives Eaux	12,20 m
PMME	Pleine Mer moyenne de Mortes Eaux	09,30 m
NM	Niveau Moyen	06,78 m
BMME	Basse Mer moyenne de Mortes Eaux	04,30 m
BMVE	Basse Mer moyenne de Vives Eaux	01,50 m
PBMA	Plus Basse Mer Astronomique	00,01 m

6.1.2.2.4 Qualité des eaux

Le projet est concerné par les orientations définies par le SDAGE Loire-Bretagne 2022-2027, et le SAGE Rance Frémur Baie de Beaussais de 2013.

La localisation du port intérieur de Saint-Malo est comprise dans l'aire d'étude de la masse d'eau côtière suivante « Rance-Fresnaye ». La masse d'eau en amont est le « Bassin maritime de la Rance ». Les données disponibles sur la plateforme de l'Ifremer https ://surval.ifremer.fr/ sont relatives au large du port de Saint-Malo :

- FRGC06 – Saint-Brieuc (large) / programme : REPHYTOX
- FRGC03 – Rance – Fresnaye : REPHYTOX, ROCCH et Suivi des herbiers de *Zostera marina* ; Suivi des herbiers de *Zostera noltii* ; Suivi des blooms d'algues opportunistes.

Ces données ne sont pas représentatives de la qualité des eaux du port intérieur au regard de la fermeture régulière de l'écluse et du peu d'échanges d'eaux avec le milieu extérieur.

L'état écologique des masses d'eau apporte une vision générale de l'état de santé des écosystèmes aquatiques. Les différentes cartes ci-dessous indiquent l'état des masses sur cet aspect et sur la qualité chimique des masses d'eau au sein de la zone du projet :

L'état écologique de la masse d'eau en 2017 se trouvait en « état bon ».

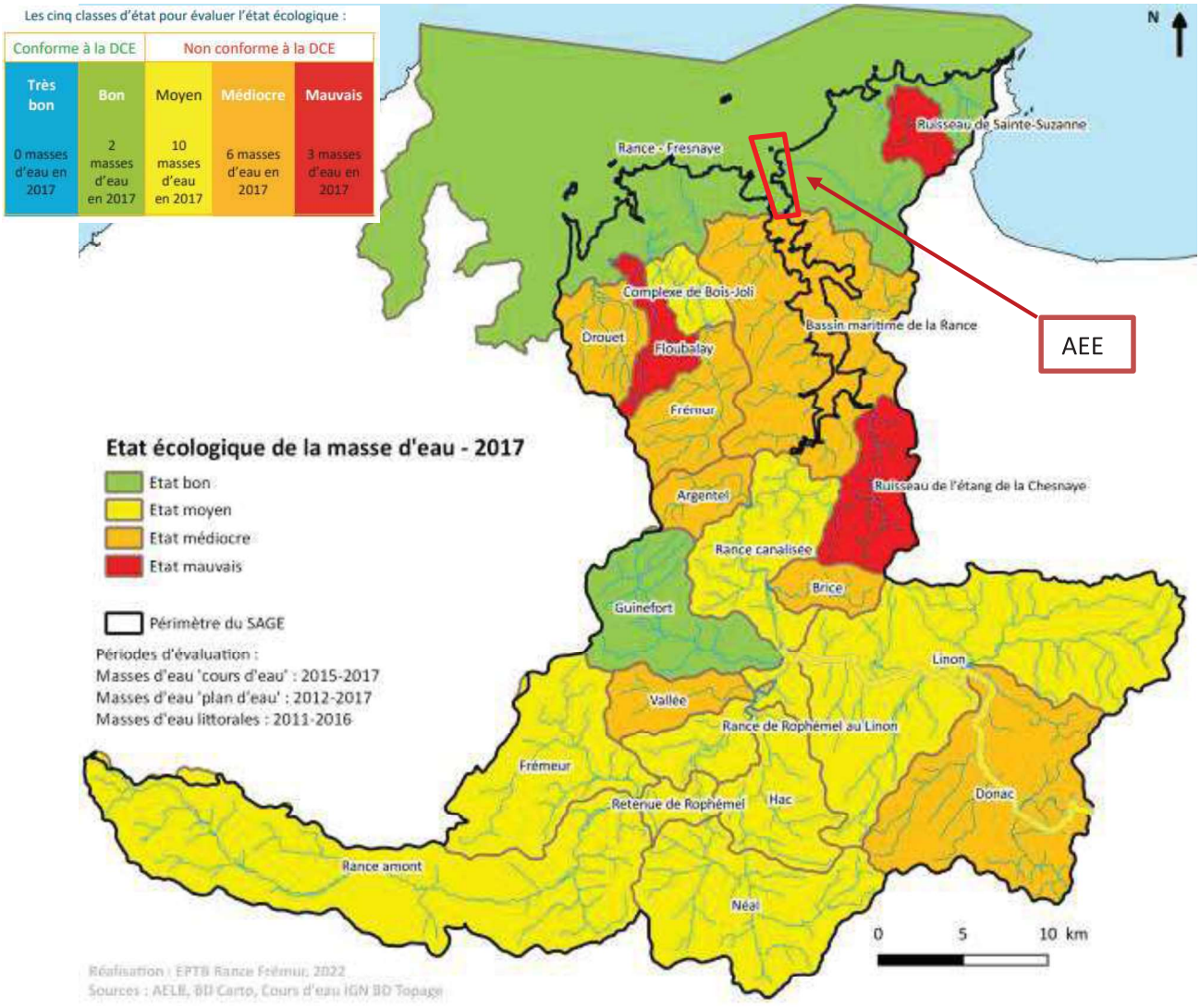


Figure 20 : Etat écologique des masses d'eau en 2017(Aire d'Etude Eloignée). Source : Tableau de bord (2022), SAGE Rance Frémur baie de Beaussais (2013)

Il en est de même pour l'état chimique de la masse d'eau en 2017.

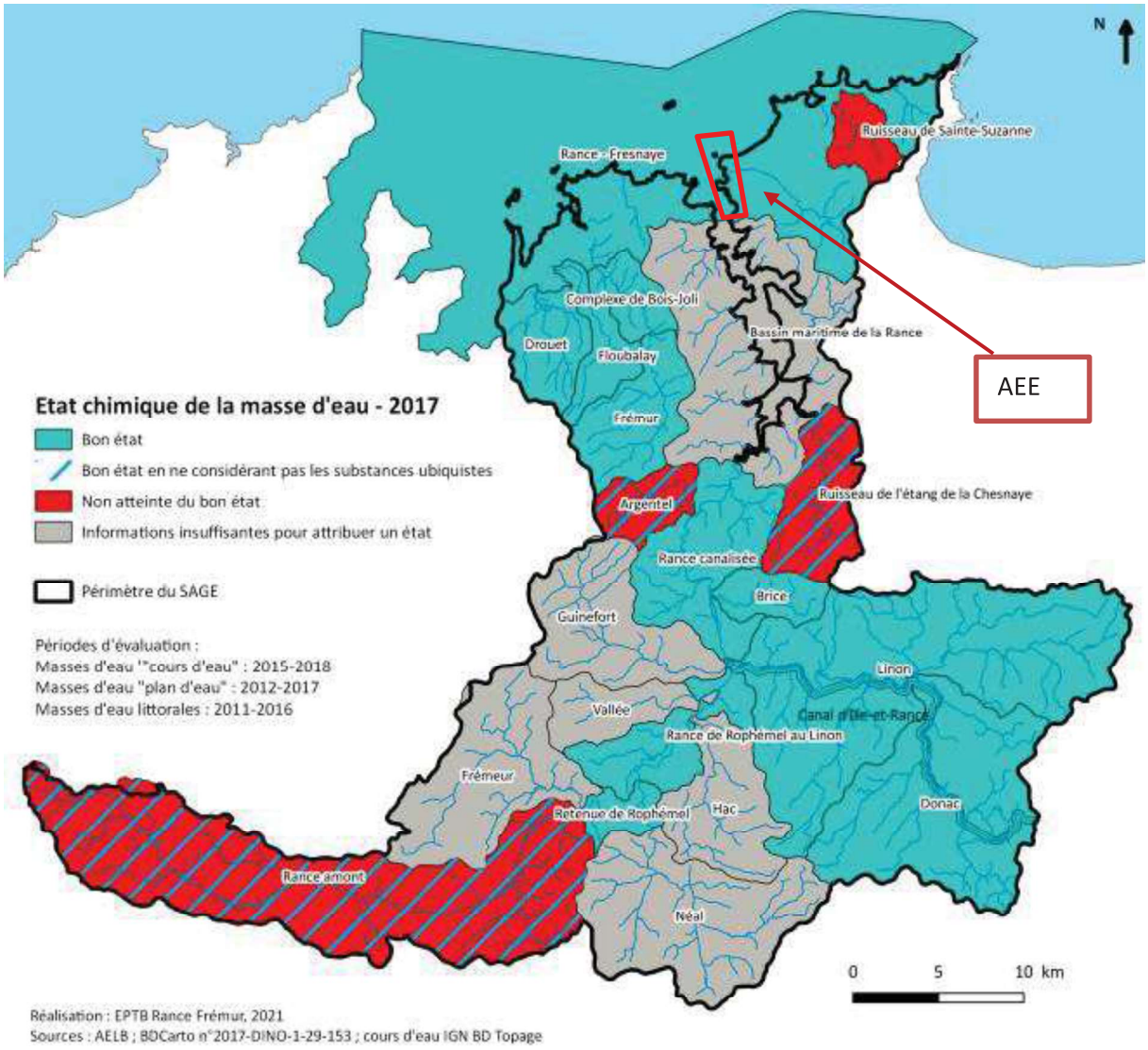


Figure 21 : état chimique des masses d'eau en 2017 (AEE). Source : Tableau de bord (2022), SAGE Rance Frémur baie de Beaussais (2013)

S'agissant de la qualité des eaux de baignades, aucune zone de baignade ne se trouve au sein de l'AEI. En revanche :

- En sortie de Rance se trouvent deux sites de baignade pour lesquels les données sont présentées : Le Mole dont la qualité des eaux est excellente et la plage de Bon secours qui est de bonne qualité ;
- Au Nord de l'AEI se trouve trois sites de baignade : La Hoguette dont la qualité des eaux est bonne, L'éventail et Le Sillon dont la qualité des eaux est excellente.



Figure 22: Qualité des eaux de baignade (AEI). Source : Ministère chargé de la santé (2022)

L'aire d'étude immédiate n'est pas concernée par des zones de production conchylicole.

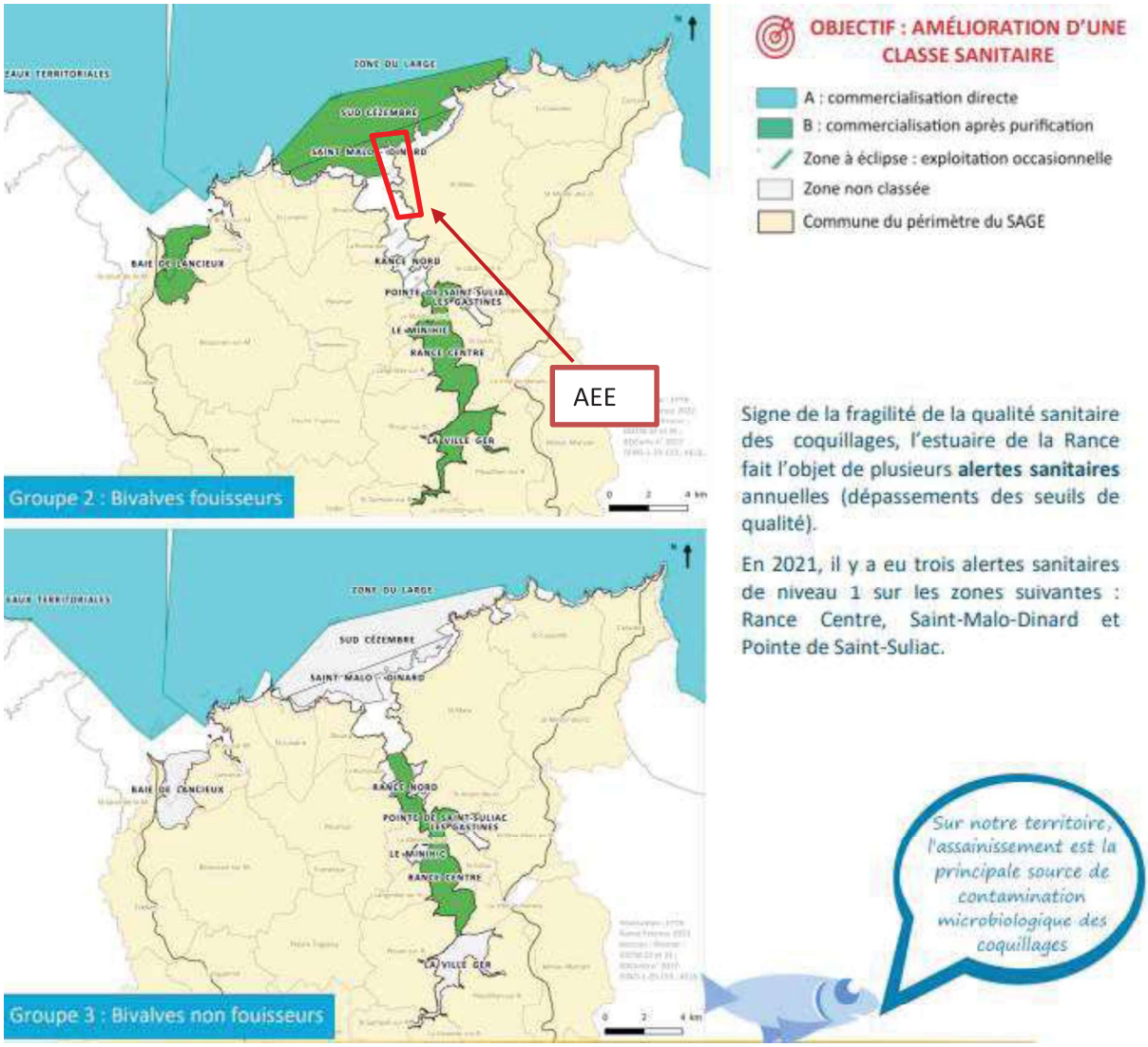


Figure 23 : Qualité des zones de productions conchylicoles (AEE). Source : Tableau de bord (2022), SAGE Rance Frémur baie de Beaussais (2013)

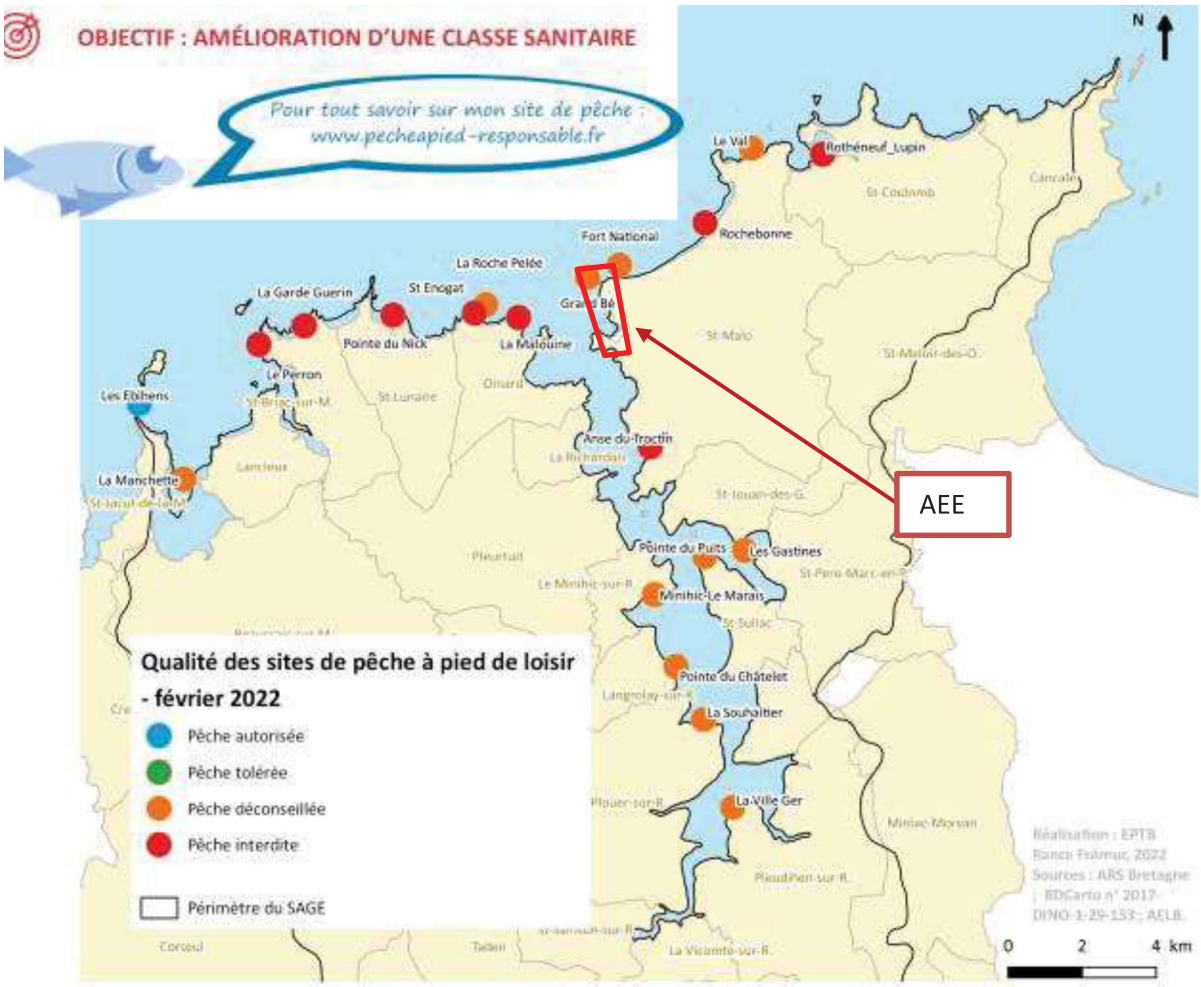


Figure 24 : Sites de pêche à pied de loisir (AEE). Source : Tableau de bord (2022), SAGE Rance Frémur baie de Beaussais (2013)

En conclusion, la qualité du milieu au large du port intérieur de Saint-Malo est globalement en bon état. On note le bon état écologique et chimique et la bonne qualité des eaux de baignade. En revanche, des améliorations peuvent être réalisées au regard de la qualité des zones conchylicoles et sites de pêche à pied de loisir.

6.1.2.2.5 Qualité des sédiments

(Source : IDRA, Septembre 2014)



Figure 25 : Situation des points de prélèvements dans le bassin Duguay Trouin. Source : IDRA environnement, sept. 2014

Tableau 12 : Bilan statistique de dépassement de seuils réglementaire sur les milieux confinés. Source : IDRA environnement, sept. 2014

			Dépassement de N1 / nombre d'analyses	Dépassement de N2 / nombre d'analyses	Dépassement de seuil / nombre d'analyses	% de dépassement de seuil
Bassin Duguay Trouin	Métaux Lourds	Arsenic	0/8	0/8	40/64	62,5
		Cadmium	0/8	8/8		
		Chrome	0/8	0/8		
		Cuivre	0/8	8/8		
		Mercure	1/8	7/8		
		Nickel	0/8	0/8		
		Plomb	2/8	6/8		
		Zinc	0/8	8/8		
		TOTAL	3/64	37/64		
	HAP		17/82	61/82	78/82	95,1
	PCB		2/50	40/50	42/50	84,0
	TBT		3/8	5/8	8/8	100,0

Seules des données REPOM, de 2000 à 2012, ont pu être récoltées sur ce bassin. Les données disponibles chaque année ne portent uniquement que sur les ETM, la somme des PCB et le TBT. L'année 2004, 2011 et 2012 ont porté sur les PCB et 2004, 2006, 2008, 2011 et 2012 sur les HAP. Les résultats révèlent plusieurs types de dégradation :

- Le Cadmium présente une concentration relativement constante mais toujours supérieure à N2 entre 2000 et 2012 ;
- Le cuivre présente une concentration relativement constante mais toujours supérieure à N2 entre 2000 et 2012 ;
- Le Mercure, après 5 campagnes d'analyses supérieurs à N2, il ne présente qu'un dépassement de N1 en 2010 pour revenir au-dessus du seuil N2 en 2011 et 2012 ;

- Le Plomb présente 2 dépassements de N1 en 2000 et 2004, et des dépassements de N2 sur les 6 autres années ;
- Le Zinc présente une concentration relativement constante mais toujours supérieure à N2 entre 2000 et 2012 ;
- Les PCB ont été analysés en totalité de 2004 à 2012. Des dépassements de N2 sur 5 à 6 congénères ont été mesurés chaque année avec une nette augmentation des concentrations depuis 2010 ;
- Les HAP analysés à partir de 2004 ont permis de mettre en avant une importante dégradation des sédiments sur 15 des 16 paramètres analysés ;
- Enfin les TBT présentent une concentration relativement constante sur les 8 campagnes mais oscillant autour du seuil N2. Ainsi, on constate 3 dépassements de N1 et 5 de N2.

Un suivi de 2000 à 2012 a été réalisé par le REPOM en analysant un échantillon moyen composés de 5 prélèvements de sédiments répartis dans le bassin.
Les ETM sont très présents dans le bassin avec d'importants dépassements de seuil N1 et N2 en cadmium, cuivre, mercure, plomb et zinc. L'évolution des concentrations de ces ETM au cours des années peut être visualisée sur les deux graphiques ci-dessous :

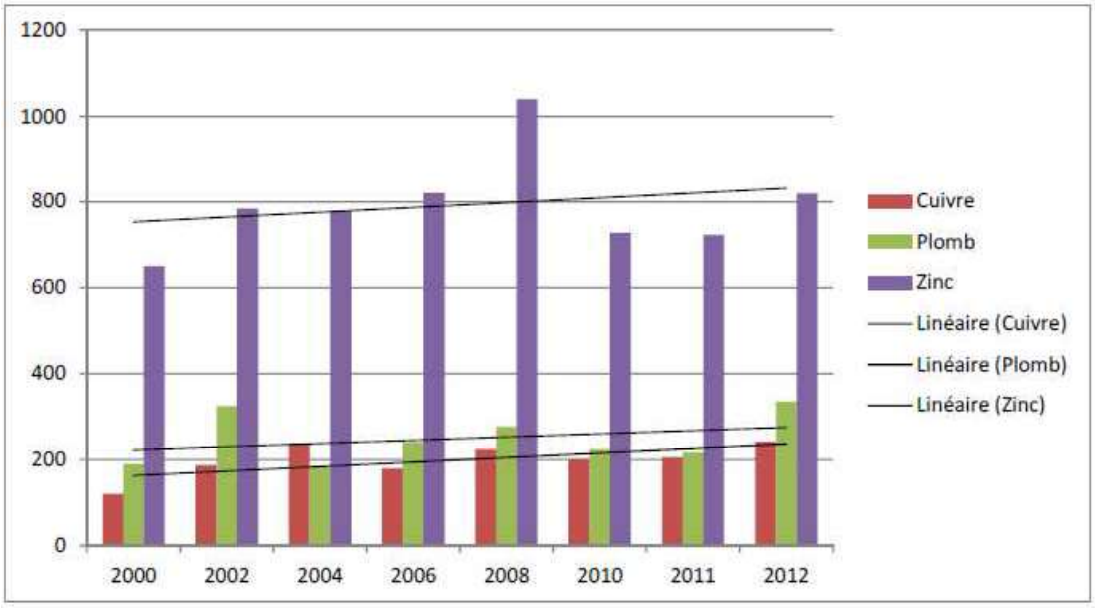


Figure 26 : Variation de la concentration cuivre, zinc et plomb en mg/kg entre 2000 et 2012 selon les données REPOM dans le bassin Duguay Trouin. Source : IDRA

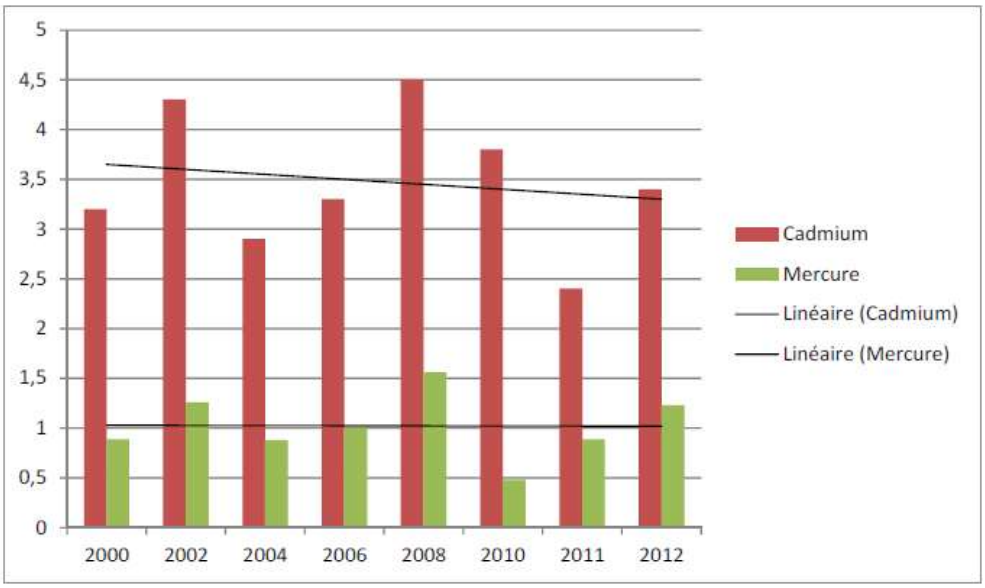


Figure 27 : Variation de la concentration en cadmium et mercure en mg/kg entre 2000 et 2012 selon les données REPOM dans le bassin Duguay Trouin. Source : IDRA

Il faut noter un pic de concentration systématique en 2008 et 2012 quel que soit le paramètre. L'interprétation est donc difficile. La réflexion s'oriente vers une dégradation historique. Les sédiments en place sont peu remaniés et le bassin a été longuement utilisé pour la construction et la réparation navale. Ces activités impliquaient l'utilisation de produits toxiques dont les métaux lourds étaient une partie des composants. Néanmoins, les activités en place aujourd'hui sont également susceptibles de générer une dégradation.

Les PCB ont été analysés de 2004 à 2012 sur la totalité des composants. La somme des PCB est en revanche disponible dès 2000. Deux pics de concentration sont bien visibles en 2002 et 2012 avec une tendance globale à la hausse. Ces pics laissent à penser qu'un apport ponctuel survient en grande quantité ou qu'une zone très ciblée est contaminée mais pas systématiquement échantillonnée. L'état actuel des connaissances ne permet donc pas de conclure sur la présence d'un flux récurrent ni sur son origine.

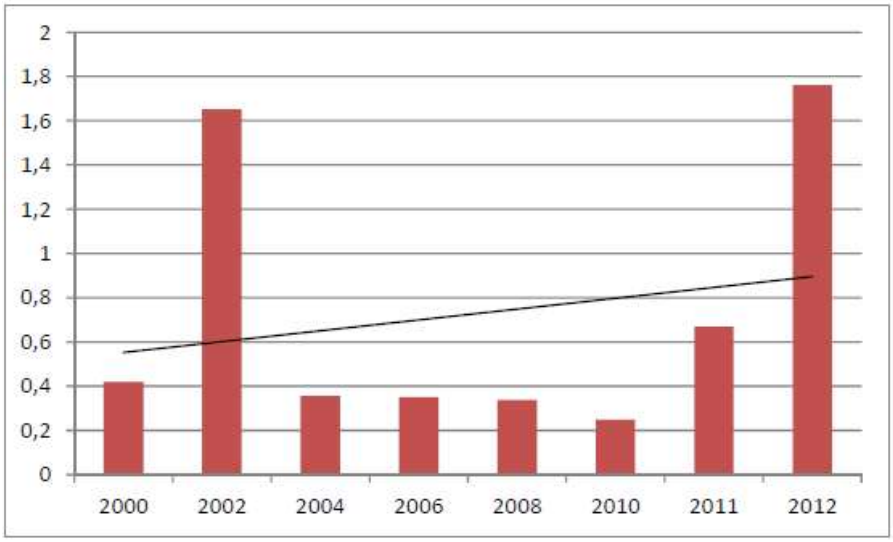


Figure 28 : Variation de la concentration de la somme des PCB en mg/kg entre 2000 et 2012 selon les données REPOM dans le bassin Duguay Trouin. Source : IDRA

Les HAP sont également très présents dans le bassin. Afin de simplifier l'interprétation, la somme des HAP est ici utilisée pour évaluer l'évolution générale en fonction des années (à noter que la valeur attribuée à 2012 ne prend en compte que 12 des 16 HAP) :

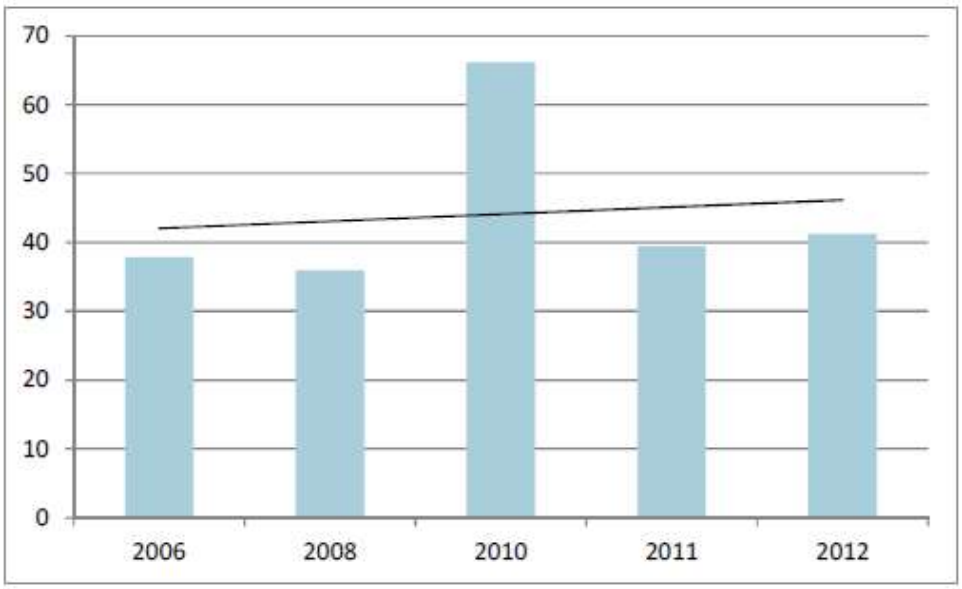


Figure 29 : Variation de la concentration de la somme des HAP en mg/kg entre 2006 et 2012 selon les données REPOM dans le bassin Duguay Trouin. Source : IDRA

La tendance générale est donc légèrement à la hausse entre 2006 et 2012 avec un pic très important en 2010. Bien que cette interprétation soit à prendre avec parcimonie, la présence d'un flux récurrent d'hydrocarbure peut ici être évoquée.

Les TBT ont été analysés de 2000 à 2012 et ont présenté, un dépassement de N1 systématique et un dépassement de N2 sur 5 années. La variation de la concentration est présentée sur le graphique ci-dessous :

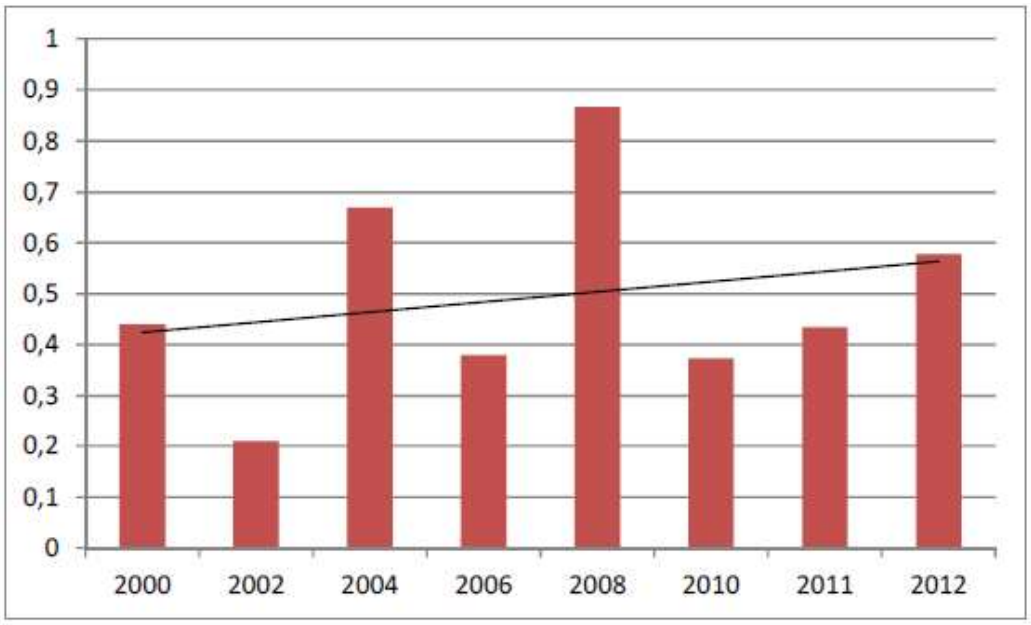


Figure 30 : Variation de la concentration de la somme des TBT en mg/kg entre 2000 et 2012 selon les données REPOM dans le bassin Duguay Trouin. Source : IDRA

Cette variation est étonnante et difficilement interprétable. En effet, le bassin n'ayant fait l'objet d'aucun dragage ou remaniement sédimentaire durant ce laps de temps, la variation de concentration constatée ne peut provenir que d'un décalage des points une mission sur l'autre. Le fond du bassin présente une concentration non uniforme aussi il est possible que certaines années, les prélèvements aient eu lieu sur des zones plus ou moins touchées. Quoiqu'il en soit, une part importante de cette dégradation semble historique étant donné la relative constance des concentrations.
La part éventuelle d'une dégradation récurrente ne peut être dévoilée avec ces résultats.

Le bassin Duguay Trouin est très dégradé que ce soit par les ETM, les HAP, les PCB ou les TBT. La part historique de la dégradation est très difficile à évaluer. Cependant, les données REPOM étant représentatives de la qualité en surface, les évolutions de concentration d'une année sur l'autre permettent de dévoiler une tendance.
Ainsi, il semble que le bassin Duguay Trouin subisse un apport récurrent de HAP.
La source de cette dégradation peut être multiple :

- Apport par les eaux pluviales des quais, routes et zones urbaines alentours ;
- Liée aux activités nautiques à moteur et à la non-combustion d'une partie du carburant avec le passage de bateaux de commerce et de plaisance ;
- Apport par le transit d'un bassin à un autre.

En ce qui concerne les ETM, les PCB et les TBT, la part historique, liée aux anciennes activités du bassin, semble la plus probable.

6.1.2.2.6 Qualité de l'eau du bassin

(Source : IDRA Bio & Littoral, Février 2019)
Un suivi de la qualité du milieu du port intérieur a été réalisé en 2018-2019, dans le cadre du projet de pose d'anodes sacrificielles.
Les points de suivi réalisés par le bureau d'étude *IDRA Bio & Littoral* sont les suivants :



Figure 31 : Prélèvements effectués au sein des bassins le 13 décembre 2018. Source : IDRA, 2019

Seules les analyses correspondant au point de suivi de la qualité des eaux du bassin Duguay-Trouin sera pris en considération dans cette partie.

Les principaux résultats en amont de la pose d'anodes sont donc les suivants :

- Les concentrations en aluminium sont très faibles dans les 4 bassins ;
- Les concentrations en zinc sont supérieure dans le bassin Duguay-Trouin par rapport aux autres bassins ;
- Les concentrations en métaux lourds (plomb, arsenic…) et en PCB et HAP sont très faibles.

Tableau 13 : Qualité des eaux dans le bassin Duguay-Trouin. Source : IDRA 2019

Bassins		Bouvet	Vauban	Cartier centre	Cartier quai	Duguay-Trouin	Avant-Port
Campagne 1 : Décembre 2018							
Eau							
Fer (Fe)	mg/L	<0,10	<0,10	<0,10		<0,10	0,18
Aluminium (Al)	µg/L	<10	<10	<10		<10	180
Arsenic (As)	µg/L	<5,0	<5,0	<5,0		<5,0	<5,0
Cadmium (Cd)	µg/L	<0,2	<0,2	<0,2		<0,2	<0,2
Manganèse (Mn)	µg/L	15	8,8	12		12	11
Plomb (Pb)	µg/L	<1,0	<1,0	<1,0		<1,0	1,9
Zinc (Zn)	µg/L	19	13	16		25	<10
Mercure (Hg)	µg/L	<0,015	<0,015	<0,015		<0,015	<0,015
Acénaphtène	µg/L	<0,005	<0,005	<0,005		<0,005	<0,005
Acénaphthylène	µg/L	<0,005	<0,005	<0,005		<0,005	<0,005
Anthracène	µg/L	<0,005	<0,005	<0,005		<0,005	<0,005
Benzo(a)anthracène	µg/L	<0,005	<0,005	<0,005		<0,005	<0,005
Benzo(a)pyrène	µg/L	<0,005	<0,005	<0,005		<0,005	<0,005
Benzo(b)fluoranthène	µg/L	<0,005	<0,005	<0,005		<0,005	<0,005
Benzo(k)fluoranthène	µg/L	<0,005	<0,005	<0,005		<0,005	<0,005
Benzo(ghi)Pérylène	µg/L	0,0013	<0,001	<0,001		<0,001	<0,001
Chrysène	µg/L	<0,005	<0,005	<0,005		<0,005	<0,005
Dibenz(a,c/a,h)anthracène	µg/L	<0,005	<0,005	<0,005		<0,005	<0,005
Fluoranthène	µg/L	<0,005	<0,005	<0,005		<0,005	<0,005
Fluorène	µg/L	<0,005	<0,005	<0,005		<0,005	<0,005
Indeno (1,2,3-cd) Pyrène	µg/L	<0,005	<0,005	<0,005		<0,005	<0,005
Naphtalène	µg/L	<0,05	<0,05	<0,05		<0,05	<0,05
Phénanthrène	µg/L	<0,005	<0,005	<0,005		<0,005	<0,005
Pyrène	µg/L	<0,005	<0,005	<0,005		<0,005	<0,005
PCB 28	µg/L	<0,001	<0,001	<0,001		<0,001	<0,001
PCB 52	µg/L	<0,001	<0,001	<0,001		<0,001	<0,001
PCB 101	µg/L	<0,001	<0,001	<0,001		<0,001	<0,001
PCB 118	µg/L	<0,005	<0,005	<0,005		<0,005	<0,005
PCB 138	µg/L	<0,001	<0,001	<0,001		<0,001	<0,001
PCB 153	µg/L	<0,001	<0,001	<0,001		<0,001	<0,001
PCB 180	µg/L	<0,001	<0,001	<0,001		<0,001	<0,001
Ammonium	mg/L	0,96	0,82	1,22		1,12	0,11
pH		7,7	7,8	7,7		7,7	8
Salinité	‰	34,1	34,5	34,4		34,4	34,7
Oxygène dissous	mg/L	8,13	8,51	8,32		8,38	8,77
Matières En Suspension MES	mg/l	<2	6	<2		<2	14
Turbidité	NFU	1,1	0,46	0,29		0,44	1,4
Nitrates (NO3)	mg/L	2,31	2,87	4,36		2,34	0,84
Orthophosphates (PO4)	mg/L	0,42	0,46	0,65		0,55	0,10
Carbone Organique Total (COT)	mg/L	1,6	1,6	1,6		1,7	1,7

6.1.2.2.7 Historique du bassin Dugay-Trouin

Les chantiers navals du bassin Duguay Trouin ont été amenés à manipuler des produits aujourd'hui considérés comme dangereux durant plusieurs décennies. Le principe d'accumulation dans les sédiments conduit ici aussi à contaminer durablement le milieu naturel.
Les paramètres PCB, TBT, métaux lourds et HAP sont, ici aussi, potentiellement impliqués par ce type d'activités :



1948

Le fond du bassin semble permettre un échouage des navires, ici en grand nombre.



1952

Le nombre de bateau semble plus important, la zone semble être un pôle de réparation et fabrication navale important.



1975

L'ensemble du site a été remblayé et l'activité navale semble avoir stoppée à la faveur d'un quai dédié aux marchandises. On peut supposer que le flux de dégradation a sensiblement diminué par ce changement d'activité



Figure 32 : Historique du bassin Duguay-Trouin. Source : IDRA



Figure 33 : Evolution du quai de Terre-Neuve 2022. Source : Notice architecturale, AEI

6.1.2.3 Eaux souterraines et superficielles

6.1.2.3.1 Réseau hydrographique

Le Routhouan est le cours d'eau le plus proche de l'AEI. Ce cours d'eau est canalisé dans sa partie aval et sert d'exutoire principal du réseau public d'assainissement de Saint-Malo. Cet exutoire véhicule notamment :

- Le rejet de la station d'épuration ;
- Les rejets de plusieurs déversoirs d'orages ;
- Le rejet du ruisseau.

Le tracé de la canalisation passe à proximité de l'hippodrome pour rejoindre la place Charcot et les Bas Sablons. Son exutoire se fait au niveau du marégraphe dans l'estuaire de la Rance.
Le quai de Terre-Neuve n'est pas concerné par de cours d'eau. Seul un tronçon d'émissaires collecte les eaux pluviales. Les eaux pluviales et de ruissellement sont collectés en partie mais envoyés dans le réseau d'eaux pluviales de la commune. La zone du pôle technique Duguay Trouin dispose d'un réseau de collecte et de traitement récent (cf. Figure 34).
Le poste de crues de Rocabey se trouvant à l'arrière du terreplein de Terre-Neuve et les deux dalots qui se situent au Nord du quai de Terre-Neuve, servent à la gestion des eaux liée à la lutte contre la submersion marine.

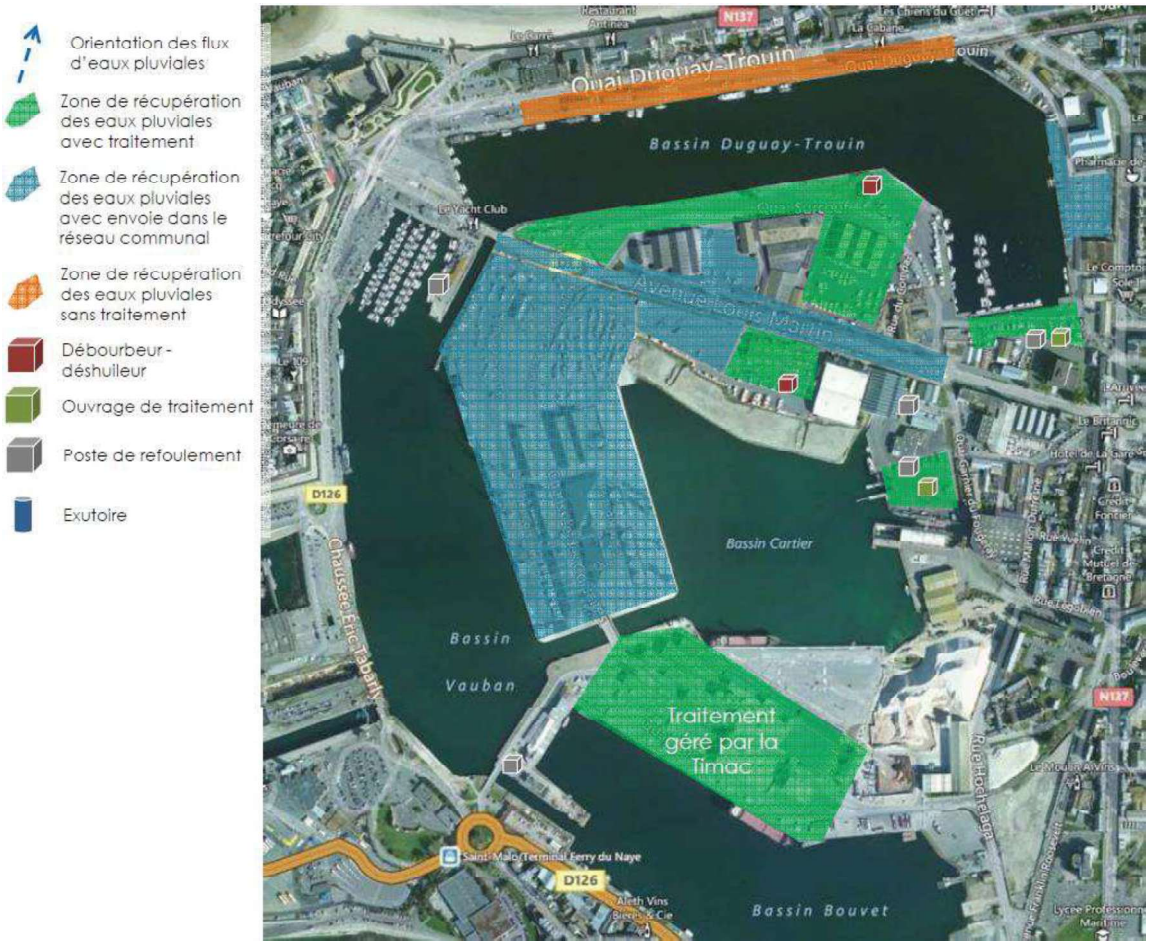


Figure 34 : Délimitation des zones avec récupération + traitement des eaux pluviales sur le port de commerce. Source : IDRA

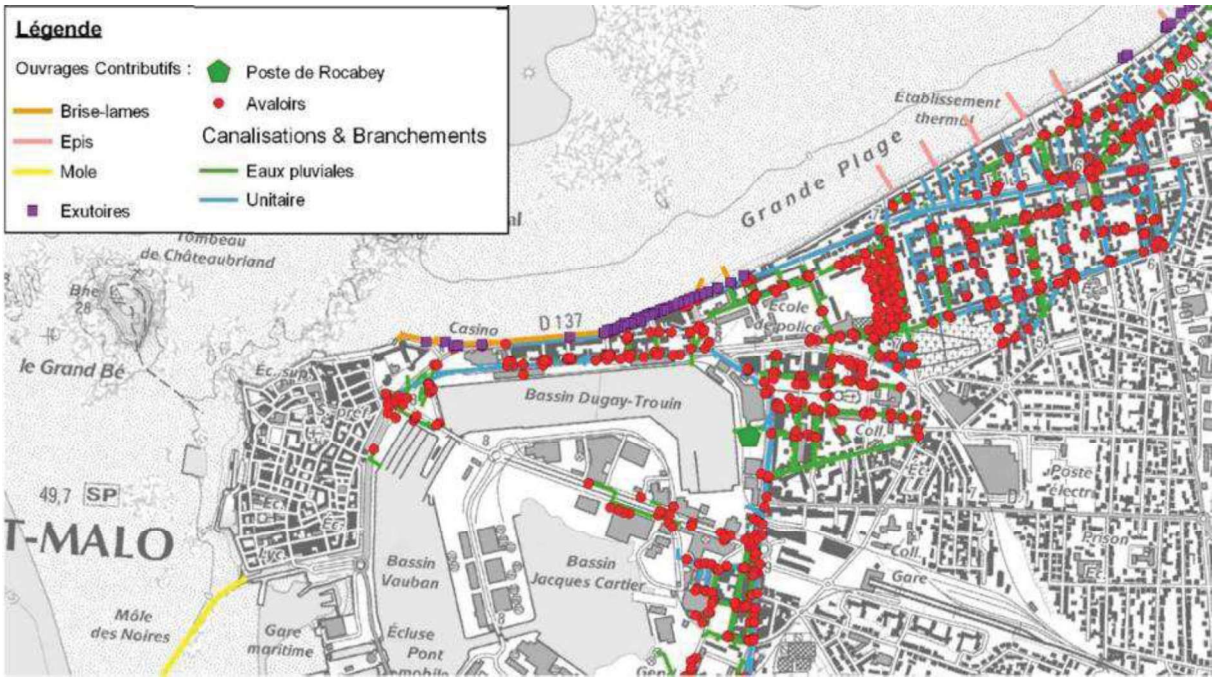


Figure 35 : Carte des rejets. Source : Saint Malo agglomération



Figure 36 : Evacuation des eaux

6.1.2.3.2 Captage d'eau potable

L'eau potable de la commune de Saint-Malo provient de la retenue Sainte-Suzanne située à une dizaine de kilomètres au Nord Est de l'AEI, sur la commune de Saint-Coulomb. Ces périmètres de protection de captage ne s'implantent pas sur l'AEI, ni ne se trouve à proximité de l'emprise des travaux.



Figure 37 : Retenue de Sainte-Suzanne sur la commune de Saint-Coulomb (AEI). Source : SANDRE Eau France

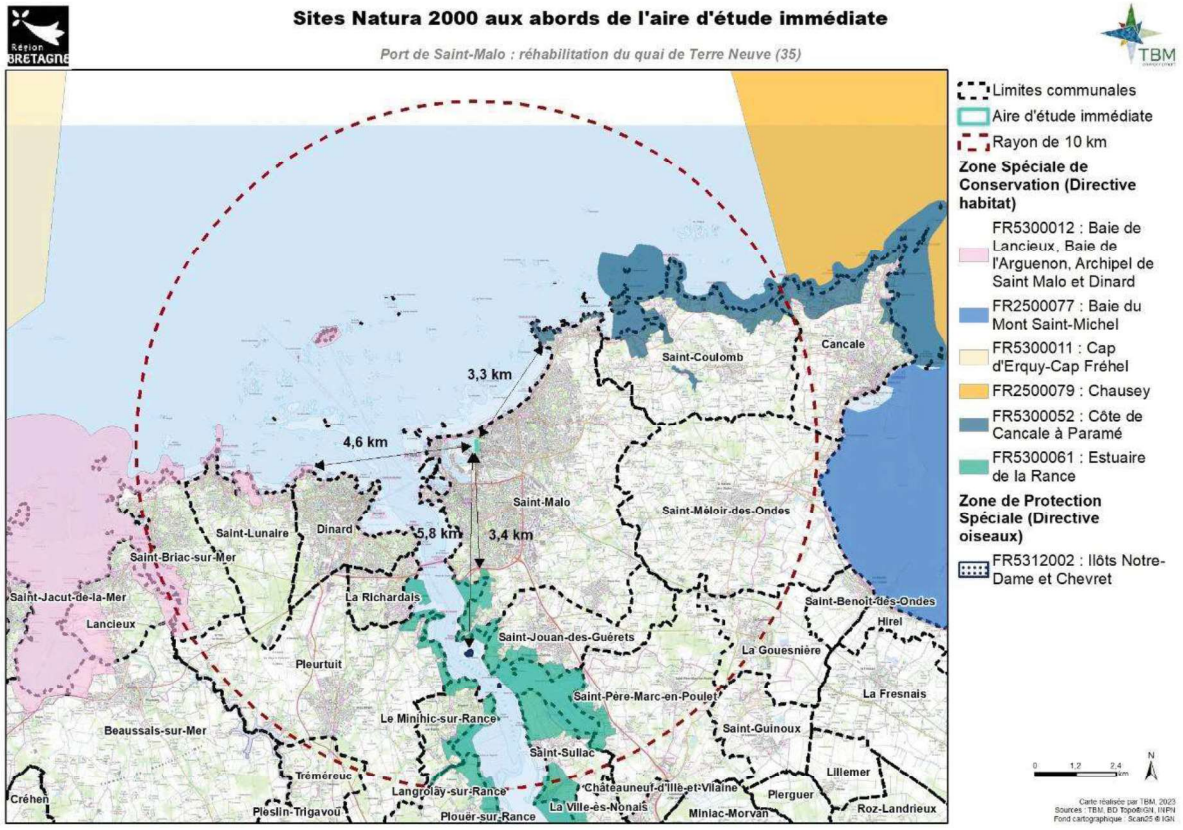
6.1.3 Milieu naturel

6.1.3.1 Réseau Natura 2000

Les sites Natura 2000 classés au titre des directives Habitats et Oiseaux se trouvent au large de l'AEI.

Tableau 14 : Sites Natura 2000 aux alentours de l'AEI

Type de zonages	Directives	Nom	Distance à l'aire d'étude immédiate
Site FR5300012	Directive habitats	Baie de Lancieux, Baie de l'Arguenon, Archipel de Saint-Malo et Dinard (ZSC)	4,6km
Site FR5300052	Directive habitats	Côte de Cancale à Paramé (ZSC)	3,3km
Site FR5300061	Directive habitats	Estuaire de la Rance (ZSC)	3,4km



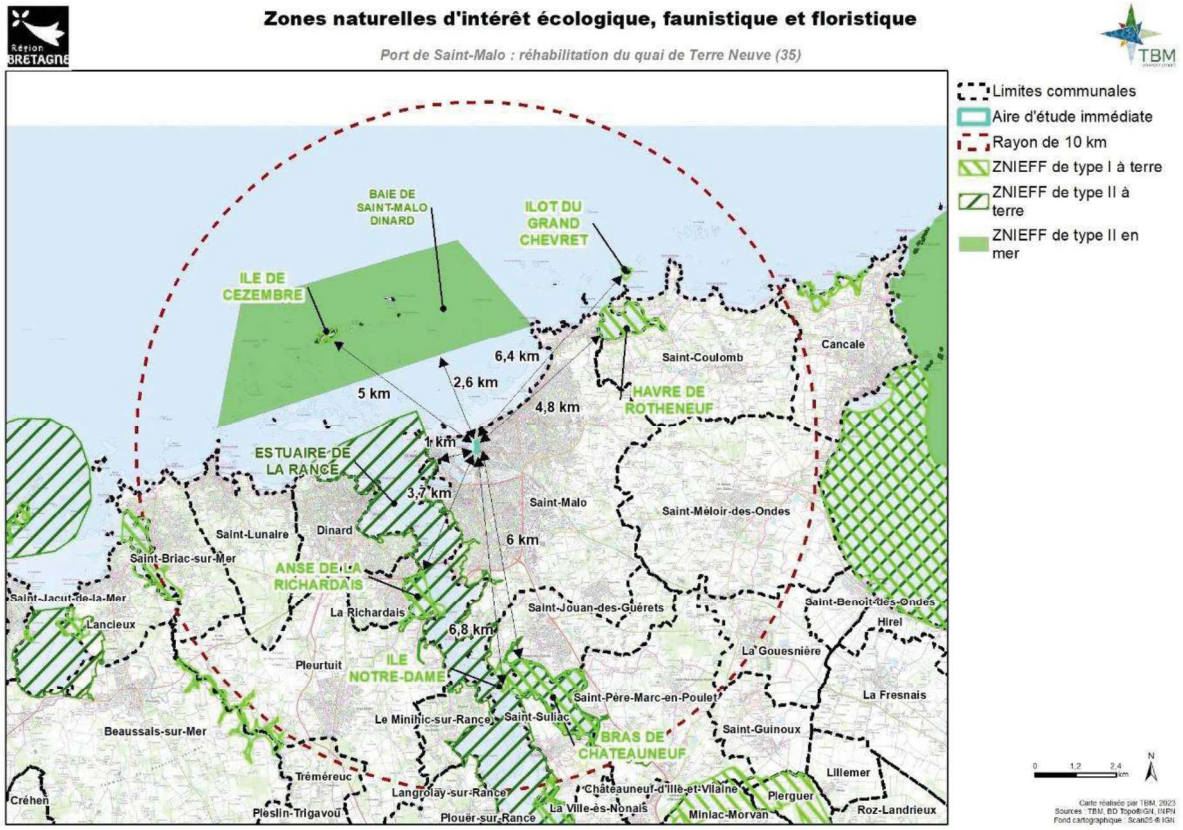
Carte 2 : Sites Natura 2000

6.1.3.2 ZNIEFF

L'inventaire des ZNIEFF vise la connaissance aussi exhaustive que possible des espaces naturels régionaux les plus remarquables, c'est à dire dont l'intérêt repose tant sur l'équilibre et la richesse des écosystèmes que sur la présence d'espèces de plantes ou d'animaux rares et menacées. Deux types de zones sont définis au terme de cet inventaire :

- Les zones de type I sont des secteurs de superficie en général limitée, caractérisés par leur intérêt biologique remarquable :
- Les zone de type II correspondent à des ensembles naturels riches et peu modifiés, ou qui offrent des potentialités biologiques importantes, souvent de plus grande superficie.

L'AEI se trouve à moins de 1km de la ZNIEFF la plus proche.



Carte 3 : ZNIEFF

Au vu de la nature du projet, ce dernier n'aura pas d'effets potentiels significatifs sur le périmètre naturel.

Tableau 15 : ZNIEFF aux alentours de l'AEI

	Type de zonages	Nom	Distance au projet
ZNIEFF Terrestre	530020004 (type I)	Ile de Cézembre	5km
	530014724 (type II)	Estuaire de la Rance	1km
	530002803 (type I)	Havre de Rotheneuf	4,8km
	530014342 (type I)	Anse de la Richardais	3,7km
	530001040 (type I)	Ilot du Grand Chevret	6,4km
	530014345 (type I)	Ile de Notre-Dame	6km
	530014344 (type I)	Bras de Châteauneuf	6km
ZNIEFF marine	53M000028(type II)	Baie de Saint-Malo Dinard	6km

6.1.3.3 Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)

Deux ZICO sont recensées à 10km de l'AEI :

- À l'Ouest, les Iles de la Colombière, de la Nellière et des Haches,
- À l'Est, la baie du Mont-Saint-Michel et l'île des Landes.

Au vu de la nature du projet, ce dernier n'aura pas d'effets potentiels significatifs sur le périmètre naturel.

6.1.3.4 Parc Naturel Régional (PNR)

A ce jour le territoire n'est pas concerné par un Parc Naturel Régional (PNR).
En revanche, le PNR Vallée de la Rance-Côte D'émeraude est en cours d'élaboration et le vote de la Région et l'avis final des instances nationales auront lieu fin d'année 2023. Toutefois, le périmètre de la commune de Saint-Malo fait l'objet d'un classement partiel, l'AEI et plus largement l'AEE n'en font pas partie.



Figure 38 : Proposition du périmètre du Parc Naturel Régional Rance-Côte d'émeraude (AEE). Source : site internet du parc naturel régional

6.1.3.5 Trame Verte et Bleue

A l'échelle de la région, le SRADDET Bretagne permet de mettre en valeur les corridors écologiques et les réservoirs de biodiversité sur le territoire.

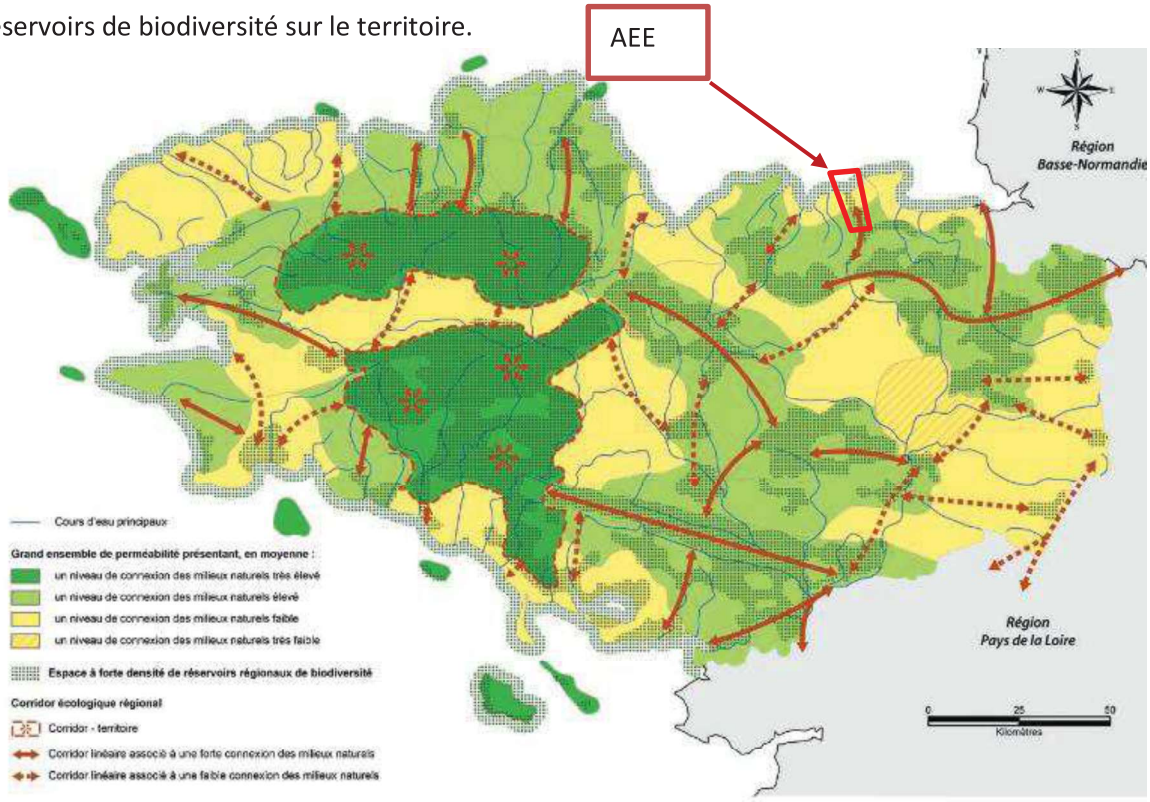


Figure 39 : Carte de synthèse de la trame verte et bleue régionale (AEE). Source : SRADDET Bretagne

L'AEI se trouve au sein d'une unité urbaine relativement dense. Toutefois, un corridor linéaire est présent en amont de la zone urbaine. Il suit le corridor fluvial de la Rance.
Le littoral est également une zone favorable pour la biodiversité puisqu'il représente un réservoir régional de biodiversité. A l'échelle du territoire malouin, la trame verte et bleue régionale identifie les grands ensembles de perméabilité de type corridors de milieux naturels faibles ainsi que les espaces à forte densité de réservoirs régionaux de biodiversité.

Toutefois, à l'échelle du projet, aucun corridor terrestre n'est présent. La trame bleue peut être représentée par les bassins intérieurs du port de Saint-Malo mais les connexions écologiques restent très faibles du fait de la présence de l'écluse et l'absence de cours d'eau connecté aux bassins limitant les échanges entre les milieux.

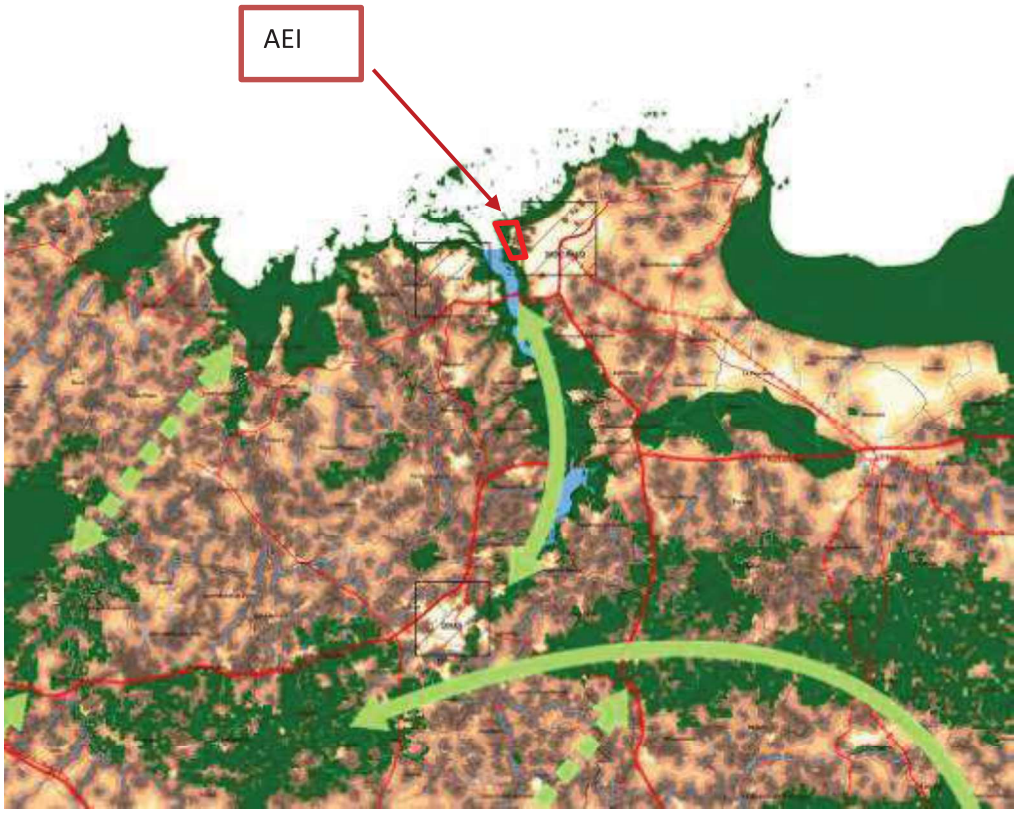


Figure 40 : TVB à l'échelle de la Bretagne (AEI). Source : SCRE BRETAGNE 2015

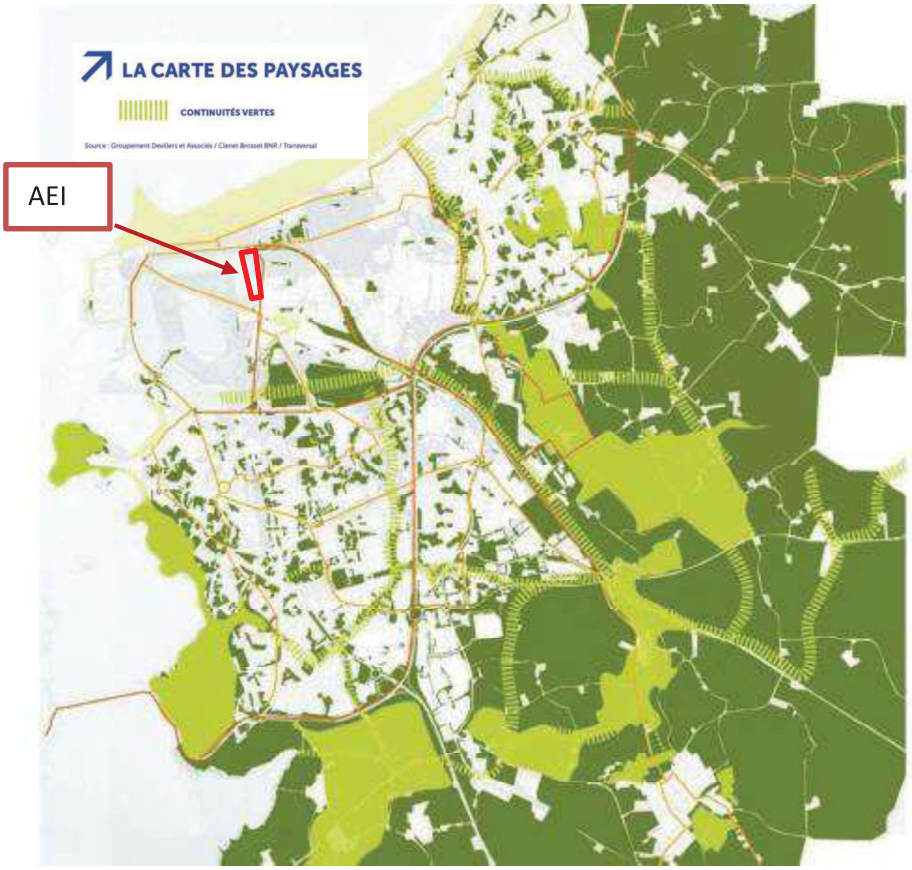


Figure 41 : Trame verte sur le territoire malouin (AEI). Source : ville-saint-malo.fr

6.1.3.6 Données bibliographiques liées aux enjeux du site (avifaune)

Les données bibliographiques étudiées ont été consultées sur le site collaboratif *Faune-Bretagne* (www.faune-bretagne.org) en septembre 2023. D'après la liste communale disponible, 229 espèces sont recensées à l'échelle de la commune.

Au vu des milieux en présence, très artificialisés (bâtiments, parkings, voiries, quais), l'AER semble peu favorable à l'installation d'espèces d'oiseaux protégées et/ou menacées. Néanmoins, plusieurs espèces fréquentent probablement l'AER en périodes de reproduction, migration ou d'hivernage. Celles-ci figurent dans le tableau page suivante.

Parmi elles, au moins sept espèces se reproduisent potentiellement à proximité immédiate du site :

- Bergeronnette grise (*Motacilla alba*) ;
- Goéland argenté (*Larus argentatus*) ;
- Goéland brun (*Larus fuscus*) ;
- Pigeon biset domestique (*Columba livia*) ;
- Pipit maritime (*Anthus petrosus*) ;
- Rougequeue noir (*Phoenicurus ochruros*) ;
- Tourterelle turque (*Streptopelia decaocto*).

En période de migration et d'hivernage, les bassins du port sont fréquentés par les Laridés (mouettes et goélands) et les pontons flottants peuvent être utilisés comme reposoir par le Tournepierre à collier.

Tableau 16 : Liste et statuts de bioévaluation des espèces d'oiseaux probablement présentes dans l'AER. Source : www.faune-bretagne.org

Nom vernaculaire	Nom scientifique	Statut biologique Bretagne	Législation nationale	Directive oiseaux Annexe 1	Nicheur LR France	Hivernant LR France	De passage LR France	Nicheur LR Bretagne	Migrateur LR Bretagne	Responsabilité biologique régionale Nich.	Liste rouge Europe 2021	Présence probable	
												Nicheur	Hivernant/Migrateur
Accenteur mouchet	*Prunella modularis*	NS M H	Art. 3	-	LC	NA	-	LC	-	Mineure	LC	-	X
Aigrette garzette	*Egretta garzetta*	N M H	Art. 3	x	LC	NA	-	LC	DD	Modérée	LC	-	X
Bergeronnette de Yarrell	*Motacilla alba yarrellii*	NR M H	Art. 3	-	-	-	-	LC	DD	Mineure	-	-	X
Bergeronnette grise	*Motacilla alba*	N M H	Art. 3	-	LC	NA	-	LC	DD	Mineure	LC	X	X
Chardonneret élégant	*Carduelis carduelis*	N M H	Art. 3	-	VU	NA	NA	LC	DD	Elevée	LC	-	X
Chevalier guignette	*Actitis hypoleucos*	NA M H	Art. 3	-	NT	NA	DD	NA	NA	-	LC	-	X
Choucas des tours	*Corvus monedula*	NS	Art. 3	-	LC	NA	-	LC	LC	Mineure	LC	-	X
Cormoran huppé	*Phalacrocorax aristotelis*	NS	Art. 3	-	LC	NA	-	LC	-	Très élevée	LC	-	X
Corneille noire	*Corvus corone*	NS	-	-	LC	NA	-	LC	-	Mineure	LC	-	X
Étourneau sansonnet	*Sturnus vulgaris*	N M H	-	-	LC	LC	NA	LC	LC	Mineure	LC	-	X
Faucon pèlerin	*Falco peregrinus*	N M H	Art. 3	x	LC	NA	NA	EN	DD	Elevée	LC	-	X
Gallinule poule-d'eau	*Gallinula chloropus*	NS	-	-	LC	NA	NA	LC	DD	Mineure	LC	-	X
Goéland brun	*Larus fuscus*	N M H	Art. 3	-	LC	LC	NA	VU	LC	Très élevée	LC	X	X
Goéland argenté	*Larus argentatus*	N M H	Art. 3	-	NT	NA	-	VU	NA	Très élevée	LC	X	X
Goéland marin	*Larus marinus*	NS H	Art. 3	-	LC	NA	NA	LC	DD	Très élevée	LC	X	X
Goéland leucophée	*Larus michahellis*	NR M H	Art. 3	-	LC	NA	NA	NA	NA		LC	-	X
Grand Cormoran	*Phalacrocorax carbo*	N M H	Art. 3	-	LC	LC	NA	VU	LC	Très élevée	LC	-	X
Grèbe huppé	*Podiceps cristatus*	N M H	Art. 3	-	LC	NA	-	LC	DD	Modérée	LC	-	X
Harelde boréale	*Clangula hyemalis*	M H	-	-	-	NA	NA	-	NA		LC	-	X
Harle huppé	*Mergus serrator*	M H	Art. 3	-	CR	LC	-	-	NT		NT	-	X
Huîtrier pie	*Haematopus ostralegus*	N M H	-	-	LC	LC	-	LC	LC	Très élevée	VU	-	X
Martinet noir	*Apus apus*	N M	Art. 3	-	NT	-	DD	LC	DD	Mineure	NT	-	X
Moineau domestique	*Passer domesticus*	NS M	Art. 3	-	LC	-	NA	VU	-	Modérée	LC	-	X
Mouette rieuse	*Chroicocephalus ridibundus*	NR M H	Art. 3	-	NT	LC	NA	NA	LC		LC	-	X
Pigeon biset domestique	*Columba livia*	NS	-	-	-	-	-	-	-		LC	-	X
Pigeon ramier	*Columba palumbus*	N M H	-	-	LC	LC	NA	LC	DD	Mineure	LC	-	X
Pipit maritime	*Anthus petrosus*	NS M H	Art. 3	-	NT	NA	NA	LC	DD	Très élevée	LC	X	X
Pouillot véloce	*Phylloscopus collybita*	N M H	Art. 3	-	LC	NA	NA	LC	-	Mineure	LC	-	X
Rougequeue noir	*Phoenicurus ochruros*	N M H	Art. 3	-	LC	NA	NA	LC	DD	Mineure	LC	X	X
Serin cini	*Serinus serinus*	NS M H	Art. 3	-	VU	-	NA	LC	NA	Modérée	LC	-	X
Tournepierre à collier	*Arenaria interpres*	M H	Art. 3	-	-	LC	NA	-	LC		LC	-	X
Tourterelle turque	*Streptopelia decaocto*	NS M H	-	-	LC	-	NA	LC	NA	Mineure	LC	X	X

Légende : N = Nicheur ; M = Migrateur ; H = Hivernant ; S = Sédentaire ; R = Rare ; A = Accidentel.

CR : En danger critique d'extinction. EN : En danger. VU : Vulnérable. NT : Quasi-menacée. LC : Préoccupation mineure. DD : Données insuffisantes.

6.1.4 Paysage et patrimoine

6.1.4.1 Patrimoine culturel

(Source : Notice architecturale, AIE situé en ANNEXE 5)

Une partie du quai de Terre-Neuve et le quai Ro-Ro sont situés dans le périmètre délimité des abords (PDA) de la Maison du Peuple, édifice inscrit au titre des monuments historiques depuis le 16 novembre 2011. Le classement de cet immeuble a une incidence directe sur son environnement. Néanmoins, les co-visibilités avec le quai de Terre-Neuve sont limitées en raison de la présence d'un hangar faisant écran entre les deux.
Afin de protéger la relation entre un édifice et son environnement, les services de l'état en charge de la conservation des Monuments Historiques tiennent une veille sur la qualité des interventions sur le bâti et sur les espaces publics. Les travaux et aménagements des ouvrages situés dans le périmètre sont alors soumis à l'accord de l'Architecte des Bâtiments de France et devront faire l'objet d'une déclaration préalable aux travaux.



Figure 42 : La Maison du Peuple. Source : notice architecturale, AIE.

Caractéristiques du monument historique : Maison du peuple, située au 13 avenue Jean Jaurès. Inscrit Monuments Historiques, le 16/11/2011 en totalité.



Figure 43 Vue des quais depuis la Maison du peuple. Source : notice architecturale, AIE.

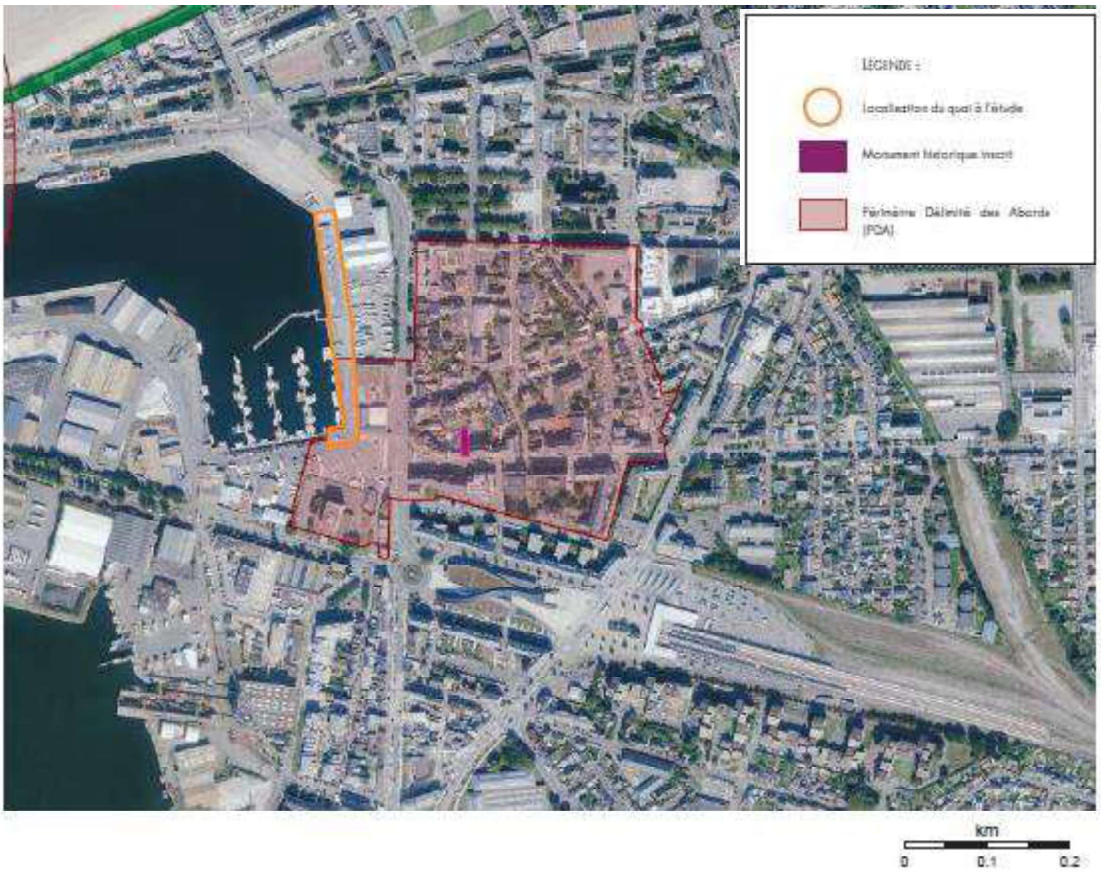


Figure 44 : Carte de synthèse des protections. Source : notice architecturale, AIE.



Figure 45 : Vue de la cité corsaire depuis le quai de Terre-Neuve. Source : notice architecturale, AIE.

Le quai de Terre-Neuve offre un panorama sur la cité corsaire, monument historique. C'est un site chargé d'histoire, où l'esthétique du paysage est liée aux navires et aux remparts qui constituent les images fortes de la ville.

6.1.4.2 Autres protections à proximité du site

Différentes protections sont localisées à proximité du site.
Les protections du bâti :

- Monuments historiques et leurs abords : essentiellement situés intramuros

Les protections paysagères :

- Sites classés : Le square Duguay-Trouin à Saint-Malo, les rues Saint-Vincent et Porcon de la Barbinais, la place et la rue Broussais, les rues de Dinan, de l'Epine (entre les rues de la Fosse et Surcouf) et la promenade du Sillon (du jardin des Douves à l'av. de Moka).
- Sites inscrits : Quai Saint-Louis.

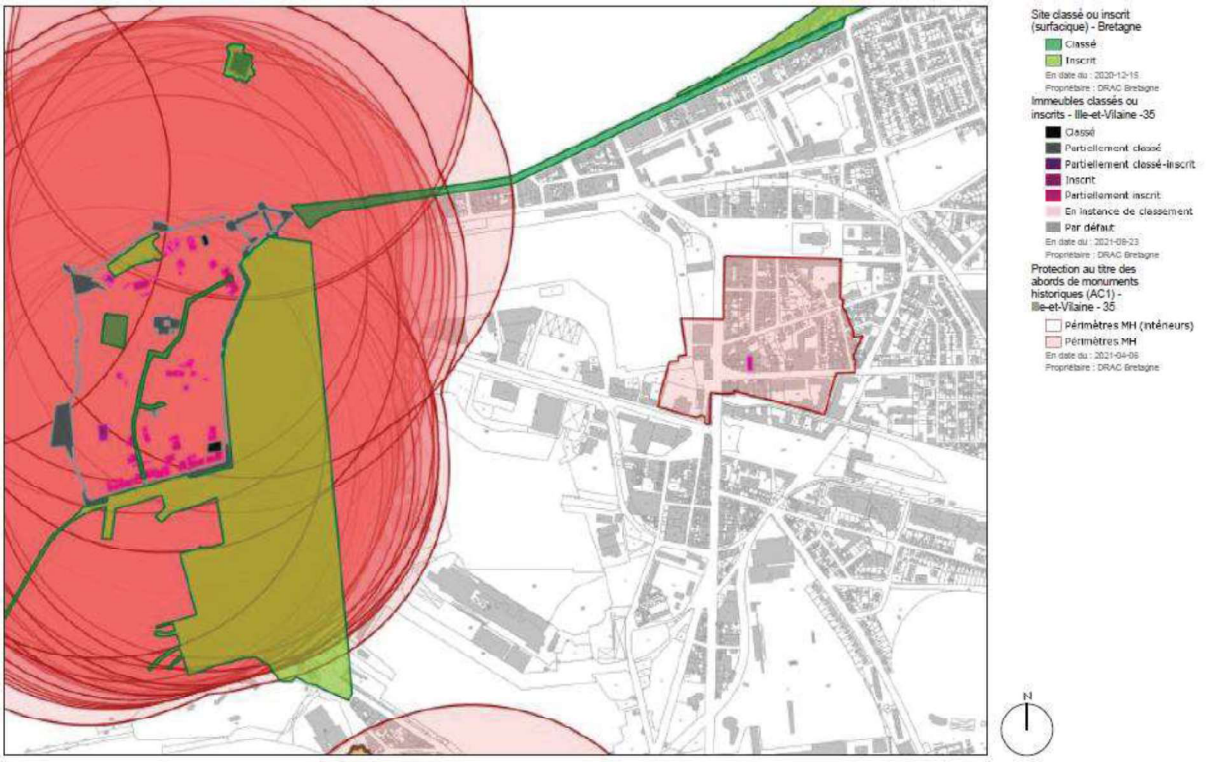


Figure 46 : Carte de synthèse des protections, http://atlas.patrimoines.culture.fr. Source : notice architecturale, AIE.

6.1.4.3 Description détaillée des matériaux composant le quai de Terre-Neuve

Le quai de Terre-Neuve est un mur maçonné de type mur poids à redans, revêtu d'un parement de pierres disposés en opus incertum et terminé par un couronnement en pierre de taille. Il présente un fruit de 1/6 puis 1/2 à partir de 7,86 CM. Il présente 5 redans de maçonneries à l'arrière aux cotes 6,16 m, 7,86 m, 9,56 m, 11,26 m et 12,96 m CM, La maçonnerie s'appuie sur un rideau parafouille en bois d'une hauteur d'environ 4 mètres.

Du béton entre le rideau parafouille constitue ses fondations. Pour la majorité, ces ouvrages sont constitués d'une maçonnerie de parement en appareillage régulier de pierres de tailles de bonne qualité alors que la maçonnerie dite de remplissage est faite d'un béton dit cyclopéen (agrégat de grandes dimensions) ou d'une maçonnerie de qualité inférieure.

Au regard des dates de construction, la nature des liants entrant dans la composition du mortier de maçonnerie peut être variable : il peut s'agir de chaux hydraulique, d'un mélange de chaux hydraulique et de chaux aérienne ou bien de ciment portland artificiel de « première génération ».

Des reprises en béton ont été repérées.



Figure 47 : Vue générale du quai de Terre-Neuve. Source : photographie AEI janvier 2023

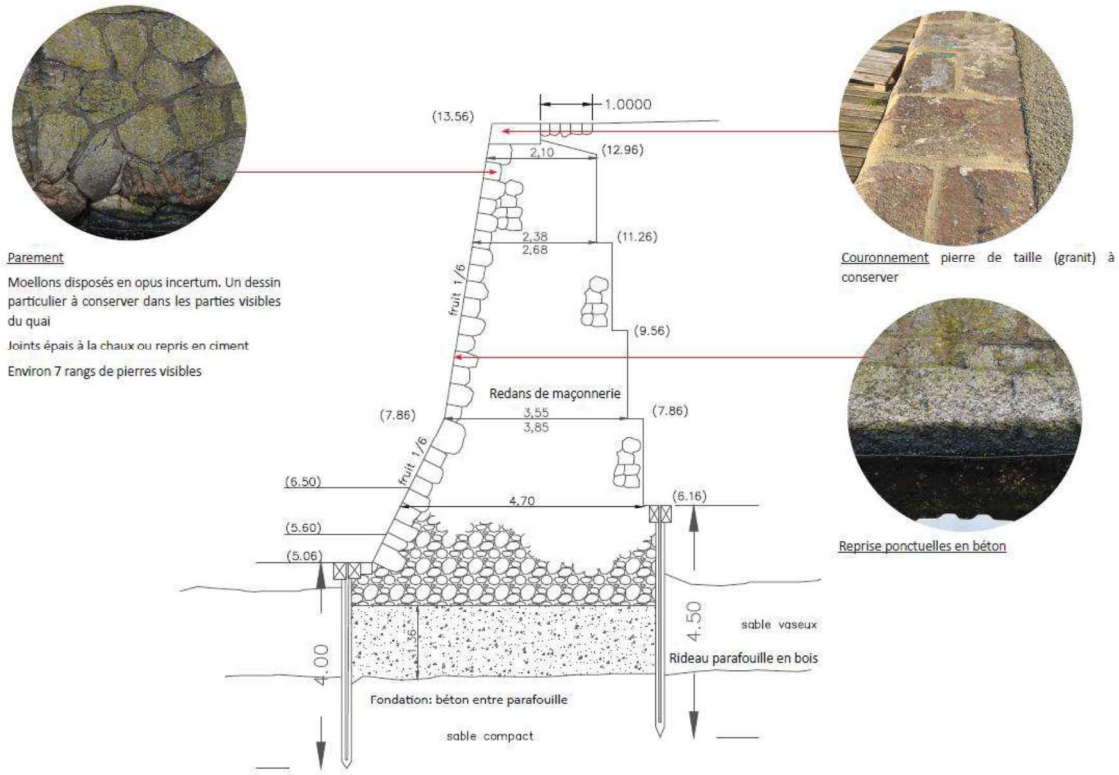


Figure 48 : Schéma et illustrations des matériaux composant le quai. Source : AEI

6.1.4.4 Description détaillée du quai Ro-Ro

En 1972, deux postes de roll-on et roll-off (RO-RO) sont aménagés au sud du bassin Duguay-Trouin. Ils permettent le chargement et le déchargement des voitures et des camions dans un bateau. Les ouvrages d'accostages ont été exécutés à l'extrémité Sud-Est du bassin Duguay Trouin au lieu-dit « Grève de Moka », entre les quais de Terre-Neuve et Sud-Est.

Il s'agit d'une dalle en béton armé, sur pieux. Le rideau frontal est constitué par des palplanches métalliques battues au refus dans le rocher et retenues en tête par des tirants métalliques fixés sur un rideau d'ancrage mis en place en arrière dans le terreplein.

Une poutre en béton armée de 1x1.5m est arasé à la côte sur la face accostable.

Le terre-plein (actuel quai Raymond l'abbé) est limité par un cordon d'enrochement entre les quais de terre neuve et sud est.

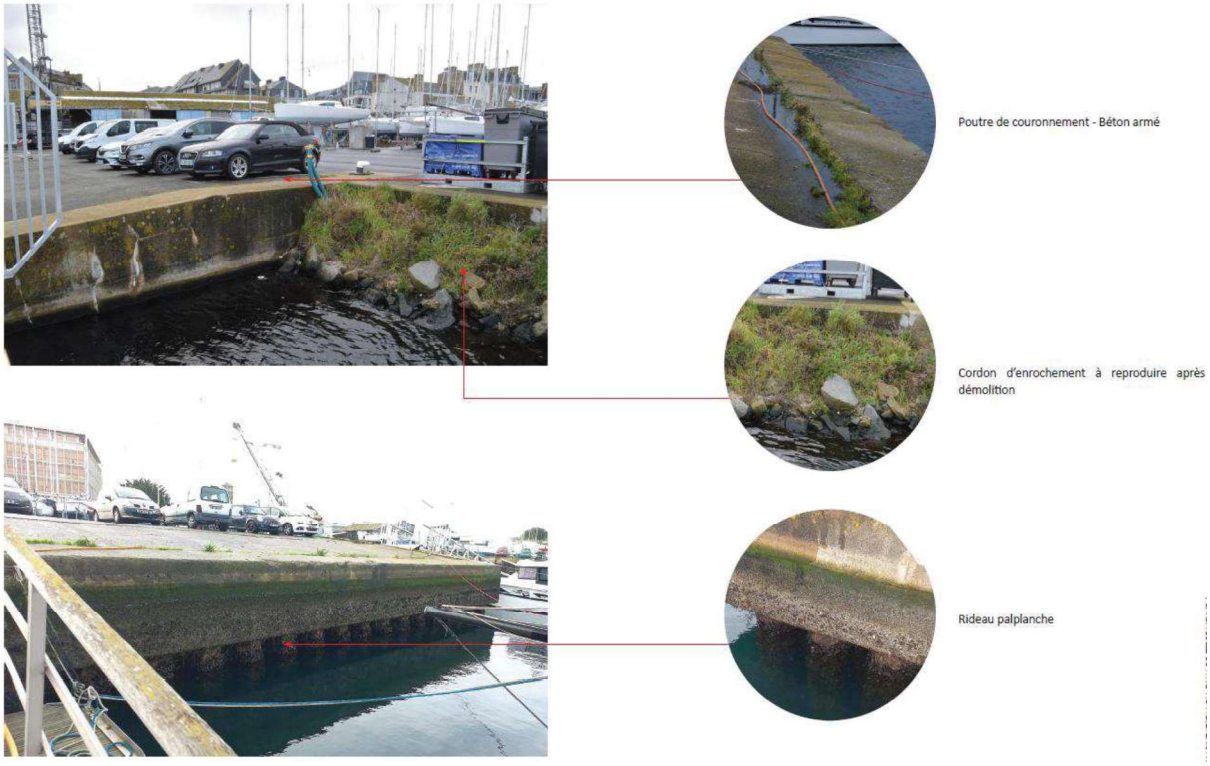


Figure 49 : Photos et illustrations des matériaux composant le quai. Source : AEI

6.1.5 Milieu humain

6.1.5.1 Contexte socio-économique

6.1.5.1.1 Population

Depuis les années 1968, l'évolution de la population à Saint-Malo fut croissante jusqu'en 1999. Puis, une diminution de la population a été constatée jusqu'au dernier recensement.

	1968(*)	1975(*)	1982	1990	1999	2008	2013	2019
Population	42 297	45 030	46 347	48 057	50 675	48 211	44 919	46 803
Densité moyenne (hab/km²)	1 156,3	1 231,0	1 267,0	1 313,8	1 385,3	1 318,0	1 228,0	1 279,5

(*) 1967 et 1974 pour les DOM
Les données proposées sont établies à périmètre géographique identique, dans la géographie en vigueur au 01/01/2022.
Sources : Insee, RP1967 à 1999 dénombrements, RP2008 au RP2019 exploitations principales.

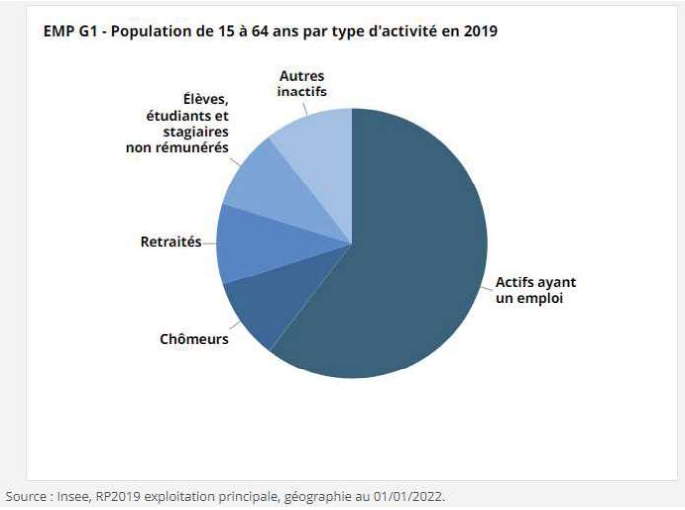
Figure 50 : Population en historique depuis 1968 à Saint Malo. Source : INSEE.

6.1.5.1.2 Tourisme

La ville de Saint-Malo est une commune touristique de Bretagne. Cette ancienne cité corsaire est l'une des villes les plus connues de Bretagne. Ses remparts et ses nombreux forts ont permis à la ville de conserver son authenticité. Saint-Malo est également reconnue pour son littoral et ses grandes marées (la baie du Mont-Saint-Michel possède le marnage le plus important d'Europe).
Son accès est aisé en train (à environ 2h30 de Paris), en voiture, en vélo ou en bateau.
Son offre d'hébergements est importante et permet des retombées économiques sur l'ensemble du territoire bretillien.

6.1.5.2 Emplois

Les catégories socio-professionnelles sur le territoire de Saint-Malo sont majoritairement des actifs ayant un emploi. Toutefois, la part de catégorie socioprofessionnelle la plus importante, reste celle des retraités, suivis par la catégorie « autres personnes sans activité professionnelle » et des employés.



	Population (%)
Actifs ayant un emploi	60,5
Chômeurs	9,7
Retraités	9,6
Élèves, étudiants et stagiaires non rémunérés	9,7
Autres inactifs	10,6

Figure 51: Population de 15 à 64 ans par type d'activité en 2019. Source : INSEE.

	2008	%	2013	%	2019	%
Ensemble	**40 987**	**100,0**	**38 989**	**100,0**	**41 231**	**100,0**
Agriculteurs exploitants	85	0,2	39	0,1	43	0,1
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	1 575	3,8	1 274	3,3	1 474	3,6
Cadres et professions intellectuelles supérieures	2 656	6,5	2 479	6,4	3 017	7,3
Professions intermédiaires	4 561	11,1	4 390	11,3	4 647	11,3
Employés	6 851	16,7	5 908	15,2	5 978	14,5
Ouvriers	4 399	10,7	4 098	10,5	3 572	8,7
Retraités	14 189	34,6	15 259	39,1	16 241	39,4
Autres personnes sans activité professionnelle	6 671	16,3	5 542	14,2	6 260	15,2

Sources : Insee, RP2008, RP2013 et RP2019, exploitations complémentaires, géographie au 01/01/2022.

Figure 52: Population de 15 ans ou plus selon la catégorie socioprofessionnelle. Source : INSEE.

(Source : INSEE)

Le tourisme constitue une partie de l'activité économique de la ville de Saint-Malo. Le commerce, l'hébergement et la restauration rassemblent 23% des emplois de la ville. De plus, Saint-Malo abrite de nombreuses activités maritimes et portuaires. En l'occurrence, le projet se situe à la croisée entre ces deux pans d'activités.

6.1.5.2.1 Logement

A Saint-Malo, les résidences principales sont majoritaires. Toutefois, les résidences secondaires en 2019 correspondent à ¼ des logements de Saint-Malo.

	1968(*)	1975(*)	1982	1990	1999	2008	2013	2019
Ensemble	**16 971**	**19 722**	**22 718**	**26 661**	**29 877**	**31 363**	**33 105**	**36 431**
Résidences principales	13 505	15 466	17 404	19 821	22 868	23 263	23 077	24 924
Résidences secondaires et logements occasionnels	2 691	3 063	3 849	5 068	5 633	6 642	8 021	9 572
Logements vacants	775	1 193	1 465	1 772	1 376	1 458	2 007	1 935

(*) 1967 et 1974 pour les DOM

Les données proposées sont établies à périmètre géographique identique, dans la géographie en vigueur au 01/01/2022.

Sources : Insee, RP1967 à 1999 dénombrements, RP2008 au RP2019 exploitations principales.

Figure 53 : Évolution du nombre de logements par catégorie en historique depuis 1968. Source : INSEE.

Aux abords du quai se trouvent des locaux techniques pour les navires. L'environnement urbain est constitué ensuite d'habitations dont les plus proches se trouvent dans les rues parallèles au quai de Terre-Neuve et du quai Ro-Ro. Aucune habitation ne donne directement sur le quai.



Figure 54: Vue depuis le quai Ro-Ro

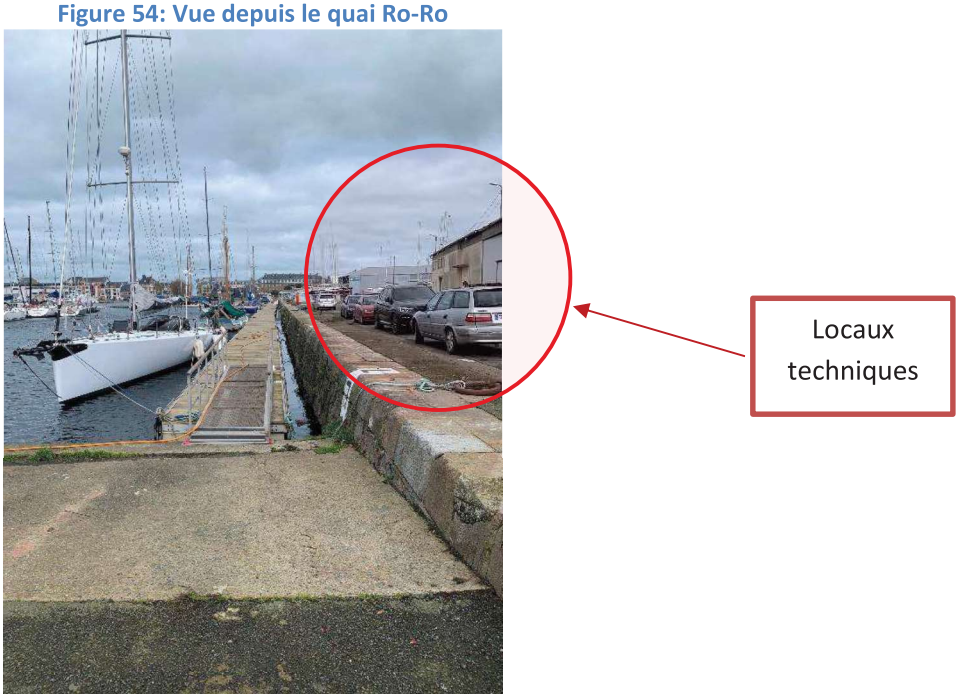


Figure 55: Vue du quai de Terre-Neuve

6.1.5.2.2 Industries et activités

L'AEI se trouve au sein du port intérieur de Saint-Malo dans le bassin Duguay-Trouin au Nord-Est des bassins.
Les activités se trouvant sur le pourtour de ce bassin forment un pôle technique pour les navires. On note la présence de terre-pleins pour bateaux, de la CCI Ille-et-Vilaine, de la Compagnie des Pêches et les anciens silos du quai qui ont vocation à devenir le Futur Musée d'Histoire Maritime. Aux alentours du quai de Terre-Neuve se trouvent plusieurs activités industrielles (cf. 2.8.4 sur les risques industriels).

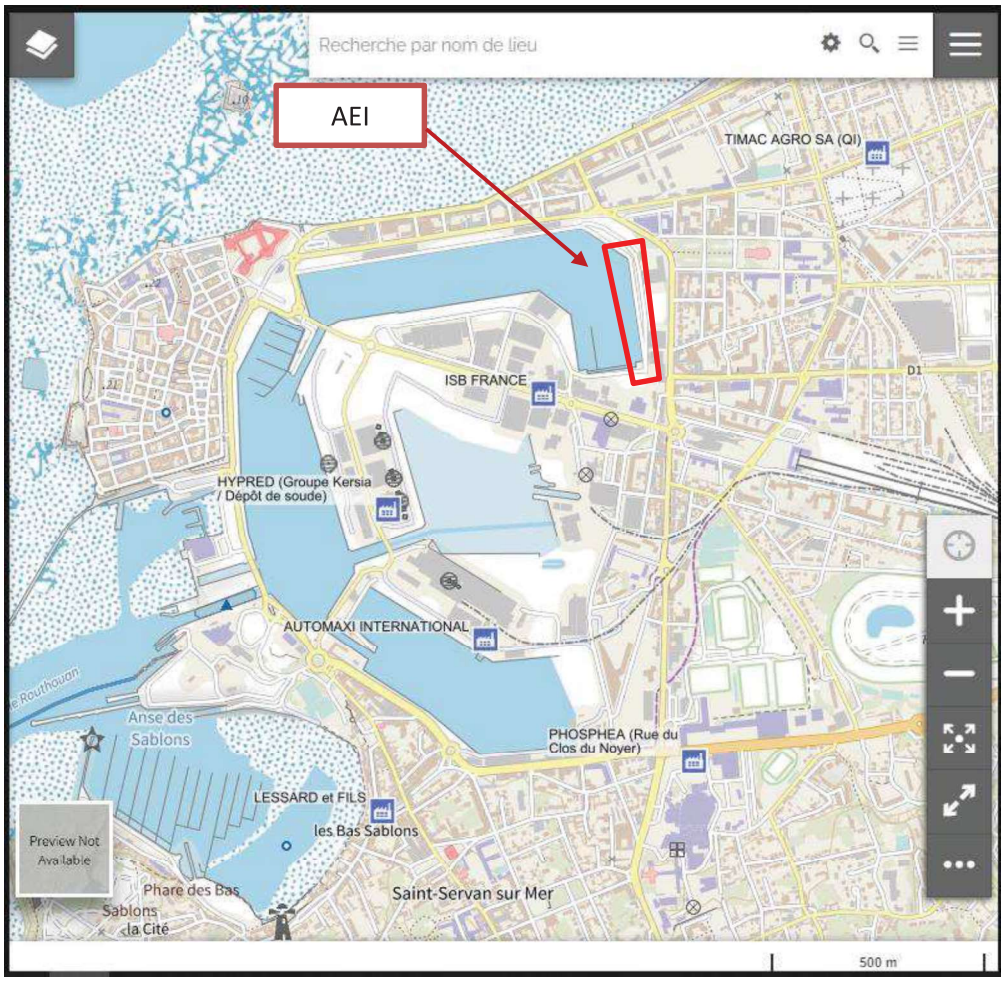


Figure 56 : ICPE situé à proximité du projet (AEI). Source : https://www.georisques.gouv.fr/risques/installations/donnees/carte#/admin/com/35288

Le bassin Duguay-Trouin représente 15 ha au total avec 1500 m de quai utilisables pour le trafic commercial. L'accueil des navires jusqu'à 6000 TPL (tonnes de port en lourd[1]). Les infrastructures du bassin du port de commerce sont un silo à céréales de 65 000 quintaux, neuf magasins de 10 500 m² et deux rampes Ro/Ro.

[1] Correspond au chargement maximal qu'un navire peut emporter.

6.1.5.3 Santé et cadre de vie

L'analyse de cette thématique repose sur l'évaluation de divers facteurs environnementaux susceptibles d'altérer la qualité de vie et la santé humaine, à savoir :

- La qualité de l'eau superficielle et souterraine (CF. CHAPITRE 0) ;
- La qualité de l'air ;
- L'ambiance sonore ;
- L'ambiance lumineuse.

6.1.5.3.1 Qualité de l'air

(Source : Air Breizh)

Air Breizh, association agréée par le Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, est en charge de la surveillance de la qualité de l'aire en Bretagne, conformément à la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (Loi LAURE) du 30 décembre 1996 intégrée au Code de l'environnement. Cette loi prévoit le droit à chacun de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé.

La station Rocabey, qui se trouve environ à 1 km du port intérieur de Saint-Malo, au niveau du bassin Duguay-Trouin, permet de mesurer les concentrations de fond en dioxyde d'azote, ozone et particules fines PM10 et PM2.5.

Les données présentées ci-dessous sont celles enregistrées dans l'agglomération de Saint-Malo en 2021 :

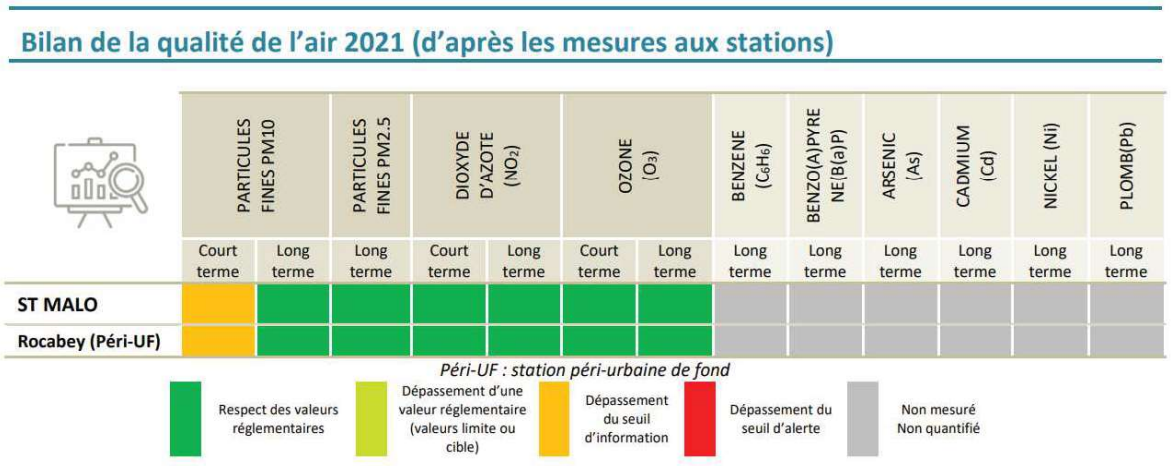


Figure 57 : Synthèse de la qualité de l'air dans l'agglomération de Saint-Malo en 2021. Source : Bilan annuel 2021 – Air Breizh.

Au niveau de la station Rocabey, certaines sources peuvent venir altérer la qualité de l'air, en particulier les activités anthropiques comme la circulation urbaine et/ou les activités industrielles se situant aux alentours. En effet, ces secteurs sont les principaux émetteurs de PM10 dans la zone concernée.

6.1.5.3.2 Ambiance sonore

(Source : https://www.ville-saint-malo.fr/medias/2019/04/Plan-de-prevention-du-bruit-2019.pdf)

L'ambiance sonore est un élément constitutif du cadre de vie. Le bruit est considéré par la population comme une nuisance environnementale majeure et comme une des premières atteintes à la qualité de vie.
L'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la ville de Saint-Malo est basée :

- Sur un diagnostic acoustique territorialisé fondé sur les résultats de la cartographie du bruit et identifiant les zones de bruit ;
- La description des mesures et actions réalisées, prévues et envisagées pour permettre la réduction du bruit.

On notera six zones bruyantes le long du réseau routier. Des actions de réduction ou de prévention de lutte contre le bruit dans l'environnement ont été réalisées au cours des dix dernières années.

Le réseau cartographié correspond aux voies supportant un trafic journalier supérieur à 8 200 véhicules/jour.

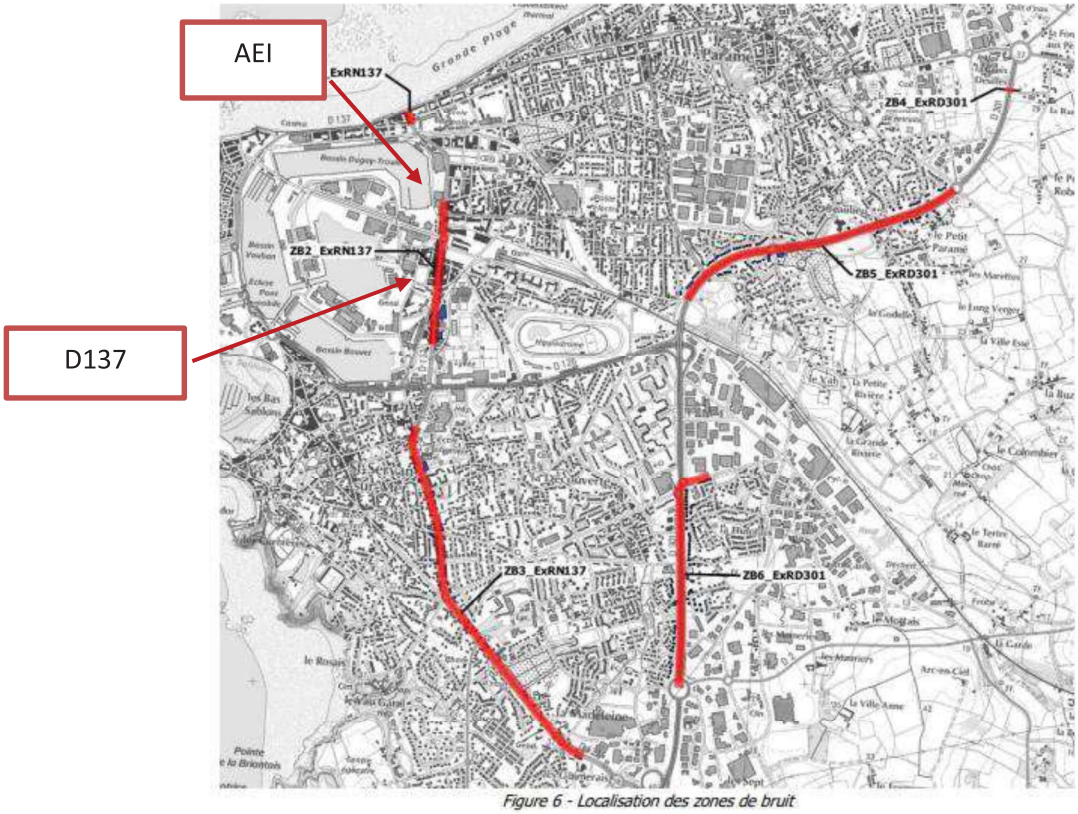


Figure 58 : Localisation des infrastructures bruyantes (AEI). Source : PPBE Orféa acoustique.

La route D137, aussi appelée voie de la Liberté, contournant à l'Est l'AEI, est concernée par les infrastructures étudiées dans le cadre du PPBE.
Outre les infrastructures de transport génératrices d'émissions sonores à proximité de l'AEI, il apparaît également que les nuisances sonores sont également réglementées. L'article 6 de l'arrêté préfectoral portant réglementation des bruits de voisinage du 10/07/2000 met en avant que les travaux doivent être interrompus entre 20 h et 7 h et toute la journée des dimanches et jours fériés.
Les travaux devront donc respecter ces contraintes horaires.

6.1.5.3.3 Ambiance lumineuse

L'ambiance lumineuse fait partie des éléments constitutifs du cadre de vie comme pouvant porter atteinte à la qualité de vie.

L'AEI se situe dans une zone d'activité éclairée par des lampadaires aux abords du bassin Duguay-Trouin. La gestion de ces lampadaires est assurée par l'exploitant, ils ne font pas partis de l'éclairage public.



Figure 59 : Eclairage aux abords du quai de Terre-Neuve.

6.1.5.4 Aménagement du territoire & urbanisme

6.1.5.4.1 SRADDET Bretagne

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) « Bretagne » a été adopté par le conseil régional les 17 et 18 décembre 2020. Ce schéma détermine une stratégie du territoire à l'échelle de la région sur 5 ans pour l'aménagement et le développement durable de la région.

Conformément aux dispositions législatives et réglementaires, le SRADDET « Bretagne » est prescriptif et fixe donc des orientations et objectifs de moyen et long terme. Le périmètre du SRADDET est celui d'une grande ambition de développement durable intégrant les enjeux de développement économique et social et les mettant en résonance avec les enjeux de transitions environnementales d'une part et les enjeux de l'aménagement et de l'égalité des territoires d'autre part.
Notons que depuis la loi NOTRe du 27 juillet 2015, le SRADDET englobe le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et le schéma régional climat-air-énergie (SRCAE).

Saint-Malo a la particularité d'être une ville portuaire touristique contribuant au développement économique et touristique du territoire régional. Par conséquent, le projet de réhabilitation du quai de Terre-Neuve doit s'inscrire dans la logique du SRADDET Bretagne en termes d'aménagement du territoire.

6.1.5.4.2 SCoT

Le SCoT est un document d'urbanisme qui définit les grandes orientations sur des thématiques diverses (habitats, développement économique, transports, etc.) en respectant les principes de développement durable. Ce cadre de référence permet de coordonner les réflexions, et de renforcer la cohérence entre les politiques d'aménagement sur le territoire.

A l'échelle de la communauté de Saint-Malo, le SCoT a été approuvé le 8 décembre 2017 et modifié le 6 mars 2020.

Le projet de réhabilitation du quai de Terre-Neuve s'inscrit au sein des objectifs d'aménagement et de développement durable (PADD) du SCoT. En effet, les objectifs définis dans l'actualisation de la charte portuaire ont été intégrés aux objectifs du PADD[2].

[2] SCoT de Saint-Malo, du 10/03/17, page 10.

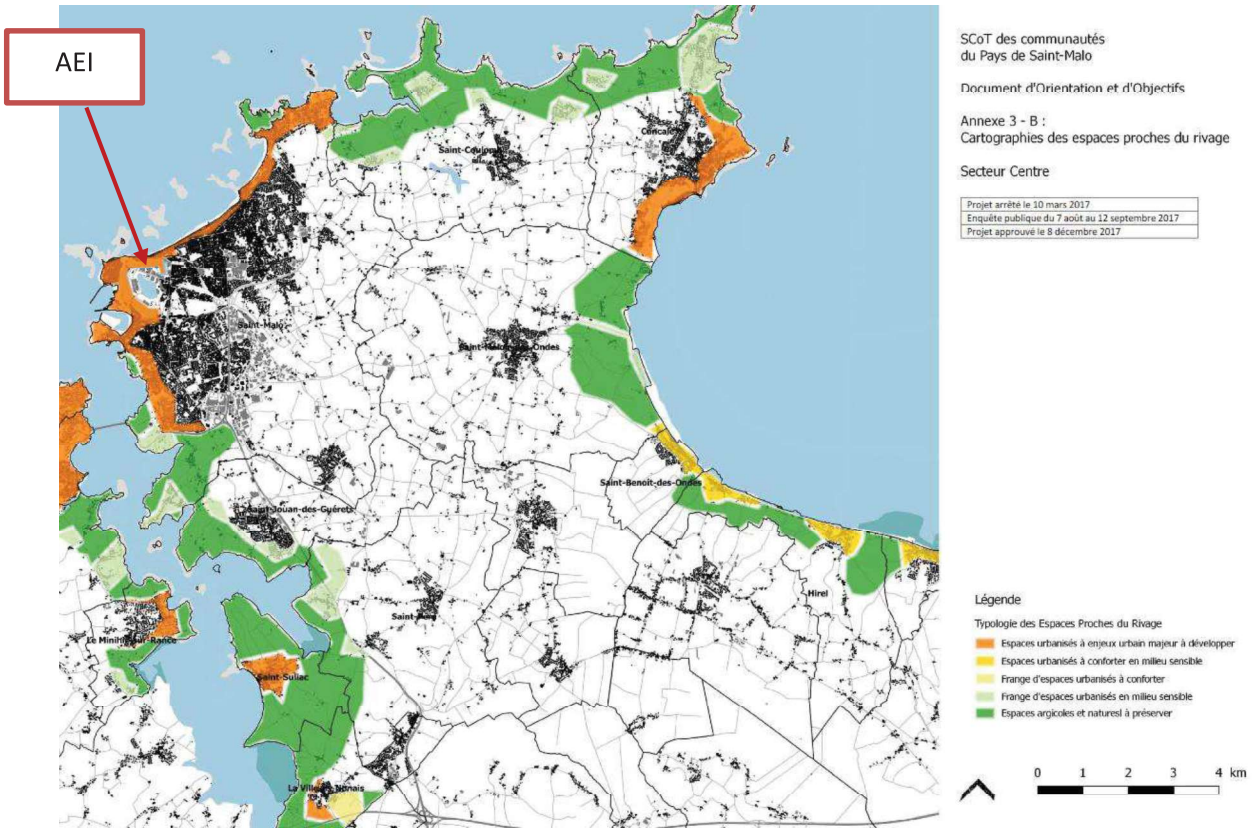


Figure 60 : Cartographie des espaces proches du rivage (AEI). Source : SCoT Pays de Saint-Malo (2017).

6.1.5.4.3 Règlement du PLU de Saint-Malo

La mise en œuvre effective du SCoT passe par les documents d'urbanisme locaux dont le Plan Local d'Urbanisme (PLU). Le PLU est la traduction réglementaire du projet urbain illustrant une politique globale d'aménagement et de renouvellement de la ville.

Approuvé par le conseil municipal en 2006 et mis à jour en 2020, le règlement du PLU fixe les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols de la commune de Saint-Malo.

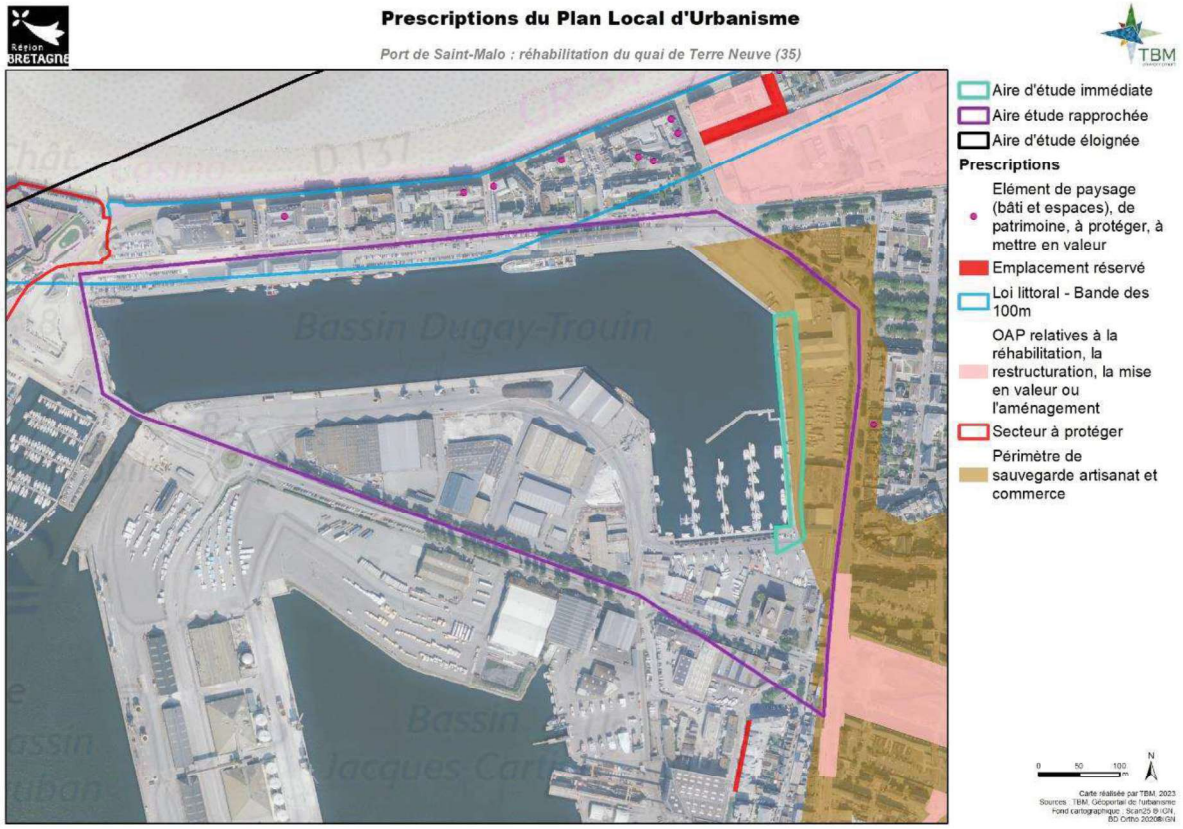


Figure 61 : Prescriptions du PLU

L'AEI se situe en zone UPA correspondant à la zone du port de commerce.

Remarque : les éléments de paysage, de patrimoine à protéger, à mettre en valeur correspondent aux espaces paysagers à protéger (EPP). Il s'agit d'éléments naturels qui participent à la trame verte et bleue (TVB). Les EPP sont la déclinaison des objectifs du PADD et des OAP sur ces thématiques[3]. Ces EPP sont différents des monuments historiques. Les abords de ces derniers et leurs servitudes sont présentés dans le chapitre 6.1.4, p.66.

[3] Articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme ;

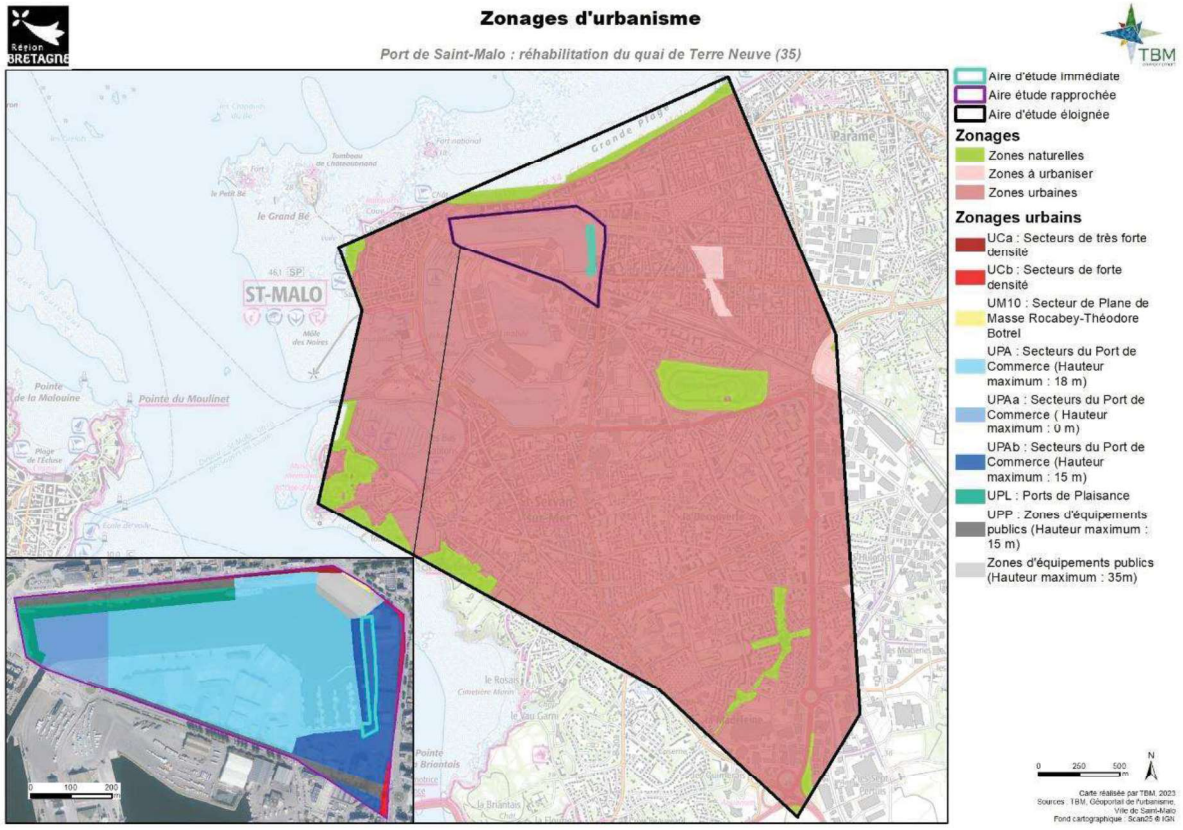


Figure 62 : Zonage d'urbanisme

Saint-Malo présente la caractéristique d'avoir un complexe industrialo-portuaire au cœur de la ville. Les franges portuaires le long du bassin Duguay-Trouin sont à l'interface entre les activités portuaires et la ville. Le quai de Terre-Neuve contribue à assoir la vocation d'équipement lié au tourisme et aux manifestations de la frange Nord. La frange Sud quant à elle doit conserver une vocation liée à la vie du port.

6.1.5.5 Risques

(Source : Géorisques, DICRIM 2015)

6.1.5.5.1 Risques inondation et submersion marine

La commune de Saint-Malo est **concernée par le risque inondation et submersion marine**. Ces deux phénomènes peuvent être définis de la manière suivante : inondation temporaire des zones côtières par la mer dans des conditions météorologiques et de marées défavorables (augmentation du niveau moyen de la mer pendant une dépression, déferlement de fortes vagues).

Pour les territoires exposés aux risques les plus forts, tel que la submersion marine, un plan de prévention des risques naturels prévisibles de submersion marine (PPRSM) est établi pour prévenir les risques prévisibles majeurs d'inondations sur le territoire. Saint-Malo dispose d'un PPRSM depuis 2010, mis à jour le 18 juillet 2017.

D'après la carte de l'aléa submersion marine ci-dessous, il apparaît que l'AEI est concernée par un aléa moyen à très fort selon les endroits. En effet, elle est située dans une zone où l'inondation par submersion marine peut être causée en arrière de la chaussée du Sillon, par forts coefficients de marée associés à une mer forte et agitée avec une houle de secteur Nord-Ouest.

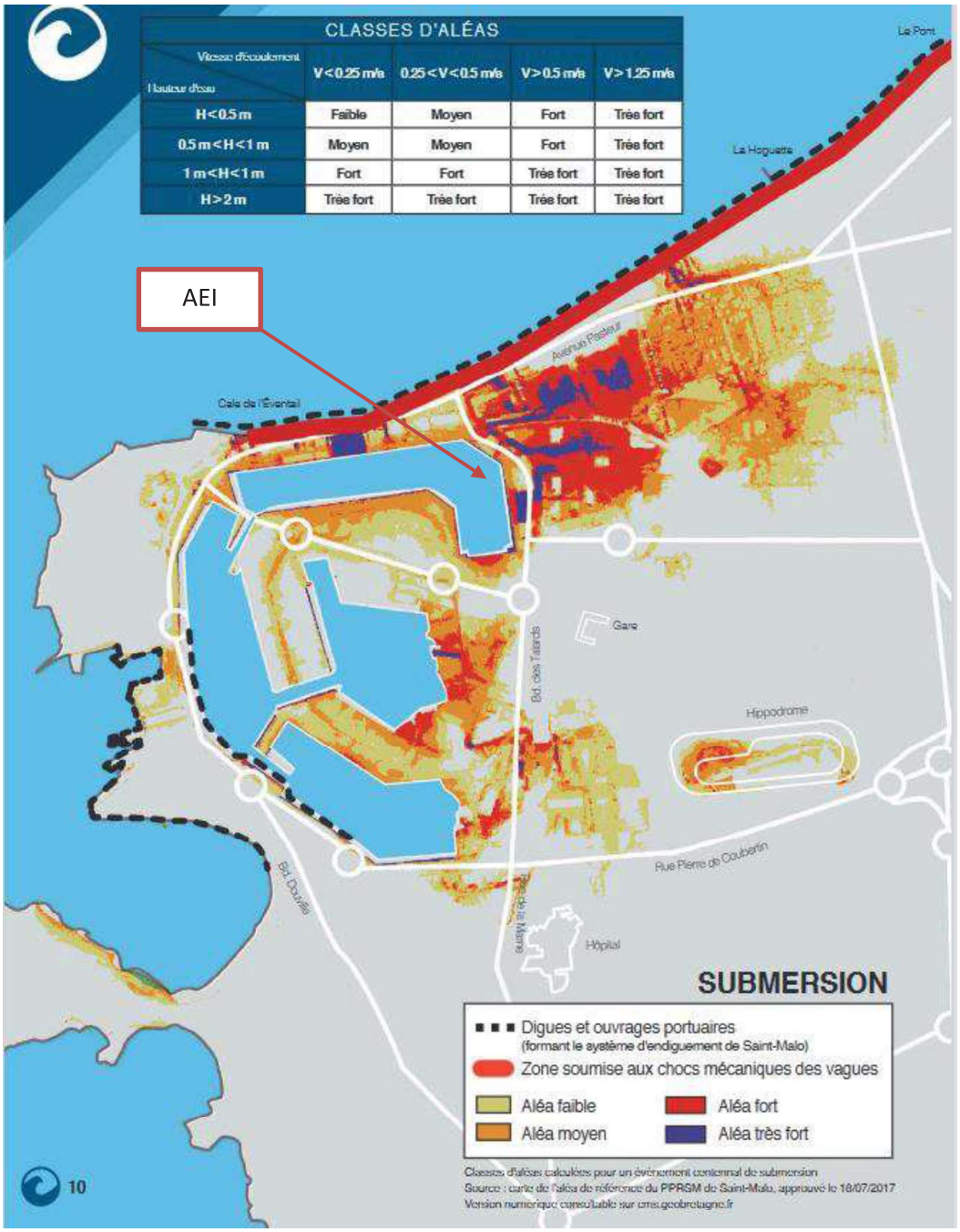


Figure 63 : Risque submersion sur la commune de Saint-Malo (AEI). Source : DICRIM.

6.1.5.5.2 Risque sismique

L'ensemble du département d'Ille-et-Vilaine est classé en **zone sismique 2** sur une échelle de 5, c'est-à-dire que la sismicité est faible mais non nulle.

6.1.5.5.3 Risques météorologiques

Les risques météorologiques en Ille-et-Vilaine incluent les vents violents, les fortes précipitations, les orages, la neige, le verglas, le grand froid et la canicule. Sur la commune de Saint-Malo, la conjugaison des fortes précipitations et des vents violents peut entraîner des inondations, la saturation du réseau d'évacuation des eaux pluviales, des chutes d'équipements sur les voies publiques, etc.

6.1.5.5.4 Risque industriel

Sur le territoire de la commune de Saint-Malo, il n'y a pas d'entreprise classée « SEVESO » c'est-à-dire qui présente un risque industriel majeur. Néanmoins, la commune compte 18 sites industriels soumis à autorisation au titre des ICPE. Ces installations peuvent présenter des risques d'incendie avec fumées toxiques et/ou d'explosion, au niveau notamment de la zone portuaire, concernant le présent projet.

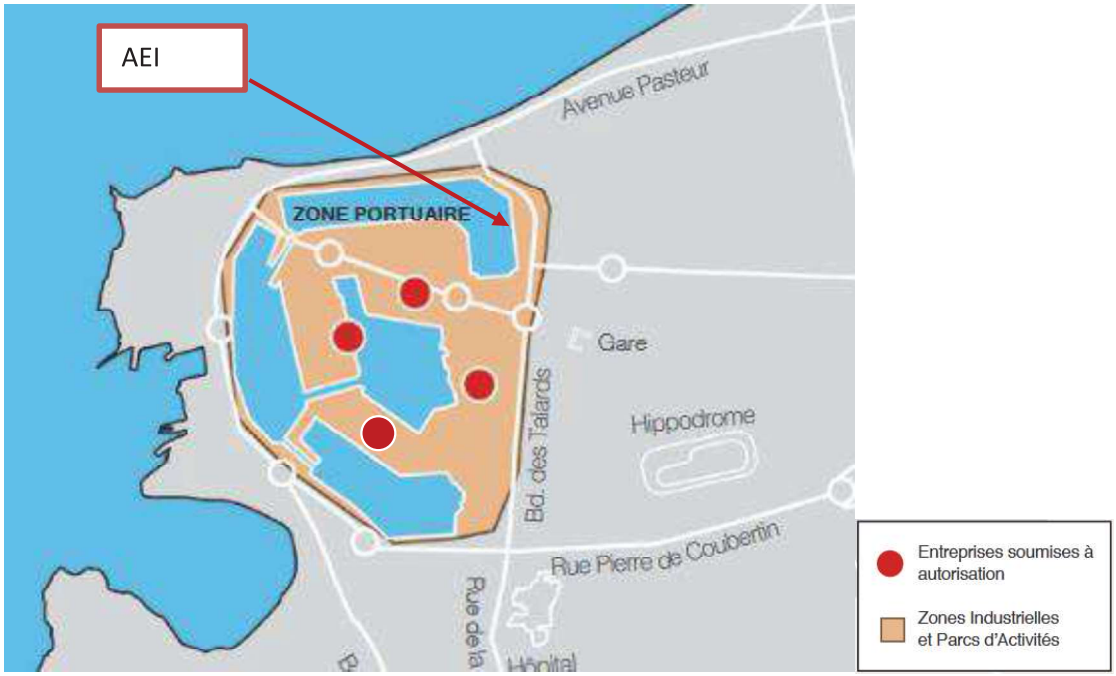


Figure 64: Risque industriel sur la commune de Saint-Malo (AEI). Source : DICRIM

Dans l'AEI se trouvent quatre entreprises soumises à autorisation au titre de la nomenclature ICPE :

- En face du quai Duguay-Trouin, l'entreprise ISB France est une ICPE dont l'activité principale est du commerce de gros, à l'exception des automobiles et des motocycles ;
- L'entreprise HYPRED situé dans le bassin Jacques Cartier est ICPE pour le risque de dépôt de soude lié à son activité de fabrication de savons, détergents et produits d'entretien ;
- L'entreprise Automaxi international situé sur un des quais du bassin Bouvet est une ancienne ICPE dont l'activité est en fin d'exploitation ;
- L'entreprise TIMAC située au niveau du quai intérieur est une ICPE soumise à autorisation dont l'activité principale est la production industrielle d'engrais à base de phosphore, d'azote ou de potassium.

6.1.5.5.5 Risques technologiques

(Source : DICRIM, DDRM d'Ille-et-Vilaine, Géorisques)

6.1.5.5.5.1 Les transports de matières dangereuses (TMD)

Le risque lié au transport de matières dangereuses se définit comme la suite d'un accident se produisant lors d'un transport de marchandises toxiques, explosives, radioactives, etc. D'après le DICRIM de la commune, il apparaît que la commune de Saint-Malo est concernée par le risque de transport de matière dangereuses (voie routière, voie ferroviaire, voie maritime et le gazoduc). En effet, comme précisé sur carte ci-dessous, une canalisation de transport de matières dangereuses (gaz naturel) se trouve jusque dans le quai intérieur. Par conséquent, il y a un risque de rejet dans le port intérieur. Cette canalisation n'est pas concernée par le projet.

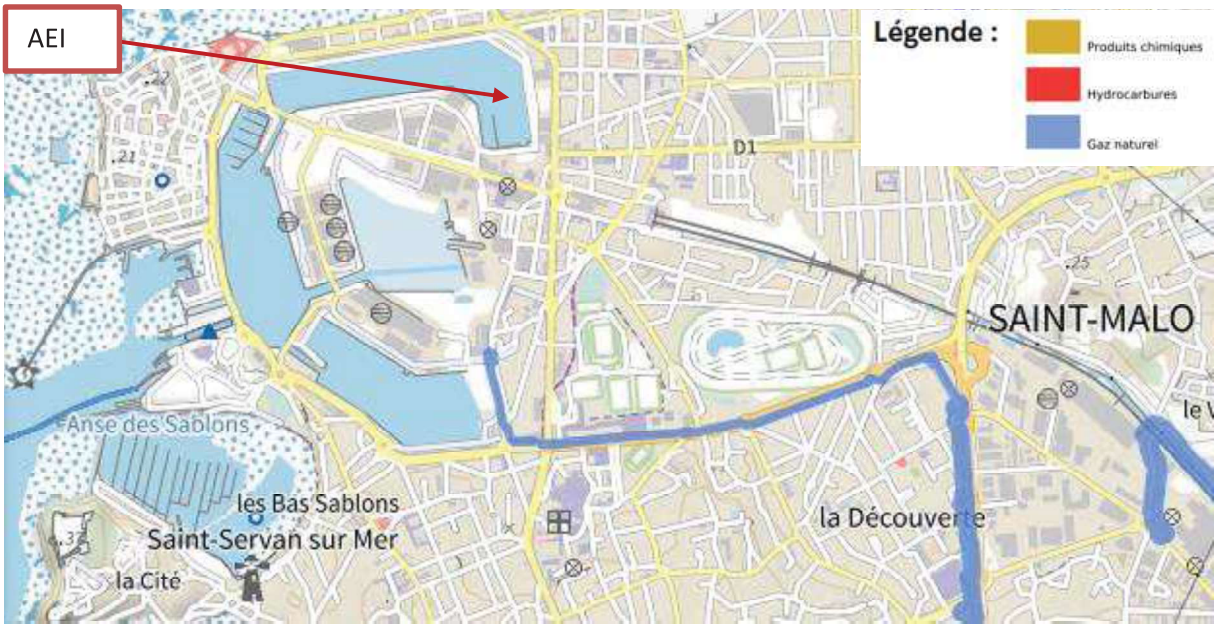


Figure 65 : Canalisation de transport de matières dangereuses (AEI). Source : Géorisques

« Dans les zones portuaires, le règlement des ports maritimes (RPM) définit les conditions de manutention des marchandises dangereuses. Ce règlement national est adapté localement par un arrêté préfectoral qui fixe les conditions adaptées à chaque port en fonction des trafics et de la nature des marchandises dangereuses présentes. Le port de Saint-Malo, situé au cœur de l'agglomération, et sur lequel s'exerce un trafic de nitrate d'ammonium, fait l'objet d'un règlement local pour le transport et la manutention des matières dangereuses mis à jour le 4 février 2014. Un arrêté du 20 novembre 2020 est venu renforcer encore ce règlement. »[4]

En l'occurrence, le projet ne contrevient pas aux dispositions du règlement selon le Titre V du document[5].

[4] Extrait du DDRM d'Ille et Vilaine, édition 2021, page 100 : https://webissimo-ide.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ddrm_2021_-_version_hq_cle7c6711.pdf

[5] Règlement local pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses du port de commerce de Saint-Malo, 20 novembre 2020 : https://www.saintmalo-cancale.port.bzh/medias_front/documents/100916RLMD-st-malo-20-11-2020.pdf

6.1.5.5.5.2 Les sites et sols pollués

(Source : CASIAS, Géorisques)

La carte des anciens sites industriels et activités de services (CASIAS) contient les anciens sites industriels et activités de services recensés sur le territoire français, repris de l'ancienne base de données BASIAS.

La consultation de ces données a permis d'identifier deux sites pollués :

- Le site référencé SSP000838001[6] ;
- Le site référencé SSP000291001[7].

Ces sites correspondent respectivement à un ancien dépôt d'hydrocarbures et à une activité de fabrication de barres de toit et portes-vélos.

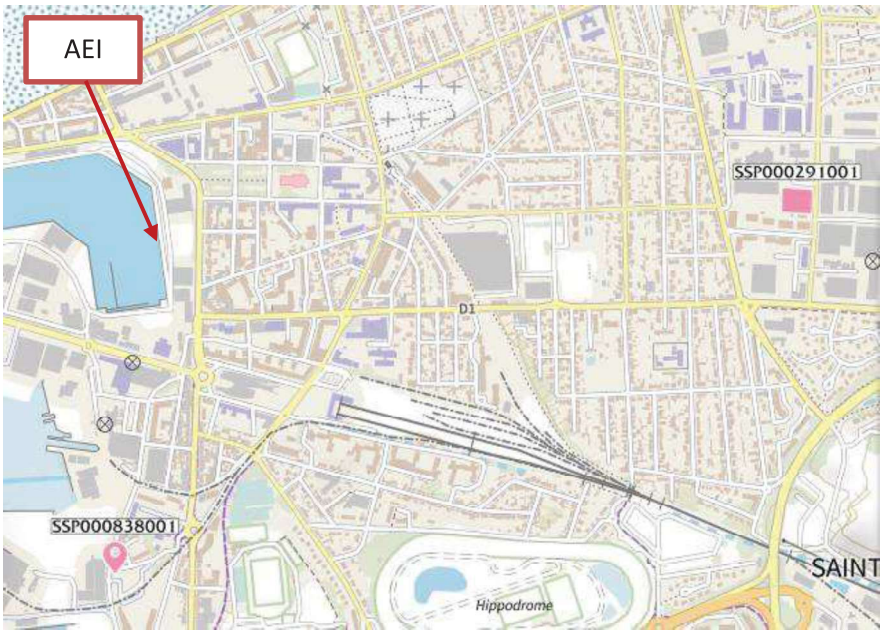


Figure 66 : Carte des sites et sols pollués (AEI). Source : Géorisques.

S'agissant du dépôt d'hydrocarbures, dans le cadre d'un projet de réhabilitation du site, un plan de gestion a été réalisé en 2010. Afin de traiter la nappe, des travaux de pompage et d'écrémage ont été réalisés début 2012.

Concernant l'activité de fabrication de barres de toit et de portes-vélos, l'activité n'a jamais été déclarée et a cessé en 2009.

Dans les deux cas, l'instruction de cessation d'activité est toujours en cours.

[6] https://fiches-risques.brgm.fr/georisques/infosols/instruction/SSP000838001
[7] https://fiches-risques.brgm.fr/georisques/infosols/instruction/SSP000291001

6.1.6 Bilan des enjeux de l'AEI et effets potentiels associés du projet

6.1.6.1 Méthodologie d'analyse et évaluation des enjeux

« L'enjeu représente pour la portion de la zone considérée comme zone de projet, compte tenu de son état initial ou prévisible, une valeur au regard des préoccupations écologiques, patrimoniales, paysagères ou de santé. L'enjeu est défini sur des critères tels que la qualité, la rareté, l'originalité, la diversité, la richesse, le statut de protection, etc.. » *Guide d'évaluation des impacts sur l'environnement des parcs éoliens en mer (édition 2017).*

Cet enjeu doit être défini en dehors de toute considération liée au projet.

Six niveaux sont retenus : très fort, fort, moyen, faible, négligeable et nul.
Le tableau suivant présente les critères considérés pour déterminer le niveau d'enjeu de chaque facteur de l'état initial.

Tableau 17 : Description des niveaux d'enjeu

Niveau d'enjeu	Description
Très fort	Facteur bénéficiant de protections réglementaires strictes et présentant une influence dépassant le cadre départemental et représentant une valeur majeure pour la population
Fort	Facteur bénéficiant de protections réglementaires strictes et/ou présentant une influence à partir de l'échelle départementale et/ou représentant une valeur importante pour la population
Moyen	Facteur présentant une influence minimum à l'échelle supra-locale et/ou présentant un statut réglementaire non strict et/ou présentant des caractéristiques suscitant un intérêt pour la population
Faible	Facteur présentant un intérêt à l'échelon local et présentant des caractéristiques justifiant sa mise en valeur
Négligeable	Facteur présentant un intérêt à l'échelle locale
Nul	Facteur non considéré

6.1.6.2 Tableau de synthèse des enjeux et des effets potentiels du projet

Ce tableau reprend les points importants de l'état initial pour lesquels se trouvent des enjeux pour chaque thématique concernée.

Tableau 18 : Synthèse des effets potentiels

Facteurs	Niveau d'enjeu	Justification du niveau d'enjeux	Effets potentiels du projet	
			Phase travaux	Phase exploitation
Facteurs météorologiques	Négligeable	Enjeu négligeable	Prise en compte des facteurs météorologiques dans le cadre des travaux (vents, pluviométrie).	Absence d'effet significatif du projet. Le quai sera remis en état et les usages antérieurs pourront reprendre.
Milieu marin et portuaire - Topographie et Bathymétrie	Faible	Le quai de Terre-Neuve est dégradé et la topographie de l'ouvrage est donc variable. Le niveau bathymétrique est stable au droit de l'ouvrage.	**Effet permanent, direct, neutre** Modification légère et localisée de la bathymétrie liée aux travaux de démolition du quai Ro-Ro.	**Effet permanent, direct, neutre** Modification légère et localisée de la bathymétrie liée à la démolition du quai Ro-Ro.
Milieu marin et portuaire - Qualité des eaux du port		Qualité des eaux du port dégradée Mouvements et renouvellement d'eau faible au sein du port	**Effet temporaire, direct et indirect, négatif** Risque de pollution accidentelle et remise en suspension de fines – altération de la qualité des eaux.	Absence d'effet significatif du projet. Le quai sera remis en état et les usages antérieurs pourront reprendre.
Réseau d'eau pluviale		Réseau d'eau pluviale présent au droit de l'ouvrage et présence de dalots pour la gestion de la lutte contre la submersion marine	Prise en compte des infiltrations et gestion du pluvial, sur et dans le corps de l'ouvrage. **Effet temporaire, direct et indirect, négatif** Risque de pollution accidentelle – altération de la qualité des eaux.	Les eaux pluviales ne s'infiltreront plus dans le corps du quai. Le réseau d'eau pluviale sera maintenu.
Biodiversité	Négligeable	Absence d'enjeu lié aux périmètres de protection et à la faune flore et l'habitat	**Effet temporaire, direct, négatif**	Absence d'effet significatif du projet. Le quai sera remis en

			Dérangement localisé de la faune	état et les usages antérieurs pourront reprendre.
Paysage et patrimoine	Moyen	Présence d'un Monument Historique (PDA) en non co-visibilité	**Effet temporaire, direct, négatif** Présence du chantier pouvant altérer la qualité paysagère sur les quais de Terre-Neuve et Ro-Ro.	Absence d'effet significatif du projet de réfection du quai de Terre-Neuve. La démolition du quai Ro-Ro et de la darse modifieront le paysage actuel.
Santé et cadre de vie	Faible	Présence de nuisances sonores liées aux activités présentes sur l'arrière du quai, problématique de qualité d'air sur le territoire Malouin, lumière existante sur le quai.	**Effet temporaire, direct, négatif** Dérangement des voies de circulation, augmentation du bruit, des vibrations et de poussières.	Absence d'effet significatif du projet. Le quai sera remis en état et les usages antérieurs pourront reprendre.
Activités socio-économiques	Faible	L'AEI est occupé d'activités en lien avec le milieu portuaire (locaux technique, ponton d'amarrage, etc.) L'AEI n'est pas un site touristique contrairement à la cité corsaire. L'AEI n'est pas constituée d'habitations.	**Effet temporaire, direct, négatif** Dérangement des voies de circulation, bruit.	
Aménagement et urbanisme	Faible	Cadrage par des plans et programmes	Les travaux ne sont pas contraires aux plans et programmes.	
Risques	Fort	Submersion marine et inondation + Industriel	Le projet n'a pas pour vocation à amplifier les risques. Il a pour but de réhabiliter le quai à l'identique.	

Les facteurs suivants ne représentent pas d'enjeu particulier au droit de l'AEI :

- **Fonctionnement du niveau d'eau du port** et **marée** : la zone n'est pas soumise à l'influence de la marée mais seulement au niveau d'eau du port maintenu pas des écluses et pouvant être abaissé occasionnellement ;
- **Nature des fonds** : la nature des fonds est homogène au droit des quais. Seule leur qualité peut représenter un enjeu pour la poursuite de l'analyse ;
- **Réseau hydrographique** : aucun réseau hydrographique n'est concerné directement par l'AEI ; en revanche, le réseau d'eau pluvial est connecté aux réseaux d'eaux de pluie du territoire ;
- **Captage d'eau** : L'AEI est déconnectée des captages d'eau alimentant le territoire malouin ;
- **Tourisme** : l'enjeu lié au tourisme est important sur la commune ; toutefois, l'AEI n'est pas une zone concernée par le tourisme mais plutôt par l'activité nautique de loisir.
- **Emplois** : la prise en compte des emplois sur le site ne représente pas un enjeu significatif pour la poursuite de l'analyse.

6.1.7 Projets susceptibles d'avoir des effets cumulés

Dans la zone du projet on recense plusieurs projets connus[8] au titre de l'article R.122-5 et suivants du Code de l'environnement en date du 12 avril 2023.

Tableau 19 : Analyse des effets cumulés

Type de projet	Régime	Localisation	Effets potentiels
Rénovation d'une canalisation souterraine de distribution d'eau potable	Examen au cas par cas : arrêté du 03.05.2022	A environ 2 km du projet	**Risque de rejet,** Risque de pollution accidentelle des eaux, Risque d'émission de poussières, Risque de pollution accidentelle des sols (artificialisés), Perturbation temporaire du trafic.
Construction de logements et commerces en renouvellement urbain	Examen au cas par cas : arrêté du 08.12.2022	A environ 3 km du projet	
Construction de la ZAC du Général De Gaulle	Etude d'impact avril 2022 ; avis de la MRAe juillet 2022	A environ 4 km du projet	
Projet de renouvellement de l'Intermarché de la Découverte	Avis de la MRAe en mars 2021	A environ 4 km du projet	

6.2 Compatibilité des plans et programmes

6.2.1 Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)

Le SDAGE est le cadre d'objectifs généraux et de cohérence pour les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de son territoire. A ce titre, il définit pour une période de 6 ans :

- Les grandes orientations pour garantir une gestion visant à assurer la préservation des milieux aquatiques et la satisfaction des différents usagers de l'eau ;
- Les objectifs de qualité et de quantité à atteindre pour chaque cours d'eau, chaque plan d'eau, chaque nappe souterraine, chaque estuaire et chaque secteur du littoral ;
- Les dispositions nécessaires pour prévenir toute détérioration et assurer l'amélioration de l'état des eaux et des milieux aquatiques.

L'analyse préliminaire de la compatibilité du projet aux orientations fixées au terme du SDAGE 2022-2027 réalisée ci-dessous permet de soulever les sujets et enjeux à considérer dès la phase de conception du projet. Les dispositions intéressant le projet apparaissent en bleu.

[8] Source : DREAL Bretagne : https://geobretagne.fr/m/?layers=dreal_b:ae_casparcas&title=Examen%20au%20cas%20par%20cas%20en%20Bretagne, MRAe Bretagne.

Tableau 20 : Analyse préliminaire de la compatibilité du projet aux orientations fixés par le SDAGE 2022-2027 Loire-Bretagne

Orientations fondamentales		
Chapitre	**Orientations**	**Compatibilité du projet**
CHAPITRE 1 : repenser les aménagements des cours d'eau dans leur bassin versant	1A - Préservation et restauration du bassin versant	Non concerné
	1B - Prévenir toute nouvelle dégradation des milieux	Non concerné
	1C - Restaurer la qualité physique et fonctionnelle des cours d'eau, des zones estuariennes et des annexes hydrauliques	Non concerné
	1D - Assurer la continuité longitudinale des cours d'eau	Non concerné
	1E - Limiter et encadrer la création de plans d'eau	Non concerné
	1F - Limiter et encadrer les extractions de granulats alluvionnaires en lit majeur	Non concerné
	1G - Favoriser la prise de conscience	Non concerné
	1H - Améliorer la connaissance	Non concerné
	1I - Préserver les capacités d'écoulement des crues ainsi que les zones d'expansion des crues et les capacités de ralentissement des submersions marines	Non concerné
CHAPITRE 2 : réduire la pollution par les nitrates	2A - Lutter contre l'eutrophisation marine due aux apports du bassin versant de la Loire	Non concerné
	2B - Adapter les programmes d'actions en zones vulnérables sur la base des diagnostics régionaux	Non concerné
	2C - Développer l'incitation sur les territoires prioritaires	Non concerné
	2D - Améliorer la connaissance	Non concerné
CHAPITRE 3 : réduire la pollution organique, phosphorée et microbiologique	3A - Poursuivre la réduction des rejets ponctuels de polluants organiques et phosphorés	Non concerné
	3B - Prévenir les apports de phosphore diffus	Non concerné
	3C - Améliorer l'efficacité de la collecte des eaux usées	Non concerné
	3D - Maîtriser les eaux pluviales par la mise en place d'une gestion intégrée à l'urbanisme	Non concerné
	3E - Réhabiliter les installations d'assainissement non collectif non conformes	Non concerné
CHAPITRE 4 : maîtriser et réduire la pollution par les pesticides	4A – Réduire l'utilisation des pesticides et améliorer les pratiques	Non concerné
	4B - Promouvoir les méthodes sans pesticides dans les collectivités et sur les infrastructures publiques	Non concerné
	4C - Développer la formation des professionnels	Non concerné
	4D - Accompagner les particuliers non agricoles pour supprimer l'usage des pesticides	Non concerné
	4E - Améliorer la connaissance	Non concerné
CHAPITRE 5 : maîtriser et réduire les pollutions dues aux micropolluants	5A - Poursuivre l'acquisition des connaissances	Non concerné
	5B - Réduire les émissions en privilégiant les actions préventives	Non concerné
	5C - Impliquer les acteurs régionaux, départementaux et les grandes agglomérations	Non concerné
CHAPITRE 6 : protéger la santé en protégeant la ressource en eau	6A - Améliorer l'information sur les ressources et équipements utilisés pour l'alimentation en eau potable	Non concerné
	6B - Finaliser la mise en place des arrêtés de périmètres de protection sur les captages	Non concerné
	6C - Lutter contre les pollutions diffuses par les nitrates et pesticides dans les aires d'alimentation des captages	Non concerné
	6D - Mettre en place des schémas d'alerte pour les captages	Non concerné
	6E - Réserver certaines ressources à l'eau potable	Non concerné
	6F - Maintenir et/ou améliorer la qualité des eaux de baignade et autres usages sensibles	Le site projet se trouve au sein du bassin intérieur du port de Saint-Malo. Les eaux du port ne sont que très peu connectées aux eaux de la Rance et de la Manche dont les usages peuvent relever de zone de baignade et autres usages sensibles. Les fines retomberont majoritairement au fond du bassin et ne traverseront pas l'écluse.
	6G - Mieux connaître les rejets, le comportement dans l'environnement et l'impact sanitaire des micropolluants	Les travaux peuvent générer des rejets et une remise en suspension de fines et altérer ainsi la qualité des eaux du port intérieur. Les fines retomberont majoritairement au fond du bassin et ne traverseront pas l'écluse. Ainsi, les volumes seront faibles et des mesures ont été prévues afin de limiter l'exportation de fines et de polluants en dehors du bassin.
CHAPITRE 7 : gérer les prélèvements d'eau de manière équilibrée et durable	7A - Anticiper les effets du changement climatique par une gestion équilibrée et économe de la ressource en eau	Non concerné
	7B - Assurer l'équilibre entre la ressource et les besoins en période de basses eaux	Non concerné
	7C - Gérer les prélèvements de manière collective dans les zones de répartition des eaux et dans le bassin concerné par la disposition 7B-4	Non concerné
	7D - Faire évoluer la répartition spatiale et temporelle des prélèvements, par stockage hors période de basses eaux	Non concerné
	7E - Gérer la crise	Non concerné
CHAPITRE 8 : préserver et restaurer les zones humides	8A - Préserver et restaurer les zones humides pour pérenniser leurs fonctionnalités	Non concerné
	8B - Préserver les zones humides dans les projets d'installations, ouvrages, travaux et activités	Non concerné
	8C – Préserver, gérer et restaurer les grands marais littoraux	Non concerné
	8D - Favoriser la prise de conscience	Non concerné

	8E - Améliorer la connaissance	Non concerné
CHAPITRE 9 : préserver la biodiversité aquatique	9A - Restaurer le fonctionnement des circuits de migration	Non concerné
	9B - Assurer une gestion équilibrée des espèces patrimoniales inféodées aux milieux aquatiques et de leurs habitats	Non concerné
	9C - Mettre en valeur le patrimoine halieutique	Non concerné
	9D - Contrôler les espèces envahissantes	Non concerné
CHAPITRE 10 : préserver le littoral	10A – Réduire significativement l'eutrophisation des eaux côtières et de transition	Non concerné
	10B – Limiter ou supprimer certains rejets en mer	Les travaux peuvent générer des rejets de fines et altérer ainsi la qualité des eaux du port intérieur. Des pollutions accidentelles peuvent également survenir en phase travaux. Une attention particulière sera portée sur la gestion des déchets et des rejets tout au long des travaux.
	10C – Restaurer et / ou protéger la qualité sanitaire des eaux de baignade	Non concerné
	10D – Restaurer et / ou protéger la qualité sanitaire des eaux des zones conchylicoles et de pêche à pied professionnelle	Non concerné Le projet est situé à au moins 2 km des zones conchylicoles et de pêche à pied professionnelle. Rappel : Les eaux du port ne sont que très peu connectées aux eaux de la Rance et de la Manche.
	10E – Restaurer et / ou protéger la qualité sanitaire des zones de pêche à pied de loisir	Non concerné Les sites de pêche à pied de loisir sont dégradés au sein du bassin versant concerné par le projet. La qualité des sites à proximité du site d'étude est de qualité médiocre à très mauvaise. Rappel : Les eaux du port ne sont que très peu connectées aux eaux de la Rance et de la Manche.
	10F – Aménager le littoral en prenant en compte l'environnement	Non concerné Le projet ne modifiera pas le trait de côte. Les travaux ont pour but de pérenniser les ouvrages au sein du port intérieur de Saint-Malo.
	10G – Améliorer la connaissance des milieux littoraux	Non concerné
	10I – Préciser les conditions d'extraction de certains matériaux marins	Non concerné
CHAPITRE 11 : préserver les têtes de bassin versant	11A - Restaurer et préserver les têtes de bassin versant	Non concerné
	11B - Favoriser la prise de conscience et la valorisation des têtes de bassin versant	Non concerné
CHAPITRE 12 : faciliter la gouvernance locale et renforcer la cohérence des territoires et des politiques publiques	12A - Des Sage partout où c'est « nécessaire »	Non concerné
	12B - Renforcer l'autorité des commissions locales de l'eau	Non concerné
	12C - Renforcer la cohérence des politiques publiques	Non concerné
	12D - Renforcer la cohérence des Sage voisins	Non concerné
	12E - Structurer les maîtrises d'ouvrage territoriales dans le domaine de l'eau	Non concerné
	12F - Utiliser l'analyse économique comme outil d'aide à la décision pour atteindre le bon état des eaux	Non concerné
CHAPITRE 13 : mettre en place des outils réglementaires et financiers	13A - Mieux coordonner l'action réglementaire de l'État et l'action financière de l'agence de l'eau	Non concerné
	13B - Optimiser l'action financière de l'agence de l'eau	Non concerné
CHAPITRE 14 : informer, sensibiliser, favoriser les échanges	14A - Mobiliser les acteurs et favoriser l'émergence de solutions partagées	Non concerné
	14B - Favoriser la prise de conscience	Non concerné
	14C - Améliorer l'accès à l'information sur l'eau	Non concerné

6.2.2 Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)

(Source : http://www.sagerancefremur.com)

La ville de Saint-Malo est concernée par le SAGE Rance Frémur baie de Beaussais, approuvé le 9 décembre 2013.

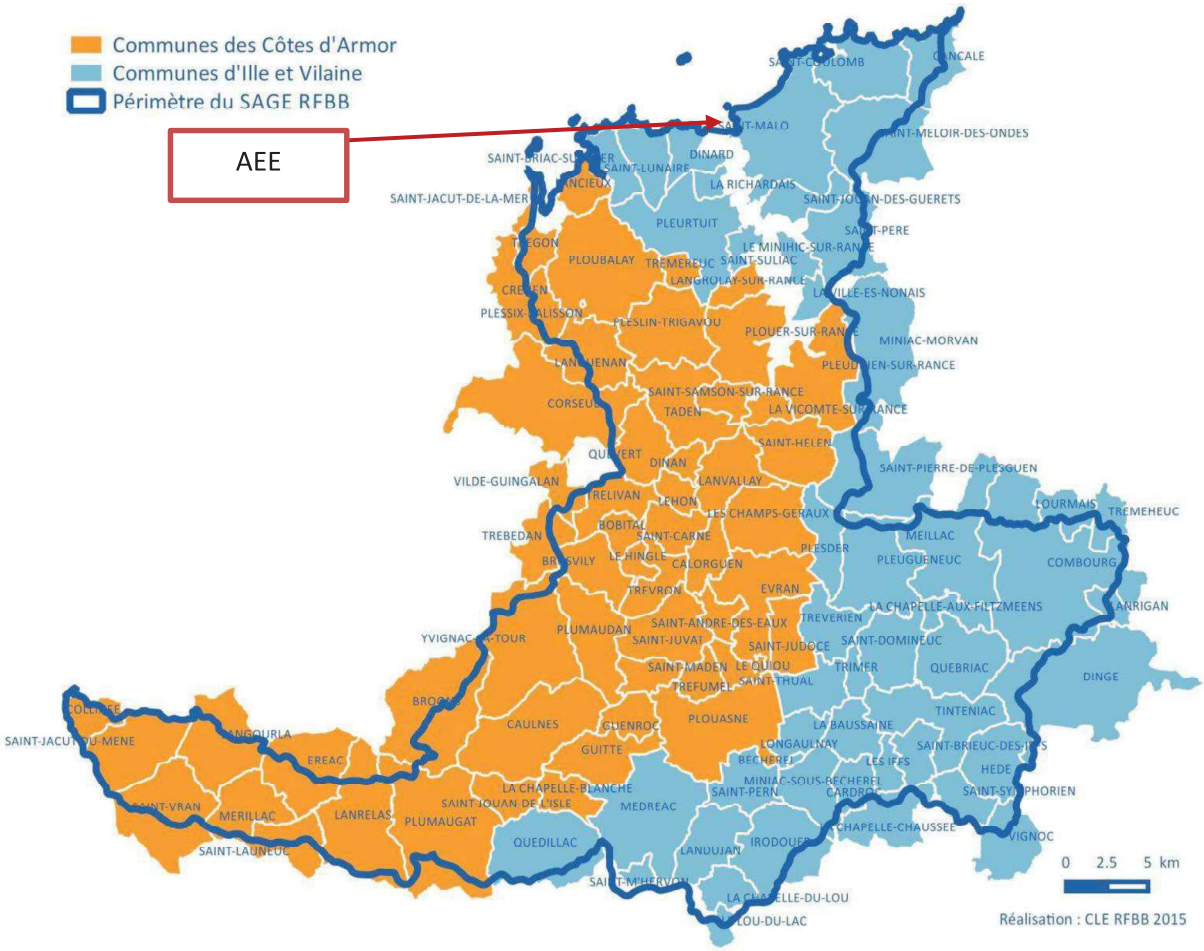


Figure 67 : Carte du SAGE couvert par le SDAGE Loire- Bretagne (AEE). Source : SDAGE Loire-Bretagne.

Les objectifs du SAGE sont les suivants :

Tableau 21 : Objectifs du SAGE Rance Frémur Baie de Beaussais 2013

Objectifs généraux	Règlement	Application au projet
Maintenir ou atteindre le bon état / bon potentiel des milieux aquatiques dans le périmètre du SAGE	Article 1 : Interdire l'accès libre du bétail aux cours d'eau Article 2 : Interdire toute nouvelle création de plan d'eau Article 3 : Interdire la destruction des zones humides	Non concerné
Assurer la satisfaction des différents usages littoraux et les concilier avec l'aménagement et les activités économiques présentes sur le territoire	Article 4 : Interdire les rejets en milieux hydrauliques superficiels pour les nouveaux dispositifs d'assainissement non collectif (ANC) Article 5 : Interdire le carénage sur la grève et les cales de mise à l'eau non équipées Article 6 : Interdire les rejets directs dans les milieux aquatiques des effluents souillés des chantiers navals	Non concerné
Assurer une alimentation en eau potable durable	Non concerné	
Garantir une bonne appropriation du SAGE révisé	Non concerné	
Mettre en œuvre le SAGE révisé	Non concerné	

6.2.3 Contrat de baie

Le contrat de baie est un programme d'actions environnementales de 5 ans visant à assurer une gestion collective et harmonieuse des milieux naturels et des activités socio-économiques, à l'échelle d'une baie ou d'une rade (il existe par ailleurs un Contrat de rivière Baie de la Rance). L'objectif central est souvent de restaurer et gérer la qualité des eaux et des milieux aquatiques. Il peut s'exercer en lien avec d'autres outils de gouvernance territoriale (PLU, PNR, SDAGE, SAGE, etc.).

Le contrat de baie était anciennement animé par l'association CŒUR. Ce contrat de baie est désormais pris en compte par les deux outils de planification sur le territoire que sont le SAGE[9] (planification), présenté dans la partie précédente, et le contrat territorial Rance & Frémur (opérationnel). L'analyse de la compatibilité (*cf. Tableau 21 : Objectifs du SAGE Rance Frémur Baie de Beaussais 2013*), prend en compte les documents précités.

Le contrat territorial consiste en une déclinaison opérationnelle du SAGE. C'est une feuille de route technique et financière créée par l'agence de l'eau Loire Bretagne, les Conseils Départementaux et le Conseil régional de Bretagne. Il est conclu pour une durée maximale de 6 ans avec le porteur de projet, les maîtres d'ouvrages et les partenaires techniques et financiers.
Il permet de déployer les actions sur le terrain.

6.2.4 Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET)

Depuis la loi Notre de 2015, le SRADDET précise la stratégie, les objectifs et les règles fixés par la région dans plusieurs domaines de l'aménagement du territoire. Il se substitue aux :

- Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) ;
- Schéma régional climat air énergie (SRCAE) ;
- Schéma régional d'intermodalité (SRI) ;
- Schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT) ;
- Plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD).

Document unique et transversal, le SRADDET est un document de planification à l'échelle de la région. Il précise la stratégie, les objectifs et les règles fixés par la région dans plusieurs domaines de l'aménagement du territoire. Adopté les 17 et 18 décembre 2020, le périmètre du SRADDET en Bretagne est celui d'une grande ambition de développement durable, intégrant les enjeux de développement économique et social, les mettant en résonance avec les enjeux des transitions environnementales d'une part, avec les enjeux de l'aménagement et de l'égalité des territoires d'autre part. Le SRADDET de la région Bretagne comporte 38 objectifs et 26 règles.

Au regard de cela, le projet de réhabilitation du quai de Terre-Neuve doit s'inscrire dans la logique du SRADDET Bretagne en termes d'aménagement du territoire.

[9] Tableau de bord du SAGE de la Rance Frémur et Baie de Beaussais (édition 2022) : *http://www.sagerancefremur.com/mediastore/11/16940_1_FR_original.pdf*

Figure 68 : Tableau des objectifs du SRADDET Bretagne. Source : SRADDET Bretagne.

1 — Raccorder et connecter la région au monde	
1	Amplifier le rayonnement de la Bretagne
2	Développer des alliances territoriales et assurer la place européenne et internationale de la Bretagne
3	Assurer le meilleur raccordement de la Bretagne au reste du monde
4	Atteindre une multimodalité performante pour le transport de marchandises
5	Accélérer la transition numérique de toute la Bretagne
2 — Accélérer la croissance et notre performance économique par les transitions	
6	Prioriser le développement des compétences bretonnes sur les domaines des transitions
7	Prioriser le développement de la recherche et de l'enseignement supérieur sur les enjeux des transitions
8	Faire de la mer un levier de développement durable pour l'économie et l'emploi à l'échelle régionale
9	Prioriser le développement des secteurs économiques liés aux transitions pour se positionner en leader sur ces domaines
10	Accélérer la transformation du tourisme breton pour un tourisme durable
11	Faire de la Bretagne la Région par excellence de l'agro-écologie et du « bien manger »
12	Gagner en performance économique par la performance sociale et environnementale des entreprises
13	Accélérer le déploiement de nouveaux modèles économiques
14	Bretagne, région pionnière de l'innovation sociale
3 — Faire vivre une Bretagne des proximités	
15	Mieux intégrer la mobilité dans les projets d'aménagement pour limiter les déplacements contraints
16	Améliorer collectivement l'offre de transports publics
17	Inventer et conforter les mobilités alternatives à la voiture solo et répondre aux besoins de toutes les typologies de territoires
18	Conforter, dynamiser et animer les centralités urbaines, périurbaines et rurales
19	Favoriser une nouvelle occupation des espaces rapprochant activités économiques et lieux de vie et de résidence
4 — Une Bretagne de la sobriété	
20	Transformer/revisiter le développement des mobilités au regard des enjeux climatiques et de la qualité de l'air
21	Améliorer la qualité de l'air intérieur et extérieur
22	Déployer en Bretagne une réelle stratégie d'adaptation au changement climatique
23	Accélérer l'effort breton pour l'atténuation du changement climatique
24	Atteindre le 0 enfouissement puis viser le 0 déchet à l'horizon 2040
25	Tendre vers le « zéro phyto » à horizon 2040
26	Intégrer les enjeux de l'eau dans tous les projets de développement et d'aménagement
27	Accélérer la transition énergétique en Bretagne
28	Stopper la banalisation des paysages et de l'urbanisme en Bretagne
29	Préserver et reconquérir la biodiversité en l'intégrant comme une priorité des projets de développement et d'aménagement
30	Garantir comme une règle prioritaire l'obligation de rechercher l'évitement des nuisances environnementales, avant la réduction puis en dernier lieu la compensation
31	Mettre un terme à la consommation d'espaces agricoles et naturels
5 — Une Bretagne unie et solidaire	
32	Conforter une armature territoriale au service d'un double enjeu d'attractivité et de solidarité
33	Favoriser la mixité sociale et la fluidité des parcours individuels et collectifs par le logement
34	Lutter contre la précarité énergétique
35	Favoriser l'égalité des chances entre les territoires
36	Renouveler l'action publique, sa conception et sa mise en œuvre en réponse aux usages réels de nos concitoyen·ne·s
37	Réinventer l'offre de services à la population et son organisation pour garantir l'égalité des chances
38	Garantir l'égalité des droits entre les femmes et les hommes

Figure 69 : Tableau des règles du SRADDET Bretagne. Source : SRADDET Bretagne.

I-A : Équilibre des territoires	
Règle I-1	Vitalité commerciale des centralités
Règle I-2	Production de logements locatifs abordables et mixité
Règle I-3	Développement des polarités
Règle I-4	Identité paysagère du territoire
Règle I-5	Itinéraires et sites touristiques
Règle I-6	Habitat des actifs du tourisme
Règle I-7	Protection des terres agricoles et secteurs prioritaires de renaturation agricole
Règle I-8	Urbanisation et compensation
I-B : Biodiversité et ressources	
Règle II-1	Identification des continuités écologiques et secteurs de renaturation écologique
Règle II-2	Protection et reconquête de la biodiversité
Règle II-3	Espaces boisés et de reboisement
Règle II-4	Qualité de l'air
Règle II-5	Projets de développement, ressource en eau et capacités de traitement
Règle II-6	Activités maritimes
Règle II-7	Déchets et économie circulaire
I-C : Climat énergie	
Règle III-1	Réduction des émissions de GES
Règle III-2	Développement de productions d'énergie renouvelable
Règle III-3	Secteurs de production d'énergie renouvelable
Règle III-4	Performance énergétique des nouveaux bâtiments
Règle III-5	Réhabilitation thermique
Règle III-6	Mesures d'adaptation au changement climatique
Règle III-7	Projection d'élévation du niveau de la mer
I-D : Mobilités	
Règle IV-1	Mobilité sans voiture ou décarbonée
Règle IV-2	Intégration des mobilités aux projets d'aménagement
Règle IV-3	Lisibilité et complémentarité des offres de transports
Règle IV-4	Développement des aires de covoiturage

Le projet est peu concerné par les objectifs du SRADDET sur les volets de continuités écologiques (comme vu précédemment avec la Trame Verte et Bleue (TVB)) et sur le cadre de vie. En effet, à ce jour le quai est dépourvu de zones favorables à l'accueil d'espèces faunistiques et floristiques, puisque le projet se situe dans une trame urbaine dense. Par ailleurs, le projet vise à réhabiliter le quai à l'identique.

Seule la phase de travaux peut générer des effets sur l'environnement et le climat : transport de matériaux, utilisation d'énergie, altération ponctuelle et localisée de la qualité de l'air. Des mesures et plans de prévention seront réalisés et suivis tout au long du chantier pour limiter les rejets dans le milieu et l'utilisation de matière première.

6.2.5 Directive Cadre sur la Stratégie pour le Milieu Marin

Les objectifs environnementaux visent à ramener les pressions exercées par les activités humaines sur le milieu marin à des niveaux compatibles avec le maintien et l'atteinte du bon état écologique.

Bien que le quai de Terre-Neuve se trouve dans le milieu marin, ce dernier est toutefois, très anthropisé. En effet, le port intérieur est clos et les connexions avec le milieu marin (Manche-Rance) ont lieu seulement aux ouvertures de l'écluse.

Au regard de la nature des travaux, la phase chantier peut toutefois altérer le milieu aquatique portuaire. Le risque de pollution accidentelle (rejets, déchets, etc.), de remise en suspension de particules fines et de nuisance généré par les travaux peuvent aller à l'encontre des objectifs de la DCSMM[10].
Néanmoins, les travaux étant réalisés sur une période courte et dans un espace relativement restreint et confiné, les incidences seront limitées. Des mesures permettront également de réduire les effets du projet sur le milieu marin afin que ce dernier puisse être compatible avec les objectifs de la directive.

6.2.6 Schéma de cohérence territoriale (SCoT)

Le Schéma de cohérence territoriale (Scot) réunis l'ensemble des élus du territoire autour d'une vision commune de l'organisation du territoire. Cette analyse de la compatibilité du territoire est basée sur le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCoT qui est un document stratégique : il tire les conséquences du diagnostic et exprime la politique d'aménagement et de développement à réaliser.

Tableau 22 : Analyse de la compatibilité du projet au PADD fixé par le SCoT de Saint-Malo

Stratégies	Objectifs	Compatibilité avec le projet
Habiter, travailler, vivre et se déplacer sur le pays demain	Anticiper l'accueil démographique pour assurer la cohérence de l'organisation territoriale	Non concerné
	Mettre en œuvre une politique du logement qui réponde à tous les besoins	Non concerné
	Affirmer l'attractivité territoriale à travers une politique économique ambitieuse et cohérente	Le projet a pour objet la réhabilitation d'une infrastructure portuaire permettant ainsi le développement de l'activité de ce dernier.
	Répondre aux besoins des habitants à travers l'offre de services, d'équipements, de formations et de mobilités	Non concerné
Une organisation territoriale répondant aux principes d'équilibre	Un pays ouvert sur les territoires voisins	Non concerné
	Mettre en œuvre un projet « sur mesure », qui valorise les diversités territoriales	Non concerné
	Une armature territoriale qui s'appuie sur toutes les composantes du territoire	Non concerné
Un projet durable qui s'appuie sur les « murs porteurs » du territoire	Diversité et qualité paysagère façonnent l'identité du territoire	Non concerné

[10] Tableau des objectifs de la DCSMM : https://dcsmm.milieumarinfrance.fr/content/download/7783/file/OE_Cycle2_DCSMM.pdf

Stratégies	Objectifs	Compatibilité avec le projet
	Assurer une gestion durable des ressources naturelles	Non concerné
	Composer l'aménagement du territoire en prenant en compte les risques et les nuisances	Le projet s'inscrit dans une zone sujette aux risques naturels et technologiques. Une attention particulière sera apportée lors des travaux afin de limiter les nuisances. Pour les risques, notamment, le PPRSM indique la non-dégradation du niveau de protection (compatibilité développée ci-après dans la partie 4.1.8).
	Favoriser le développement de la biodiversité à travers l'identification de la trame verte et bleue	Le projet se situe en limite de la TVB.
	Conforter le rôle structurant des pratiques agricoles	Non concerné

6.2.7 Plan Local d'Urbanisme

Le quai de Terre-Neuve se situe dans 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 et au port de plaisance. Des installations d'équipements publics à vocation administratives, sportives, de loisirs sont implantées sur certaines parties de la zone.

L'emprise du projet se situe en zone UP :

- La zone UPA correspondant à la zone du port de commerce ;
- La zone UPP correspondant aux zones d'équipements publics (voirie et équipements).

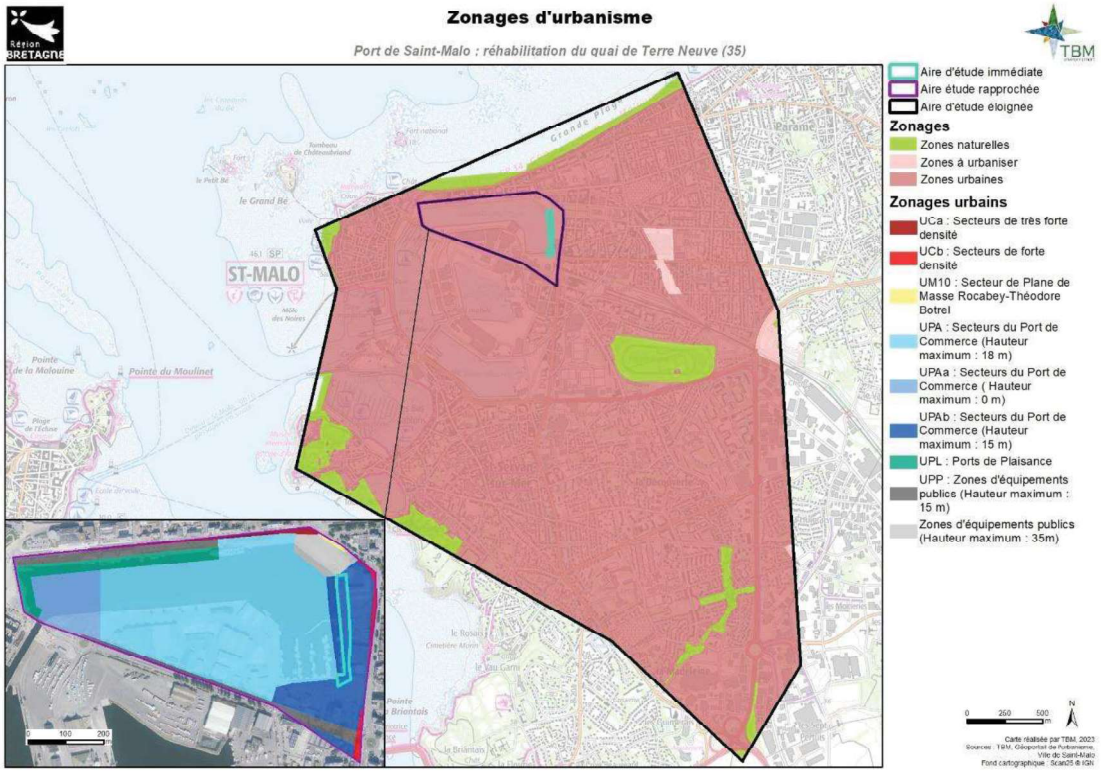


Figure 70: Zonages d'urbanisme

Le tableau ci-dessous effectue une première analyse de la compatibilité au regard du règlement du PLU de Saint-Malo.

Tableau 23: Analyse de la compatibilité du projet au règlement du PLU de Saint-Malo

Sections	Articles	Compatibilité avec le projet
Nature de l'occupation et de l'utilisation du sol	Type d'occupation ou d'utilisation des sols interdits	Non concerné
	Type d'occupation ou d'utilisation du sol soumis à des conditions particulières	Le projet se situe dans une zone où l'amélioration des installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif, existantes sont compatibles avec le caractère de la zone UPA.
Conditions de l'occupation du sol	Desserte par les voies publiques ou privées et accès aux voies ouvertes au public	Il n'est pas prévu l'ouverture d'une nouvelle voie.
	Desserte par les réseaux	La gestion des eaux pluviales est prise en compte dans le cadre des travaux du Terre-Plein. Une attention particulière sera portée sur la gestion des eaux pluviales et des rejets tout au long du projet.
	Superficie minimale des terrains constructibles	Non réglementé
	Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques	Le projet se situe au sein du domaine public portuaire, la notion d'implantation par rapport aux emprises publiques n'a pas d'objet.
	Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives	Le projet se situe au sein du domaine public portuaire, la notion de limite séparative n'existe pas entre les différentes affectations.
	Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété	Non concerné
	Emprise au sol	Non réglementé
	Hauteur maximale des constructions	Non concerné
	Aspect extérieur des constructions, aménagement des abords, protection der éléments de paysage	Le projet se situe non loin de la Maison du peuple, classée comme monument historique. La co-visibilité y est limitée en raison de la présence d'un hangar.
	Aires de stationnement	En phase travaux, les installations de chantier ont été identifiés au Nord du quai de Terre-Neuve (cf.5.5.6, p.31). Des dérangements occasionnels peuvent toutefois survenir sur les stationnements actuels. En phase d'exploitation, les aires de stationnements resteront inchangées. Un marquage visuel au sol sera refait au besoin.
	Espaces libres, aires de jeux et de loisirs, plantations, espaces boisés classes	Non réglementé
Possibilités maximales d'occupation du sol	Coefficient d'occupation du sol	Non réglementé

6.2.8 Le plan de prévention des risques submersion marine (PPRSM)

Selon le zonage du PPRSM, le projet de réhabilitation du quai se situe à la fois en zone en zone d'autorisation et à certains endroits en zone d'autorisation restreinte et aussi en zone de restriction sur le flanc du bassin.

Tableau 24 : Analyse de la compatibilité du projet avec le règlement du PPRSM

Titres	Chapitres	Articles	Compatibilité avec le projet
Dispositions générales et portée du PPRSM	Chapitre 1 : champ d'application	-	Le projet s'apparente à la réhabilitation d'un quai.
	Chapitre 2 : Régime d'autorisation	-	Le projet entre dans le champ d'application des autorisations prévues par les Codes de l'environnement et de l'urbanisme.
	Chapitre 3 : Effets du PPRSM	Article 3-1 : effets en matière d'urbanisme	Le projet se situe dans une zone concernée par le PLU.
		Article 3-2 : effets sur l'assurance des biens et activités et leur indemnisation	Non concerné
		Article 3-3 : effets en matière de sécurités civiles	Non concerné
		Article 3-4 : obligation d'information	Non concerné
		Article 3-5 : information des acquéreurs et locataires	Non concerné
	Chapitre 4 : principes du zonage réglementaire et définition	Article 4-1 : définition des aléas	Le projet se situe en aléa très fort.
		Article 4-2 : les zones réglementaires	Le bassin concerne les 3 zonages réglementaires : le rouge pour le flanc du bassin (zone d'interdiction), le bleu-violet pour une partie du quai (zone d'autorisation restreinte) et en bleue pour le quai (zone d'autorisation).
		Article 4-3 : les modalités d'application du règlement	La cote 2100 s'applique pour les projets de construction. La côte est de 8.34 pour le quai et en zone de précaution pour le flanc du projet.
	Chapitre 5 : infractions et sanctions	Sanctions pénales et en matière d'assurance	Non concerné
Réglementation des projets	Chapitre 1 : Disposition applicables à la zone R	Activités agricoles, forestières ou exigeant la proximité immédiate de la mer telles que le	Le projet concerne la réhabilitation de quai.

Titres	Chapitres	Articles	Compatibilité avec le projet
		nautisme, pêche, pisciculture, conchyliculture, aquaculture ainsi que les acticités industrialo-portuaires	
	Chapitre 2 : dispositions applicables à la zone Rc	-	Non concerné
	Chapitre 3 : dispositions applicables à la zone Bd	-	Non concerné
	Chapitre 4 : dispositions applicables à la zone B	-	Le projet concerne des travaux de réduction de vulnérabilité du quai.
	Chapitre 5 : dispositions applicables à la zone b	-	Le projet concerne des travaux de réduction de vulnérabilité du quai.
Dispositions applicables aux projets admis sous conditions	Chapitre 1 : définition et caractéristiques de la zone refuge	-	Non concerné
	Chapitre 2 : dispositions relatives aux cotes de planchers	Article 2-1 : niveaux des cotes de planchers en zones R, Rc, Bd et en zone bleue B	Non concerné : le projet ne s'apparente pas à la création de nouveaux locaux.
		Article 2-2 : niveaux des cotes de planchers en zone b	Non concerné

6.3 Analyse des incidences du projet sur l'environnement

6.3.1 Méthodologie

6.3.1.1 Caractérisation de l'effet

« ***L'effet constitue la conséquence objective d'une pression générée par le projet*** » *Guide d'évaluation des impacts sur l'environnement des parcs éoliens en mer (édition 2017)* et ses composantes.

Cet effet doit être décrit en expliquant les modifications générées sur le facteur ou groupe de facteurs étudiés.
Pour chacun des effets, il doit donc être qualifié avec les éléments suivants

- Temporaire ou permanent ;
- Direct ou indirect ;
- Négatif ou positif ;
- Etendue (données quantitatives) ;
- Intensité (donnée sur la base des éléments décrits) et selon la grille suivante.

Le tableau suivant présente les éléments descriptifs permettant de justifier les cinq niveaux d'effet.

Niveau d'effet	Description
Fort	Effet générant une modification majeure du cadre de vie ou perceptible par l'ensemble de la population
Moyen	Effet générant une modification importante du cadre de vie ou perceptible par une partie de la population
Faible	Effet générant une modification mineure du cadre de vie ou perceptible par une faible proportion de la population
Négligeable	Effet générant un ressenti légèrement perceptible sur le cadre de vie ou la population
Nul	Aucun effet n'est généré par le projet sur le facteur étudié

6.3.1.2 Définition de la sensibilité

« ***La sensibilité exprime le risque que l'on a de perdre tout ou partie de la valeur de l'enjeu*** » *Guide d'évaluation des impacts sur l'environnement des parcs éoliens en mer (édition 2017)* du fait de son exposition à un effet (ou pression).

La définition d'un niveau de sensibilité d'un facteur à un effet a été réalisée selon la détermination à partir du croisement de deux notions principales de la sensibilité. Ces deux notions sont les suivantes : la **notion de résistance** et la **notion de résilience**.

La résistance décrit le degré de tolérance d'un compartiment d'être affecté par la pression considérée (ou la susceptibilité d'être affectée). La description des niveaux est la suivante.

Niveau de résistance	Description
Fort	Le facteur n'est pas affecté par l'effet
Moyen	Le facteur est légèrement atteint par l'effet
Faible	Le facteur est atteint en grande partie par l'effet
Négligeable	Le facteur peut être détruit en totalité
Nul	Le facteur est détruit en totalité

La résilience correspond à la capacité d'un compartiment à maintenir ou recouvrer naturellement un état proche à celui existant avant la perturbation. La description des niveaux est la suivante.

Niveau de résilience	Description	Délai approximatif à cibler
Fort	Le facteur présente une capacité de rétablissement immédiat à très rapide suite à l'effet	6 mois à 1 an
Moyen	Le facteur présente une capacité de rétablissement total à court terme	1 an à 5 ans
Faible	Le facteur présente une capacité de rétablissement partiel à court terme et/ou totale à moyen terme	5 ans à 10 ans
Négligeable	Le facteur présente une capacité de rétablissement partiel à moyen terme et/ou totale à long terme	Au-delà de 10 ans
Nul	Le facteur ne présente aucune capacité de rétablissement suite à l'effet	/

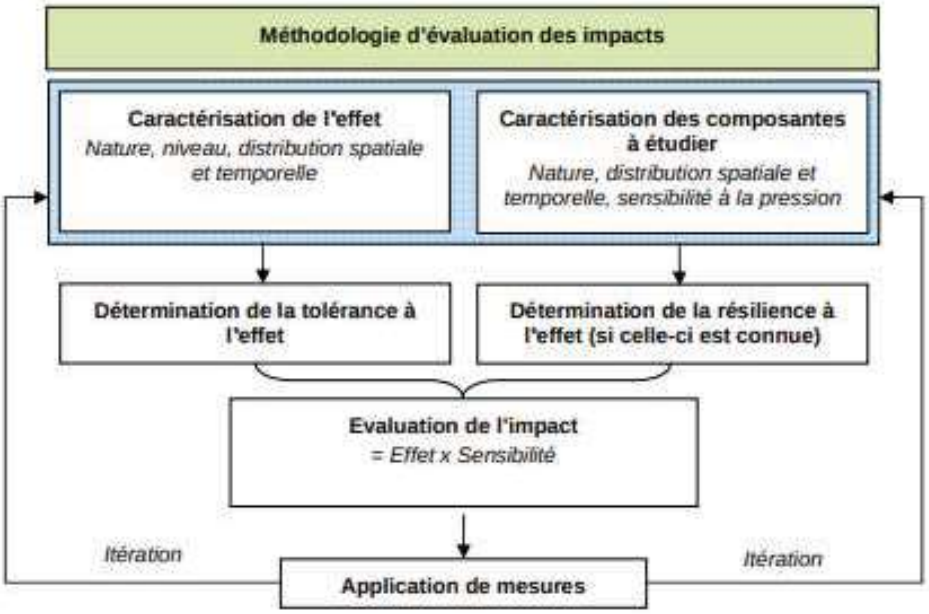
Ainsi, un niveau de sensibilité par facteur ou groupe de facteur et par rapport à un effet sera donné en y apportant des éléments de justification.

La grille de définition de la sensibilité (croisement du niveau de résistance et de résilience) est la suivante :

		Niveau de résilience			
		Nul à Négligeable	**Faible**	**Moyen**	**Fort**
Niveau de résistance	**Nul à Négligeable**	Fort	Fort	Moyen	Négligeable
	Faible	Fort	Moyen	Faible	Négligeable
	Moyen	Moyen	Faible	Faible	Nul
	Fort	Négligeable	Négligeable	Nul	Nul

6.3.1.3 Evaluation de l'impact brut

Le niveau d'impact correspond à un croisement entre **le niveau d'effet et le niveau de sensibilité.**



La grille de définition des impacts à appliquer est la suivante :

		Niveau d'effet				
		Nul	**Négligeable**	**Faible**	**Moyen**	**Fort**
Niveau de sensibilité	**Nul**	Nul	Nul	Négligeable	Négligeable	Négligeable
	Négligeable	Nul	Négligeable	Négligeable	Négligeable	Négligeable
	Faible	Nul	Négligeable	Faible	Faible	Moyen
	Moyen	Nul	Négligeable	Faible	Moyen	Fort
	Fort	Nul	Négligeable	Moyen	Fort	Fort

6.3.1.4 Evaluation de l'impact résiduel

L'impact résiduel est l'impact définit à la suite de la description des mesures d'évitement et de réduction.

Ils sont présentés sous forme d'un tableau synthétique liant le niveau d'impact, défini précédemment, et le niveau d'impact résiduel (après mesures d'évitement, de réduction ou de compensation) pour chaque facteur ou groupe de facteur.

6.3.2 Incidences sur le milieu physique

6.3.2.1 Incidences sur le milieu portuaire et marin

En phase chantier, le projet va avoir les effets sur le milieu marin et portuaire :

- L'altération de la qualité des eaux due à la remise en suspension des sédiments ;
- L'altération de la qualité des eaux due au risque de pollution accidentelle ;
- L'altération de la qualité de l'eau liée à l'utilisation de matériaux.

En phase d'exploitation, le projet aura l'effet suivant sur le milieu portuaire :

- La modification locale de la bathymétrie.

Altération de la qualité des eaux due à la remise en suspension de fines et de sédiments

Le projet va générer des remises en suspension de sédiments et de fines. Les travaux susceptibles de générer cet effet sont :

- Les eaux de pompage liées à la mise en place du batardeau pour le rejointoiement du parement du quai de Terre-Neuve.
- La récupération des moellons tombés en partie basse du quai peut potentiellement remettre en suspension les sédiments suivant la technique utilisée.
- La démolition du quai Ro-Ro peut également générer des départs de sédiments sableux confinés actuellement au sein de l'ouvrage.

La qualité des sédiments est mauvaise dans le bassin Duguay-Trouin de Saint-Malo. Toutefois, la quantité des volumes de sédiments dispersés sera faible. Le risque de départs de fines au sein du bassin portuaire reste donc très faible. De plus, il faut également rappeler que le bassin est fermé par l'écluse et que ce dernier est peu favorable au développement de la faune et la flore locale.

En phase travaux, cet effet **négatif** est **temporaire, direct** et **indirect**. Il est qualifié de **Faible**.

Cet effet est ponctuel (durée des opérations concernées restreinte) et l'effet de dispersion est limité puisque les eaux du port sont confinées par l'écluse.

Le facteur sera ainsi légèrement atteint par cet effet. Le niveau de résistance est **moyen**.
Le facteur présente une capacité de rétablissement total à court terme suite à cet effet. Le niveau de résilience est donc **moyen**.

Le niveau de sensibilité est qualifié de **Faible**.

Le niveau d'incidence lié à ce facteur est **Faible**.

Des mesures seront mises en place afin de limiter le départ de fines et de sédiments dans le milieu (CF. CHAPITRE 6.4, P.119).

Altération de la qualité des eaux due au risque de pollution accidentelle

En phase chantier, l'utilisation d'engins et de véhicules de chantier peuvent être source de déversements accidentels d'effluents. Il s'agit généralement d'une fuite d'huile ou de carburant. Ce risque existe tout au long de la période d'utilisation des engins de chantier.

En phase travaux, cet effet **négatif** est **temporaire** et **direct**. Il est qualifié de **Négligeable**.

Cet effet est ponctuel et au regard du volume des cuves des engins de chantier, le volume potentiellement déversé reste faible.
Le facteur sera ainsi légèrement atteint par cet effet. Le niveau de résistance est **moyen**.
Le facteur présente une capacité de rétablissement total à court terme suite à cet effet. Le niveau de résilience est donc **moyen**.

Le niveau de sensibilité est qualifié de **Faible**.

Le niveau d'incidence lié à ce facteur est **Négligeable**.

Des mesures seront mises en place afin de limiter le risque de pollution accidentelle (CF. CHAPITRE 6.4, P.119).

Altération de la qualité des eaux liée à l'utilisation de matériaux

En phase chantier, certaines techniques peuvent altérer la qualité de l'eau du port.
Par exemple, la mise en place des micropieux dans le corps de l'ouvrage va permettre l'injection d'un coulis afin de combler les cavités et fontis internes. Le risque d'altération de la qualité de l'eau peut être lié à la densité du coulis qui, s'il est trop fluide, se dispersera dans le milieu. Afin d'éviter ce risque, il est prévu des planches d'essais en amont de l'opération. Ce risque est donc négligeable, voire nul.
Pour le parement du quai de Terre-Neuve, des injections de béton, suivant une technique subaquatique, sont envisagées. Le béton peut émettre des particules dans le milieu et l'altérer. Il est donc nécessaire de choisir un béton dont les composants sont compatibles avec le bon état du milieu.
Au regard des composants installés, le relargage d'éléments issus des matériaux utilisés peut avoir lieu en phase travaux et suivant le composant, peut perdurer quelques mois à la suite de leur pose dans le milieu. Sur ce principe, les matériaux utilisés pour la réfection des ouvrages sont décrits en Annexes 1 et 4.

Cet effet **négatif** est **temporaire** et **direct**. Il est qualifié de **Faible à Négligeable**.

Le facteur sera ainsi légèrement atteint par cet effet. Le niveau de résistance est **moyen**.
Le facteur présente une capacité de rétablissement total à court terme suite à cet effet. Le niveau de résilience est donc **moyen**.

Le niveau de sensibilité est qualifié de **Faible**.

Le niveau d'incidence lié à ce facteur est **Faible**.

Des mesures seront mises en place afin de choisir des matériaux durables et peu polluants dans le milieu (CF. CHAPITRE 6.4, P.119).

Modification de la bathymétrie

En phase travaux, la bathymétrie n'a pas vocation à être modifiée significativement.

En effet, les travaux ayant un effet sur la bathymétrie peuvent être la récupération des moellons tombés en pied du quai. Cette reprise n'aura pas d'effet sur la bathymétrie actuelle. L'analyse porte donc sur la phase d'exploitation.
La modification du quai Ro-Ro va modifier légèrement la bathymétrie sur le terrain d'assiette de l'ouvrage.

Cet effet **neutre** est **permanent** et **direct**. Il est qualifié de **Moyen**.

La surface concernée par cette modification reste faible. Il est difficile de parler de résistance et de résilience en considérant le facteur bathymétrique. L'effet de retirer l'ouvrage Ro-Ro sur quelques mètres cubes portera très légèrement atteinte à ce facteur. Il n'existe pas de rétablissement suite à cet effet.

Ainsi, de façon globale, le niveau de sensibilité est qualifié de **Faible**.

Le niveau d'incidence lié à ce facteur est **Faible**.

6.3.2.2 Incidences sur les eaux pluviales

Dans le cadre de la réfection du quai de Terre-neuve et du quai Ro-Ro, il est noté la présence de deux dalots, ouvrages de gestion de lutte contre la submersion marine et des ouvrages de collecte des eaux pluviales (barbacanes dans le corps de l'ouvrage du quai, réseau pluvial du terre-plein).
Le projet en phase chantier et en phase d'exploitation n'aura aucun effet direct sur ces ouvrages.

Toutefois, les seuls effets potentiels sont l'altération de la qualité des eaux pluviales liés au risque de déversement de polluants lors de la phase travaux, issus des engins de chantier. Il s'agit généralement d'une fuite d'huile ou de carburant. Ce risque existe tout au long de l'utilisation de ces engins.
Cette pollution accidentelle peut altérer indirectement les eaux pluviales se rejetant ensuite directement dans le port intérieur de Saint-Malo.

En phase exploitation, le projet n'a aucun effet sur ce facteur. L'analyse concerne donc que la phase travaux.

En phase travaux, ces effets **négatifs** sont **temporaires, directs et indirects**. Ils sont qualifiés de **Négligeables**.

Cet effet est ponctuel et au regard du volume des cuves des engins de chantier, le volume potentiellement déversé reste faible.
Le facteur sera ainsi légèrement atteint par cet effet. Le niveau de résistance est **moyen**.
Le facteur présente une capacité de rétablissement partiel à court terme et/ou totale à moyen terme.
Le niveau de résilience est donc **faible**.

Le niveau de sensibilité est qualifié de **Faible**.

Le niveau d'incidence lié à ce facteur est **Négligeable**.

Des mesures seront mises en place afin de limiter le risque de pollution accidentelle (CF. CHAPITRE 6.4, P.119).

6.3.3 Incidences sur le milieu naturel

Aucun habitat naturel n'est présent sur la zone d'étude. Les ouvrages sont entièrement artificialisés. Seul le milieu portuaire, abrite des habitats marins. Les masses d'eau du port possèdent toutefois une qualité d'eau altérée notamment sur le paramètre Zinc et le renouvellement d'eau au sein du port est faible et lié à l'ouverture temporaire de l'écluse. Le milieu est donc relativement dégradé.
On distingue deux types d'espèces pouvant être sensibles aux travaux : les espèces marines (poissons) et les oiseaux pouvant se servir du port comme zone de reposoirs et parfois de chasse.
La diversité des espèces marines est limitée dans le milieu. Ceci est lié aux faibles échanges d'eau (port fermé par l'écluse) et également à la qualité des eaux. Il n'est pas noté d'enjeux liés à la présence de mammifères marins.

Les enjeux identifiés sont négligeables.

Les effets potentiels du projet sur le milieu sont liés :

- Au dérangement des espèces ;
- À l'altération de la qualité des eaux.

En phase exploitation, le projet n'a aucun effet sur ce facteur. L'analyse concerne donc que la phase travaux.

Dérangement des espèces

Le dérangement est lié à la phase travaux durant laquelle les engins de chantier et les travaux sur le quai peuvent générer des vibrations et des nuisances sonores et visuelles pour les espèces présentes aux abords de l'AEI.
Le quai et ses abords ne correspondent pas aujourd'hui à une zone de quiétude pour les travaux. Le plan d'eau portuaire est principalement fréquenté pas des Laridae comme zone de reposoir. Il accueille la plupart du temps des espèces communes, non nicheuse sur l'AEI. Le plan d'eau n'est pas identifié comme une zone de nourrissage fonctionnelle pour les oiseaux marins et que l'activité humaine dans ce secteur est déjà importante.
Les travaux sont limités dans le temps et respectent les horaires de l'arrêté préfectoral portant réglementation des bruits du voisinage : de 7 h à 20 h.
Le report des oiseaux identifiés dans l'AER pourra être possible sur des zones de reposoirs au sein du port intérieur de Saint Malo comme dans l'embouchure de la Rance.

En phase travaux, cet effet **négatif est temporaire, direct et indirect**. Il est qualifié de **Négligeable**.

Cet effet est ponctuel et au regard des espèces présentes sur l'AEI et de la qualité du milieu aquatique existant, le facteur sera ainsi très légèrement atteint par cet effet. Le niveau de résistance est **moyen**.

Le facteur présente une capacité de rétablissement immédiate à très rapide suite à cet effet. Le niveau de résilience est donc **fort**.

Le niveau de sensibilité est qualifié de **Nul**.

Le niveau d'incidence lié à ce facteur est **Nul à Négligeable**.

Altération de la qualité du milieu aquatique

Cet effet est lié aux incidences sur la qualité des eaux, décrite dans le chapitre 6.

CF. CHAPITRE 6.3.2.1, P.107.

6.3.4 Incidences sur le paysage et patrimoine

Dans le cadre de la réfection du quai de Terre-neuve et du quai Ro-Ro, les travaux vont modifier temporairement le paysage au sein de l'AEI. En effet, il sera à noter la présence des engins de chantier et le matériel nécessaires à la réfection des ouvrages tout le long du quai de Terre-Neuve et du quai Ro-Ro.

Cet effet sera temporaire et concernera les 12 mois de travaux prévus.

NB : Les covisibilités seront conservées en phase travaux et exploitation.

En phase travaux, les effets **négatifs** sont **temporaires** et **directs**. Ils sont qualifiés de **Faibles**.

Cet effet est ponctuel et au regard des activités présentes sur le quai, le paysage sera faiblement impacté.

Le facteur sera ainsi légèrement atteint par cet effet. Le niveau de résistance est **moyen**.

Le facteur présente une capacité de rétablissement immédiat à très rapide suite à cet effet. Le niveau de résilience est donc **fort**.

Le niveau de sensibilité est qualifié de **Nul**.

En phase travaux, le niveau d'incidence lié à ce facteur est **Négligeable**.

La réfection du quai de Terre-neuve a pour objectif la reprise de l'ouvrage tout en conservant ses caractéristiques esthétiques initiales.

Pour l'ensemble des parements, un rejointoiement sera effectué. Les joints existants réalisés en ciment seront dégarnis sur une profondeur au moins égale à deux fois la largeur du joint. Ils seront lavés avant regarnissage. Le mortier de garnissage sera de teinte proche de celles des pierres. Ce même mortier sera utilisé pour la reprise des fissures et des fractures. Celles-ci seront remaillées par injection de coulis.

Le nettoyage de l'ouvrage assurera un retour au bon état esthétique de l'ouvrage.

Les effets de modification des caractéristiques esthétiques du quai Terre-Neuve seront donc faibles et positifs sur le paysage local.

Seule, la démolition du quai Ro-Ro aura comme effet la modification du paysage local.

En phase exploitation, ces effets **positifs** sont **permanents** et **directs**. Ils sont qualifiés de **Moyens**.

Au regard des activités présentes sur le quai et de la conservation des continuités paysagères (conservation du parement du quai de Terre-Neuve et prolongation du quai de Raymond L'Abbé), le paysage sera faiblement impacté.
La notion de résilience et de résistance est difficilement appréciable au regard de l'objectif du projet. En effet, le but est de réhabiliter le quai de Terre-Neuve et de prolonger le quai au droit de l'ouvrage Ro-Ro. La capacité de rétablissement de l'effet sur le paysage est difficilement appréciable puisque celle-ci sera positive en phase d'exploitation.

Le facteur sera ainsi légèrement atteint par cet effet. Le niveau de résistance est **moyen**.
Le facteur présente une capacité de rétablissement immédiat à très rapide suite à cet effet. Le niveau de résilience est donc **fort**.

Le niveau de sensibilité est qualifié de **Nul**.

En phase exploitation, le niveau d'incidence lié à ce facteur est **Négligeable**.

6.3.5 Incidences sur le milieu humain

En phase travaux, les effets négatifs, temporaires et directs du projet sont :

- Augmentation des nuisances sonores et vibrations, liée aux travaux et engins utilisés ;
- Altération de la qualité d'air due à l'utilisation des engins de chantier, camions ;
- Augmentation du trafic et perturbations des voies de circulation.

En phase d'exploitation, les effets négatifs, permanentes et directs du projet sont :

- Augmentation des nuisances lumineuses sur le quai.

En phase d'exploitation, les effets positifs, permanents et directs du projet sont :

- Amélioration du cadre de vie et sécurisation du quai de Terre-Neuve.

Augmentation des nuisances sonores et vibrations

Le projet en phase travaux, va générer des nuisances sonores et vibratoires. Les engins de chantier, les camions pour les déblais et apports de matériaux, leur déplacement sur le chantier, vont générer des nuisances. Il est à noter que certaines techniques employées sont plus bruyantes que d'autres sur la période de travaux, à noter :

- L'utilisation de forage pour la mise en place des micropieux et moyen de manutention pour assurer le déplacement et l'installation du batardeau amovible pour les réparations du parement du quai de Terre-Neuve ;
- Le décaissement du quai de Terre Neuve (décroutage) ;
- L'opération de démolition du quai Ro-Ro.

Leur durée des opérations est estimée comme suit :

- Opération de forage pour la mise en place des micropieux : 3 à 4 mois ;
- Opération de décroutage : 2 semaines ;
- Opération de démolition : 1 à 2 mois.

Par ailleurs, les travaux respecteront les horaires de l'arrêté préfectoral portant réglementation des bruits du voisinage : de 7h à 20h.

Compte-tenu de l'attrait touristique de la ville de Saint-Malo, les travaux ne pourront pas se dérouler pendant la période estivale.
Enfin, la zone de travaux correspond à une zone technique adaptée aux réparations de navires. Cette zone est donc déjà émettrice de nuisances sonores.

En phase travaux, cet effet **négatif** est **temporaire** et **direct**. Il est qualifié de **Faible**.

Sur la zone de travaux, il est à noter l'absence d'habitation. Seules des entreprises sont présentes en lien avec le milieu portuaire. Les habitations les plus proches se trouvent au-delà du boulevard de la république. Elles sont séparées de la zone de travaux par un alignement d'arbres et de bâti, limitant ainsi les nuisances sur la zone habitée.

Le facteur sera ainsi légèrement atteint par cet effet. Le niveau de résistance est **moyen**.
Le facteur présente une capacité de rétablissement total à court terme suite à cet effet. Le niveau de résilience est donc **moyen**.

Le niveau de sensibilité est qualifié de **Faible**.

Le niveau d'incidence lié à ce facteur est **Faible**.

Altération de la qualité d'air

Le projet en phase travaux, va générer des poussières et les camions d'approvisionnement, de déblais et autres engins de chantier vont générer des rejets de gaz d'échappement.
Les travaux ont lieu principalement en contact avec le milieu marin. Le soulèvement de poussières sera donc limité.

La quantité de poussière attendu est donc limitée. Au regard du nombre d'engins utilisés estimé à 3-4 en moyenne par jour et 5 à 6 au maximum, sur la zone de chantier et sur la durée des travaux, les émissions de gaz d'échappement seront faibles.
Ces nuisances sont donc limitées dans le temps.

En phase travaux, cet effet **négatif** est **temporaire** et **direct**. Il est qualifié de **Négligeable**.

Pour rappel, la commune de Saint-Malo est concernée par les enjeux de qualité d'air. Sa qualité est généralement altérée sur les particules fines de type PM10 générée par les activités anthropiques (circulation urbaine et/ou les activités industrielles).
Sur la zone de travaux, il est à noter l'absence d'habitation. Seules des entreprises sont présentes en lien avec le milieu portuaire. La fréquentation est donc faible sur le site en dehors des ouvriers qui

seront présents, en phase travaux. Par ailleurs, la zone est séparée des espaces publics par des alignements d'arbres et de bâti, limitant ainsi la dispersion des potentielles particules du chantier vers les zones de circulation et habitables.

Le facteur sera ainsi légèrement atteint par cet effet. Le niveau de résistance est **moyen**.
Le facteur présente une capacité de rétablissement total à court terme suite à cet effet. Le niveau de résilience est donc **moyen**.

Le niveau de sensibilité est qualifié de **Faible**.

Le niveau d'incidence lié à ce facteur est **Négligeable**.

Augmentation du trafic et perturbations des voies de circulation

Le projet en phase travaux, va générer du trafic supplémentaire sur les voies d'accès au chantier lié aux camions d'approvisionnement, de déblais et autres engins de chantier.
Les trafics les plus importants se feront lors des phases :

- D'apports de matériaux qui auront principalement lieu au démarrage du chantier, prévu au 1er trimestre 2025 ;
- Lors des phases de déblais : démolition du quai Ro-Ro et autres composants du quai de Terre-Neuve en dehors de la période estivale ;

L'accès au chantier se fera au Nord, par la voie de la Liberté. Un accès sera donc matérialisé pour les engins de chantier durant toute la période de travaux.
Cet accès permet d'éviter des perturbations plus importantes sur les avenues situées au Sud de l'AEI.

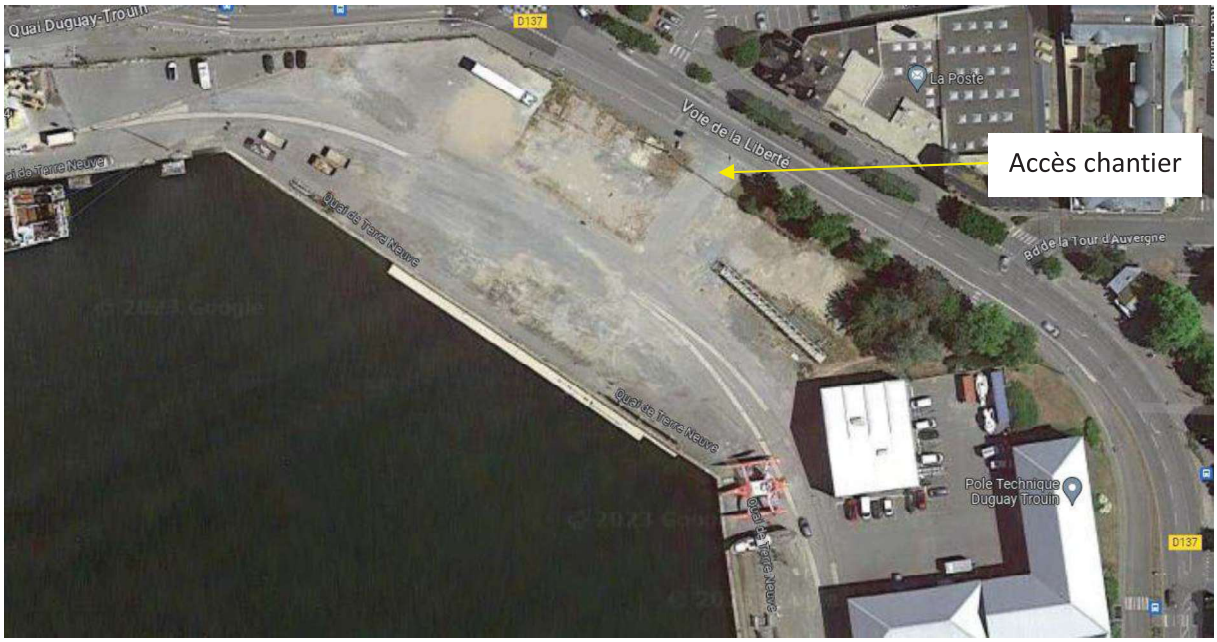


Figure 71 : Localisation de l'accès au chantier. Source : Googlemaps, 2023.

Compte-tenu de l'attrait touristique de la ville de Saint-Malo, les travaux ne pourront pas se dérouler pendant la période estivale, afin de ne pas perturber les activités de la zone et le déroulement de manifestations culturelles.

Au vu des périodes d'approvisionnement et de gestion des déblais, le volume de trafic supplémentaire aura des incidences faibles sur le trafic local.

En phase travaux, cet effet **négatif** est **temporaire et direct**. Il est qualifié de **Moyen**.

Le facteur sera ainsi atteint en grande partie par cet effet. Le niveau de résistance est **faible**.
Le facteur présente une capacité de rétablissement immédiat à très rapide suite à cet effet. Le niveau de résilience est donc **fort**.

Le niveau de sensibilité est qualifié de **Négligeable**.

Le niveau d'incidence lié à ce facteur est **Négligeable**.

Augmentation des nuisances lumineuses sur le quai.

En phase d'exploitation, il est prévu la mise en place de lumières de type spot au niveau des échelles du quai de Terre-Neuve qui seront-elles mêmes remplacées. L'alimentation des luminaires se fera en autoalimentation (photovoltaïque). La source lumineuse disponible toute la nuit, est intégrée à l'ouvrage et dirigée vers l'échelle. Ainsi, le flux lumineux n'est pas orienté vers l'eau et la teinte / température de couleur respecte la présence de la biodiversité. Son intensité est faible.



Figure 72 : Exemple de luminaires au niveau des échelles. Source : geopietra.fr

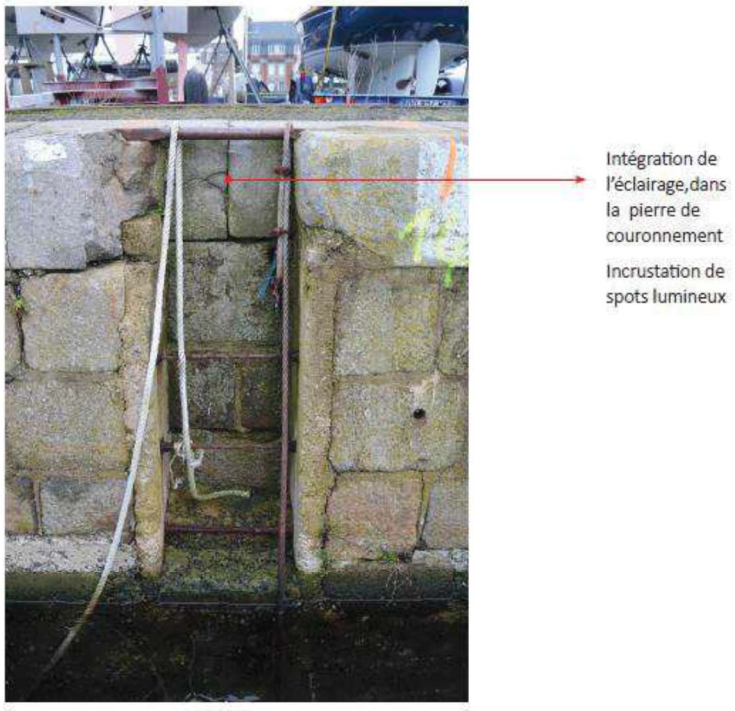


Figure 73 : Emplacement futur de l'éclairage. Source : AEI

En phase exploitation, cet effet **négatif** est **permanent, direct et indirect**. Il est qualifié de **Négligeable**.

Le facteur sera ainsi légèrement atteint par cet effet. Le niveau de résistance est **moyen**.
Le facteur présente une capacité de rétablissement partiel à court terme suite à cet effet. Le niveau de résilience est donc **faible**.

Le niveau de sensibilité est qualifié de **Faible**.

Le niveau d'incidence lié à ce facteur est **Négligeable**.

Amélioration du cadre de vie et sécurisation du quai de Terre-Neuve

En phase d'exploitation, les effets positifs, permanents et directs du projet correspond à l'amélioration du parement des quais et leur sécurisation. L'aspect esthétique sera donc conservé et amélioré.

CF. CHAPITRE 6.3.4 INCIDENCES SUR LE PAYSAGE

En phase exploitation, cet effet **positif** est **permanent et direct**. Il est qualifié de **Moyen**.

Le facteur sera ainsi atteint en grande partie par cet effet. Le niveau de résistance est **faible**.
Le facteur présente une capacité de rétablissement total à court terme suite à cet effet. Le niveau de résilience est donc **moyen**.

Le niveau de sensibilité est qualifié de **Faible**.

Le niveau d'incidence lié à ce facteur est **Faible**.

6.3.6 Tableau de synthèse des incidences du projet en phase travaux

Facteurs	Niveau d'enjeu	Effets potentiels du projet en phase travaux	Niveau d'effet	Niveau de sensibilité	Niveau d'incidence
Milieu portuaire et marin	Faible	**Effet temporaire, direct et indirect, négatif** Altération de la qualité des eaux marines lié à la remise en suspension de sédiments	Faible	Faible	**Faible**
		Effet temporaire, direct et indirect, négatif Altération de la qualité des eaux marines lié au risque de pollution accidentelle	Négligeable	Faible	**Négligeable**
		Effet temporaire, direct et négatif Altération de la qualité des eaux marines liée à l'utilisation de matériaux	Faible à Négligeable	Faible	**Faible**
Eaux pluviales	Faible	**Effet temporaire, direct et indirect, négatif** Altération de la qualité des eaux pluviales liés au risque de pollution accidentelle	Négligeable	Faible	**Négligeable**
Milieu naturel	Négligeable	**Effet temporaire, direct et indirect, négatif** Dérangement des espèces	Négligeable	Nul	**Nul à Négligeable**
		Effet temporaire, direct et indirect, négatif Altération de la qualité des milieux	Cf. qualité des eaux marines		
Paysage et patrimoine	Moyen	**Effet temporaire et direct, négatif** Modification temporairement du paysage local dû à la présence des engins de chantier et du matériel	Faible	Nul	**Négligeable**
Santé et cadre de vie – Nuisances sonores et vibrations	Faible	**Effet temporaire et direct, négatif** Augmentation des nuisances sonores et vibrations, liée aux travaux et engins utilisés	Faible	Faible	**Faible**
Santé et cadre de vie – Qualité d'air		**Effet temporaire et direct, négatif** Altération de la qualité d'air due à l'utilisation des engins de chantier, camions	Négligeable	Faible	**Négligeable**
Santé et cadre de vie – Trafic		**Effet temporaire et direct, négatif** Augmentation du trafic et perturbations des voies de circulation.	Moyen	Négligeable	**Négligeable**

6.3.7 Tableau de synthèse des incidences du projet en phase exploitation

Facteurs	Niveau d'enjeux	Effets potentiels du projet en phase exploitation	Niveau d'effet	Niveau de sensibilité	Niveau d'incidence
Milieu portuaire et marin	Faible	**Effet permanent, direct, neutre** Modification de la bathymétrie liée à la démolition du quai Ro-Ro.	Moyen	Faible	**Faible**
Paysage et patrimoine	Moyen	**Effet permanent, direct, positif** Modification du paysage local	Moyen	Négligeable	**Faible**
Santé et cadre de vie – Nuisances lumineuses	Faible	**Effet permanent, direct, indirect, négatif** Augmentation des nuisances lumineuses liées à l'ajout de luminaires sur les échelles	Négligeable	Faible	**Négligeable**
Santé et cadre de vie et sécurisation		**Effet permanent, direct, positif** Amélioration de l'esthétique de l'ouvrage et sécurisation	Moyen	Faible	**Faible**

Aucun facteur que ce soit en phase travaux ou exploitation, n'est concerné par un niveau d'incidence supérieur à faible. Suivant la méthodologie mise en application, il apparaît que le niveau d'impact sera acceptable sans mise en place de mesures.

6.4 Mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets négatifs notable du projet sur l'environnement

Au regard des incidences faibles à négligeables du projet, aucune mesure n'est nécessaire. Toutefois, afin de limiter au maximum les effets du projet sur l'environnement quatre mesures sont proposées :

Mesure d'évitement :

- Planning adapté

Mesure de réduction :

- Eviter la dégradation de la qualité des eaux marines :

- Limiter le départ de fines et de sédiments ;
- Limiter le risque de pollution accidentelle ;
- Choix de matériaux durables et peu polluants ;

- Lutte contre les nuisances du chantier ;
- Et une dernière mesure d'ordre générale : Sécurité du chantier et information aux usagers.

Les fiches suivantes décrivent chaque mesure.

6.4.1 ME1 : Planning de travaux adapté à l'activité locale

<table>
<tr><th colspan="6">ME1 : Planning de travaux adapté à l'activité locale</th></tr>
<tr><th colspan="4">Type</th><th colspan="3">Phase concernée</th></tr>
<tr><td>E</td><td>R</td><td>C</td><td>S</td><td>Etudes</td><td>Travaux</td><td>Exploitation</td></tr>
<tr><td colspan="4">Thématique</td><td>Milieu physique</td><td>Milieu naturel
Paysage et patrimoine</td><td>Milieu humain</td></tr>
<tr><td colspan="7">Descriptif
Les travaux évitent la période estivale, fortement fréquentée par les touristes. Pour rappel, les travaux commenceront début d'année 2025.
Ainsi, les nuisances des travaux, notamment l'augmentation du trafic, seront évitées sur la période juillet-août.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Effet de la mesure
La mise en œuvre de l'ensemble de ces mesures vise à réduire :
• La perturbation du trafic terrestre
• Les nuisances sonores, vibratoires et relatives à la qualité de l'air.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Modalités de suivis
La Région Bretagne devra s'assurer du respect de cette mesure avant le démarrage des travaux avec le maître d'œuvre de l'opération.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Coût
La mise en œuvre de toutes ces mesures s'inscrit dans le coût global du projet.</td></tr>
</table>

6.4.2 MR1 : Mesures pour lutter contre la dégradation de la qualité des eaux marines

<table>
<tr><th colspan="6">MR1 : Mesures pour lutter contre la dégradation de la qualité des eaux marines</th></tr>
<tr><th colspan="2">Type</th><th colspan="4">Phase concernée</th></tr>
<tr><td>E</td><td>R</td><td>C</td><td>S</td><td colspan="2">Etudes</td><td>Travaux</td><td>Exploitation</td></tr>
<tr><td colspan="2">Thématique</td><td>Milieu physique</td><td>Milieu naturel</td><td>Paysage et patrimoine</td><td>Milieu humain</td></tr>
<tr><td colspan="6">Descriptif
Afin de réduire le risque d'altération de la qualité de l'eau du port en phase chantier plusieurs mesures seront mises en œuvre :
<u>Limiter le départ de fines et de sédiments</u>
Lors de la phase de pompage des eaux pour la mise en œuvre du batardeau sur le quai de Terre-Neuve, une mesure de mise en place de bigbags et de bacs de décantation permettra de limiter la remise en suspension de fines et de sédiments dans le port.
 
Figure 74 : Exemple de batardeau. Source : ANTEA

Les fines et sédiments collectées seront ensuite traitées en filières agréées.

L'opération de réalisation des micropieux (forage et injection de coulis) dans le corps du quai de Terre-Neuve va potentiellement générer des rejets de boues, sur le quai. Afin d'éviter tout déversement de boues dans le milieu portuaire, il est prévu des bacs de rétention pour pouvoir les collecter.
Ces boues seront ensuite traitées en filières agréées.</td></tr>
</table>

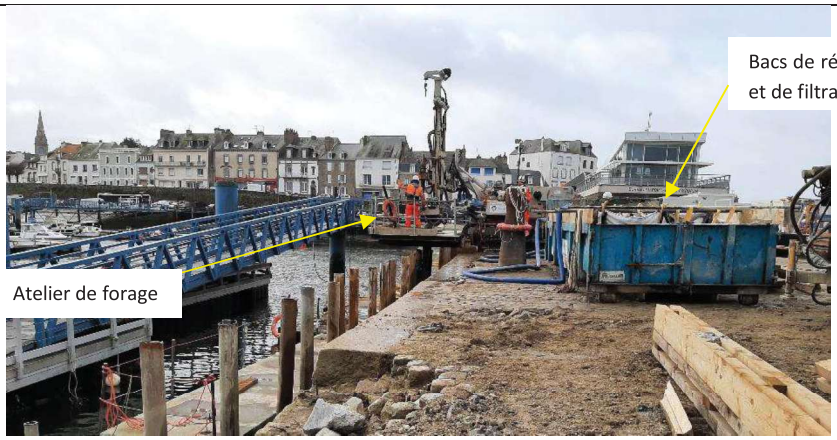


Figure 75 : Exemple de récupération et traitement des cuttings de forage. Source : ANTEA

Lors de la phase de démolition du quai Ro-Ro, il est prévu de laisser les palplanches extérieures de l'ouvrage et de ne les retirer qu'à la fin de l'opération de démolition dans le but d'éviter le départ de sables dans le port.

Lors de l'arrachage des palplanches, le risque de départ de fines peut exister. Afin de réduire ce risque, il est prévu la mise en place d'un rideau antiMES[11].



Figure 76 : Exemple de barrière antiMES. Source : ANTEA

Ce rideau pourra être également utilisé dans le cadre de la réfection du quai de Terre-Neuve pour limiter tout risque de dispersion de composants et de sédiments dans le milieu portuaire.

Limiter le risque de pollution accidentelle

- Les engins de chantier seront équipes de kit de dépollution pour pouvoir intervenir rapidement en cas d'accident ;
- La base vie de chantier sera équipée de sanitaire raccordé à l'assainissement communal. Les autres rejets des eaux usées (EU) de chantier seront interdits dans le milieu portuaire et dans le réseau d'eau pluviale. Le réseau d'EU sera soit connecté au réseau de l'Agglomération, soit elles seront collectées, gérées par le prestataire et envoyées en filière de traitement spécifique ;
- Aucune opération de vidange ou de lavage des véhicules ne sera menée sur site. Ce type d'intervention se fera sur des installations spécifiques, aménagées à cet effet en dehors de l'AEI (définit au cahier des charges lors de la consultation des entreprises) ;
- Les stockages d'hydrocarbures sera limité au strict minimum et ils se feront sur bac de rétention ;
- Les appoints en carburant des engins de chantier sont effectués à proximité des zones de stockage ;

- Les lieux de stockages des produits polluants seront rigoureusement étanches et localisés hors des zones de circulation du quai (20 m minimum) ;
- Des bacs de rétention sont utilisés pour les eaux de lavage des outils, bennes et autres matériels ;

Choix de matériaux durables et peu polluants

Les fiches des matériaux utilisés sont présentées en Annexe 4.

Effet de la mesure

L'application de ces mesures lors de tous les chantiers permettra de protéger la qualité des eaux marines, la qualité des eaux superficielles et souterraines et par conséquent les habitats naturels et les habitats d'espèces situés à proximité directe des travaux et présentant un intérêt.

Modalités de suivis

Ces mesures seront intégrées dans les contrats passés avec les différents prestataires. Leur prise en compte sera contrôlée par la Région Bretagne.

Coût

Le coût de la mise en œuvre de ces mesures s'inscrit dans le coût global des travaux.

[11] MES = Matière En Suspension

6.4.3 MR2 : Lutte contre les nuisances du chantier

<table>
<tr><th colspan="7">MR2 : Lutte contre les nuisances du chantier</th></tr>
<tr><th colspan="4">Type</th><th colspan="3">Phase concernée</th></tr>
<tr><td>E</td><td>R</td><td>C</td><td>S</td><td>Etudes</td><td colspan="2">Travaux</td><td>Exploitation</td></tr>
<tr><td colspan="4">Thématique</td><td>Milieu physique</td><td>Milieu naturel</td><td>Paysage et patrimoine</td><td>Milieu humain</td></tr>
<tr><td colspan="8">Descriptif

Les travaux vont engendrer des nuisances sonores, des poussières et des vibrations. Pour limiter ces nuisances, les mesures suivantes seront mises en place :
• Limiter l'altération de la qualité de l'air

Les moteurs des engins de chantier seront coupés en cas d'arrêt prolongé. Ils seront également entretenus régulièrement.
Les poussières pourront être limitées en bâchant les bennes des camions d'apport/export de matériaux.
• Limitation du bruit et vibration

Le bruit engendré par le chantier sera évité lors des périodes les plus fréquentées sur les mois de juillet-août.
Les opérations les plus bruyantes auront lieu sur les périodes hivernales et automnales de préférence. Cela concerne les opérations de forage des micropieux, de décroutage et de démolition, pouvant durer respectivement entre 3 à 4 mois, 2 semaines et 1 à 2 mois.
Par ailleurs, les travaux respecteront l'arrêté préfectoral en vigueur (travaux en journée).</td></tr>
<tr><td colspan="8">Effet de la mesure
Ces mesures réduiront les nuisances du chantier.</td></tr>
<tr><td colspan="8">Modalités de suivis
Ces mesures seront intégrées dans les contrats passés avec les différents prestataires. Leur prise en compte sera contrôlée en interne par la Région Bretagne tout au long du projet.</td></tr>
<tr><td colspan="8">Coût
Le coût de la mise en œuvre de ces mesures sera compris dans les travaux globaux.</td></tr>
</table>

6.4.4 MR3 : Ensemble de mesures liées à la sécurité du chantier et information aux usagers

<table>
<tr><th colspan="6">MR3 : Ensemble de mesures liées à la sécurité du chantier et information aux usagers</th></tr>
<tr><td colspan="4">Type</td><td colspan="2">Phase concernée</td></tr>
<tr><td>E</td><td>R</td><td>C</td><td>S</td><td>Etudes</td><td>Travaux</td><td>Exploitation</td></tr>
<tr><td colspan="4">Composante(s) projet concernée(s)</td><td>Travaux terrestres</td><td>Travaux maritimes</td><td colspan="2">Tous travaux</td></tr>
<tr><td colspan="4">Thématique</td><td>Milieu physique</td><td>Milieu naturel</td><td>Paysage et patrimoine</td><td>Milieu humain</td></tr>
<tr><td colspan="6">Descriptif
<u>Information et signalisation aux usagers du port et riverains</u>
Sur la partie terrestre, des panneaux d'information seront disposés à l'entrée du chantier informant de l'objectif du projet, du planning des travaux et de leur emprise.
Des barrières de sécurité délimiteront les zones de chantier inaccessibles au public.
Les routes locales et départementales seront empruntées fréquemment pendant toute la durée du chantier. Des panneaux « déviation » seront disposés vers un nouvel itinéraire au besoin.
De la même manière, les accès piétons seront également modifiés et des panneaux « déviation » informeront les piétons des nouveaux itinéraires à emprunter.

Les contraintes de stationnement lors du chantier seront prises en compte. Le stationnement sera conservé autant que possible sur le quai Raymond L'Abbé pendant les travaux.</td></tr>
<tr><td colspan="6">Effet de la mesure
La mise en œuvre de l'ensemble de ces mesures vise à réduire la perturbation des usages actuels.</td></tr>
<tr><td colspan="6">Modalités de suivis
Avant les travaux, la Région Bretagne devra publier l'arrêté d'autorisation du projet, la déclaration préalable de travaux et le permis de démolir sur le panneau d'affichage de la mairie de Saint-Malo pour informer du projet auprès des habitant.e.s.</td></tr>
<tr><td colspan="6">Coût
La mise en œuvre de toutes ces mesures s'inscrit dans le coût global du projet.</td></tr>
</table>

6.5 Mesure de suivi

Les mesures de suivi **en phase travaux** relèvent du suivi de chantier mis en place par la maîtrise d'œuvre.
Ces moyens sont définis en chapitre 5.

Il est prévu un Schéma Organisationnel d'un Plan Assurance Environnement (SOPAE) et un Schéma d'Organisation et de GEstion des Déchets (SOGED).
Le SOPAE permet de définir les dispositions adoptées par les entreprises de travaux pour la préservation de l'environnement tout au long du chantier.
Le SOGED permet de décrire les mesures d'organisation, de tri et de suivi des déchets du chantier.

Extrait du SOPAE:

SOURCE : ANTEA

- **Impacts environnementaux identifiables**

Les principales nuisances susceptibles d'être engendrées par la réalisation des travaux ainsi qu'une ébauche des solutions afin d'éviter ou d'atténuer les effets de celles-ci sont listés dans le tableau suivant :

- **Prise en Compte de L'environnement et de ses Contrôles Environnementaux**

Tâche concernée	Aspect environnemental	Milieu concerné	Source de nuisance/ pollution	Impact environnemental	Moyens de prévention et de contrôle
Toutes tâches	Bruit, implantation des travaux	Faune et flore Riverains	Activité de construction	perturbation	La totalité des intervenants sera informée avant le démarrage des travaux de la particularité du site et plus particulièrement des nuisances qui peuvent être occasionnées sur le milieu environnant Pas d'activité avant 7h et après 19h Respect d'une pause déjeuner entre 12h et 13h
Approvisionnement en carburant	Egouttures, débordement	Eau, sol	Carburant	Pollution	- vérification des raccords au niveau des flexibles utilisés pour l'approvisionnement - utilisation de pistolet d'approvisionnement à gâchette anti-retour - récupération des égouttures par rétention, kit absorbant à proximité du point d'approvisionnement - informer le fournisseur de carburant des précautions à prendre vis-à-vis de l'environnement
Stockage Hydrocarbures et autres produits polluants	renversement, fuite + submersion	Eau, sol	produit polluant / hydrocarbure	Pollution	Les hydrocarbures et autres produits polluants seront stockés hors zone submersible en dehors des heures de travail pour éviter tout risque de dispersion nocturne, qu'elle soit d'origine criminelle (vandalisme) ou accidentelle (perturbation climatique, renversement). Stockage en bacs de rétention fermables aérés, liste des produits dangereux + FDS données.

Stockage Hydrocarbures	Egoutture, fuite	Eau, sol	Cuves de stockage	Pollution	Stockage dans un container environnement de tous les produits chimiques du chantier. Le container contient bacs de rétention et cuves double paroi
Matériel de levage	Bruit	Riverains	Grues mobiles, pelles	Gêne occasionnée	Conformité décret en vigueur, respect des plages horaires définies au marché. Contrôle par mesure des niveaux sonores en continu.
Engins de chantier	Egoutture, huiles	Sol	Moteurs thermiques	Pollution	Entretien et vérification carters moteurs, vérification des entretiens pour le matériel de location Réalisation des entretiens hors site ou sur zone Étanche
Engins de chantier	Emissions de gaz	Air	Moteurs thermiques	Pollution	Entretien et vérification moteurs, vérification des entretiens pour le matériel de location
Vidange engins	Egouttures	Eau, sol	Huiles usagées	Pollution	**Interdit sur le chantier.** Stockage en cuve Étanche sur rétention, Évacuation par organisme agréé
Circulation véhicules	Dégradation de la voirie	Activités humaines	Circulation sur voiries existantes	Effet sur le patrimoine	Etablissement d'un plan de circulation et d'un plan de maintien des accès.
Circulation véhicules	Poussières	Air	Circulation sur pistes	Pollution	Vitesse limitée à 30 km/h Arrosage des pistes Nettoyage des voiries souillées
Production Electricité	Bruit	Riverains	Groupe Electrogène	Gêne occasionnée	Emplacement fixe : branchements sur secteur Itinérant : groupes insonorisés
Production d'air comprimé	Bruit	Riverains	Compresseurs	Gêne occasionnée	Emplacement fixe : adoption compresseurs Électriques Itinérant : compresseur insonorisé
Balisage	Absence de balisage	Milieu naturel	Activité chantier	Perturbation du milieu	Clôtures vérifiées périodiquement Accès indiqués et respectés
Installations chantier terrestre	Rejet d'eaux usées	Eau, sol	Eaux usées	Pollution	Raccordement au réseau existant ou stockage en cuve Étanche puis vidange et Évacuation par un organisme agréé ou WC chimique.
Production de déchets des installations chantier	Production de déchets	Eau, sol, paysage, …	Déchets non dangereux	Pollution	Déchets ménagers des cantonnements : Evacués par la commune
Production de déchets inertes	Production de déchets	Paysage…	Déchets inertes	Pollution visuelle	Terres non polluées, gravats : Evacués en centre de stockage pour déchets inertes agréés
Production de déchets non dangereux	Production de déchets	Eau, sol, air, paysage …	Déchets non dangereux	Pollution	Ferraille, bois : triés et stockés sur site puis Evacués par organisme agréé pour recyclage. **Le brulage des déchets est interdit.** Emballages : triés puis Evacués vers centre de transfert agréé.
Production de déchets dangereux	Production de déchets	Eau, sol, paysage …	Déchets dangereux	Pollution	Filtres à huile, chiffons souillés, produits absorbants souillés, fût et bidons ayant contenu des produits dangereux : Evacués par centres agréés, BSDD conservés sur le chantier
Tous travaux : risque incendie	Incendie	Milieu naturel / personnes	Origine Électrique, soudure, …	Effet sur le milieu, gêne riverains, pollution	Feux interdits. Sensibilisation au risque incendie. Extincteurs présents sur site. Voir PPSPS
Micro-pieux	Bruit	Riverains	Forage	Gêne occasionnée	Respect des plages horaires définies au marché. Contrôle par mesure des niveaux sonores si nécessaire à la demande du client

Micro-pieux	Vibrations	Sol	Forage	Effet sur le patrimoine	Contrôle possible par mesure en continu des vibrations induites Instrumentation des existants pour suivi des déplacements et des vibrations
Micro-pieux	Pollution des eaux	Eaux, cultures aquacoles	Forage / Injection de coulis	Mise en suspension de sédiments Gêne occasionnée, qualité des productions aquacoles	Mise en œuvre d'un barrage anti-MES ou dispositif Équivalent
Bétonnage	Infiltration huiles dans le sol	Sol	Produits décoffrant	Pollution	Utilisation huile biodégradable
Nettoyage des toupies et bennes béton	Rejet de laitances	Sol, eau	Rejet eaux souillées	Pollution	Lavage des toupies en retour centrale exigée, nettoyage des goulottes sur aire dédiée permettant la décantation des laitances
Démolition	Production de déchets	Paysage…	Déchets inertes	Pollution visuelle	Produits de démolition évacués vers plateforme de recyclage
Terrassements / démolitions	Bruit	Riverains	Pelles hydrauliques, B.R.H, Camions 6x4	Gêne occasionnée	Conformité décret et arrêté en vigueur, plages horaires définies au marché. Des contrôles de niveaux sonores pourront être effectués à la demande du client.
Terrassements	Découverte fortuite de vestiges archéologiques	Patrimoine	Mise à jour de matériaux ayant un caractère artistique, archéologique, historique ou restes humains	Destruction du patrimoine	Art. 33 du CCAG. Signalement au maître d'œuvre, déclaration à la Mairie concernée. Les matériaux ne sont pas déplacés sans autorisation de la personne responsable du marché. Les matériaux détachés fortuitement du sol sont gardés en lieu sûr.
Terrassements / démolitions	Poussières	Riverains	Circulation engins	Gêne occasionnée	Arrosage des pistes en terre Nettoyage des engins avant emprunt du réseau de la commune Nettoyage des voiries aux abords du chantier de façon régulière

- **Situation(s) d'urgence environnement**

Les situations d'urgence environnement seront présentées à tout le personnel de chantier lors de l'accueil et feront l'objet de rappels au cours du chantier.

SITUATION D'URGENCE	MESURE DE PREVENTION	ACTION IMMEDIATE	DEPOLLUTION
1. déversement accidentel d'hydrocarbures	Cuves stockées sur bacs de rétention, kits absorbants à disposition	Utilisation de produits absorbants adaptés et si nécessaire mise en place de barrage flottant pour confiner la pollution	Contacter un organisme de dépollution agréé (Nom : Tel :)
2. rupture de flexible sur matériel hydraulique	Inspection périodique des flexibles par le chantier et le service matériel (Échange éventuel)	Mise en œuvre de kits anti pollution : - barrage absorbant flottant - feuillets absorbants hydrophobes	Evacuations des absorbants souillés avec les déchets dangereux du chantier, Éventuellement, pour les grandes quantités, faire

			effectuer un pompage par une société agréée.
3. déversement accidentel de produits dangereux	Bidons de produits dangereux (produits décoffrant, huiles, peintures, aérosols…) stockés en bacs de rétention refermables	Utilisation de produits absorbants adaptés et si nécessaire mise en place de barrage flottant pour confiner la pollution	Evacuations des absorbants souillés avec les déchets dangereux du chantier
4. déversement d'huiles – carburant sur la zone de stationnement du chantier	Protection de la zone par un polyane et Évacuation vers un puisard	Utilisation de kits d'intervention d'urgence pour contenir la pollution	Pompage par camion hydrocureur, Évacuation des absorbants souillés avec les déchets dangereux du chantier
5. incendie	Feux interdits. Sensibilisation au risque incendie. Extincteurs présents sur site. Voir PPSPS	Utilisation extincteurs, appel pompiers si propagation incendie Voir « Message d'alerte » affichage chantier	Evacuation des eaux polluées selon réglementation
6. dégagement de matières en suspension	Vérifier État du barrage anti MES	Arrêt de la production (ou limitation de celle-ci) et attente jusqu'au retour à la normale par tests successifs de la qualité de l'eau	SO

- **Trier les déchets dangereux des non dangereux**

Les bidons souillés (huile, peinture…), absorbants, gants souillés, filtres à huile, gasoil, aérosols… doivent être triés puis évacués et traités par des sociétés agréées.

- **Avoir au moins une action en faveur de la réutilisation ou du recyclage des déchets**

Les déchets inertes et non dangereux sont triés puis recyclés si cela est possible, sinon mis en stockage adapté agréé (affichages).

- **S'assurer de la destination des déchets**

Les bordereaux de suivi des déchets évacués, en particulier les BSDD (pour les déchets dangereux) seront édités et conservés.
Les prestataires déchets seront en conformité avec les autorisations administratives relatives à leur activité.

- **Stocker des liquides dangereux sur rétention et à l'abri des intempéries**

Il sera mis en œuvre une rétention sur tous les pontons et installations à terre pour tous les produits « Dangereux » = Hydrocarbures, peintures, solvants…

- **Mettre à disposition un kit anti-pollution**

Des kits absorbants seront disponibles sur chantier à proximité des zones à risque. Le personnel aura reçu une initiation à leur utilisation. La capacité d'absorption du kit est adaptée au chantier



Figure 77 : Kits absorbants

- **Kits absorbants**

Pollution dite « mineure » de type fuite sur un engin. Dans ce cas, l'entreprise intervient immédiatement par ses propres moyens : Kits antipollution à disposition dans tous les véhicules de l'encadrement et mise en place d'une Procédure d'Organisation et d'Intervention (POI).
Pollution grave, dite « majeure » : Déclenchement de la procédure d'alerte. Les numéros de téléphone utiles seront accessibles près des points d'appel.

Afin de maitriser toute situation imprévisible, chaque personne de l'encadrement de chantier : conducteur de travaux, chef de chantier, chef d'équipe, sera équipé d'un kit antipollution (bac de rétention avec absorbants), permettant de contenir tout risque de pollution aux hydrocarbures.

- **Limiter les rejets directs dans le milieu naturel**

Lavage toupies béton : réserver un emplacement pour la décantation des laitances.



Figure 78 : *Stockage laitance*

Propreté du chantier et de ses abords
Les accès aux chantiers et les aires de travail sont dégagés et maintenus en état de propreté.

- **Limiter et adapter les nuisances sonores au voisinage du chantier**

Toutes activités : mesures des émissions sonores en limite de propriété et au poste de travail.

- **Limiter les émissions dans l'air**

Vérification et entretien moteur pour limiter les émissions de gaz d'échappement.
Arrosage des pistes si concerné pour éviter les soulèvements de poussière.

- **Prendre en compte la sensibilité du milieu**

Les chantiers se déroulant en zone sensible doivent prendre des mesures préventives adaptées.

CF. CHAPITRE 5.7, P.35

En phase d'exploitation, il est important de mettre en place un suivi régulier pour vérifier le bon état de l'ouvrage.
Ainsi, tous les cinq ans, un suivi de l'inspection des ouvrages (inspection détaillé ou suivi VCS – visite de contrôle simplifié des ouvrages sera entrepris afin d'anticiper leur dégradation possible et de programmer des travaux de reprises.

6.6 Conditions de remise en état du site après exploitation

CF. CHAPITRE 5.9, P.36

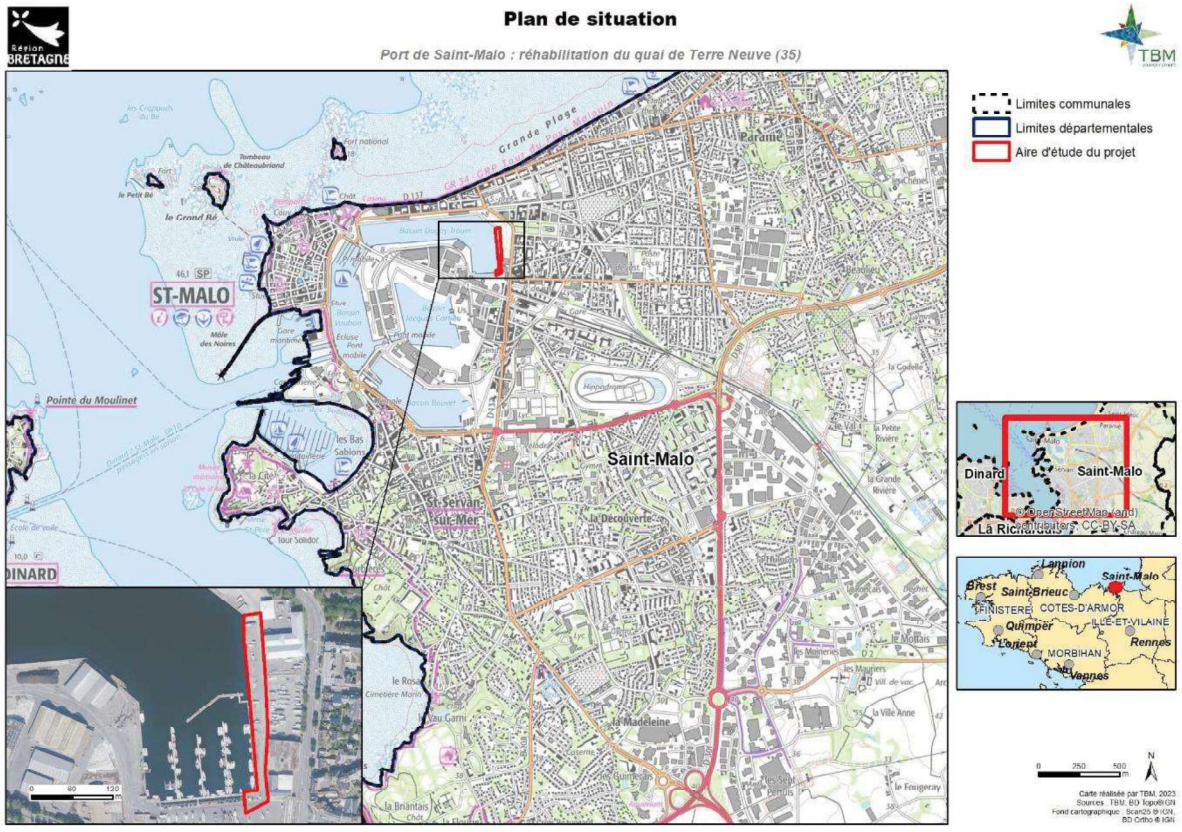
6.7 Résumé non technique

6.7.1 Contexte

La Région Bretagne porte la présente demande d'autorisation environnementale pour les travaux de réhabilitation du quai de Terre-Neuve du port de Saint-Malo.

A ce jour, le quai a pour fonction le chargement et le déchargement des navires et permet de disposer à l'arrière de l'ouvrage d'un terre-plein pour le stockage. Il s'agit d'un ouvrage essentiel pour la réparation navale plaisance et le pôle course.
La réhabilitation de l'ouvrage est nécessaire au vu des désordres importants (cavités, effondrement du parement, dégradation matériaux de remplissage, affaissement généralisé, etc.…), constatés depuis 2010. A cette même date, un diagnostic et une étude géotechnique ont été réalisés avec, pour conclusion que l'ouvrage présente un risque d'instabilité interne.
Des restrictions d'exploitation ont été mises en place en décembre 2018, notamment le positionnement des engins de levage 10 m en arrière du front d'accostage.

Par ailleurs, le quai Ro-Ro, situé au sud du quai de Terre-Neuve ne répond plus aux usages actuels et entrave les réparations du quai de Terre-Neuve. Il est donc prévu sa démolition et la réfection du quai de Raymond L'Abbé.
Ainsi, l'objectif du projet est d'assurer la réparation du quai de Terre-Neuve et de garantir sa stabilité aux cas de charge d'exploitation sur le quai et le terre-plein.
Les travaux sont prévus pour début d'année 2025.



Carte 4 : Plan de situation

6.7.2 Description du projet

6.7.2.1 Description

Les travaux portés par la Région, dans le cadre du présent dossier concernent :

- Réfection/reprise du quai de Terre-Neuve et du terre-plein dans la zone d'influence de l'ouvrage (de l'ordre de 10 m à l'arrière du bord à quai) ;
- Démolition de l'ouvrage Ro-ro en réadaptant le profil du quai Raymond L'abbé ;
- Renforcement de la capacité portante sur le quai au droit de la darse pour le Travel-Lift (dalle en béton) ;
- Aménagement d'une zone de levage pour un navire projet de 40 tonnes ;
- Remplacement des organeaux à l'identique ;
- Installation d'un éclairage sous les pierres de couronnement au droit des trois échelles ;
- Changement des trois échelles de quai ;
- Dépose des anciens rails de voie de grue et de voie SNCF dans l'emprise des travaux de réhabilitation du quai.

6.7.2.2 Planning des travaux

Le démarrage des travaux est envisagé pour le début d'année 2025 pour une durée de 16 mois dont 4 mois de préparation des travaux.

CF. ANNEXE 2 : PLANNING DES TRAVAUX

6.7.3 Principaux enjeux environnementaux

6.7.3.1 Méthodologie d'analyse et évaluation des enjeux

« L'enjeu représente pour la portion de la zone considérée comme zone de projet, compte tenu de son état initial ou prévisible, une valeur au regard des préoccupations écologiques, patrimoniales, paysagères ou de santé. L'enjeu est défini sur des critères tels que la qualité, la rareté, l'originalité, la diversité, la richesse, le statut de protection, etc.. ».
Cet enjeu doit être défini en dehors de toute considération liée au projet.
Six niveaux sont retenus : très fort, fort, moyen, faible, négligeable et nul.
Le tableau suivant présente les critères considérés pour déterminer le niveau d'enjeu de chaque facteur de l'état initial.

Tableau 25 : Description des niveaux d'enjeu

Niveau d'enjeu	Description
Très fort	Facteur bénéficiant de protections réglementaires strictes et présentant une influence dépassant le cadre départemental et représentant une valeur majeure pour la population
Fort	Facteur bénéficiant de protections réglementaires strictes et/ou présentant une influence à partir de l'échelle départementale et/ou représentant une valeur importante pour la population
Moyen	Facteur présentant une influence minimum à l'échelle supra-locale et/ou présentant un statut réglementaire non strict et/ou présentant des caractéristiques suscitant un intérêt pour la population
Faible	Facteur présentant un intérêt à l'échelon local et présentant des caractéristiques justifiant sa mise en valeur
Négligeable	Facteur présentant un intérêt à l'échelle locale
Nul	Facteur non considéré

Tableau 26 : Synthèse des niveaux d'enjeux

Facteurs	Niveau d'enjeu	Justification du niveau d'enjeux
Facteurs météorologiques	Négligeable	Enjeu négligeable
Milieu marin et portuaire - Topographie et Bathymétrie	Faible	Le quai de Terre-Neuve est dégradé et la topographie de l'ouvrage est donc variable. Le niveau bathymétrique est stable au droit de l'ouvrage.
Milieu marin et portuaire - Qualité des eaux du port		Qualité des eaux du port dégradée Mouvements et renouvellement d'eau faible au sein du port
Réseau d'eau pluviale		Réseau d'eau pluviale présent au droit de l'ouvrage et présence de dalots pour la gestion de la lutte contre la submersion marine
Biodiversité	Négligeable	Absence d'enjeu lié aux périmètres de protection et à la faune flore et l'habitat
Paysage et patrimoine	Moyen	Présence d'un Monument Historique (PDA) en non co-visibilité
Santé et cadre de vie	Faible	Présence de nuisances sonores liées aux activités présentes sur l'arrière du quai, problématique de qualité d'air sur le territoire Malouin, lumière existante sur le quai.
Activités socio-économiques	Faible	L'AEI est occupé d'activités en lien avec le milieu portuaire (locaux technique, ponton d'amarrage, etc.) L'AEI n'est pas un site touristique contrairement à la cité corsaire. L'AEI n'est pas constituée d'habitations.
Aménagement et urbanisme	Faible	Cadrage par des plans et programmes
Risques	Fort	Submersion marine et inondation + Industriel

6.7.4 Analyse des principales incidences du projet sur l'environnement

Tableau 27 : Tableau de synthèse des incidences du projet en phase travaux

Facteurs	Niveau d'enjeu	Effets potentiels du projet en phase travaux	Niveau d'effet	Niveau de sensibilité	Niveau d'incidence	Mesures Eviter/Réduire	Mesures de suivi
Milieu portuaire et marin	Faible	**Effet temporaire, direct et indirect, négatif** Altération de la qualité des eaux marines lié à la remise en suspension de sédiments	Faible	Faible	Faible	MR1 : Limiter le départ de fines et de sédiments	Suivi de chantier (comprenant les SOPAE / SOGED)
		Effet temporaire, direct et indirect, négatif Altération de la qualité des eaux marines lié au risque de pollution accidentelle	Négligeable	Faible	Négligeable	MR1 : Limiter le risque de pollution accidentelle	
		Effet temporaire, direct et négatif Altération de la qualité des eaux marines liée à l'utilisation de matériaux	Faible à Négligeable	Faible	Faible	MR1 : Choix de matériaux durables et peu polluants	
Eaux pluviales	Faible	**Effet temporaire, direct et indirect, négatif** Altération de la qualité des eaux pluviales liés au risque de pollution accidentelle	Négligeable	Faible	Négligeable	MR1 : Limiter le risque de pollution accidentelle	
Milieu naturel	Négligeable	**Effet temporaire, direct et indirect, négatif** Dérangement des espèces	Négligeable	Nul	Nul à Négligeable	ME1 : Planning adapté	
		Effet temporaire, direct et indirect, négatif Altération de la qualité des milieux	Cf. qualité des eaux marines				
Paysage et patrimoine	Moyen	**Effet temporaire et direct, négatif** Modification temporairement du paysage local dû à la présence des engins de chantier et du matériel	Faible	Nul	Négligeable	ME1 : Planning adapté	
Santé et cadre de vie – Nuisances sonores et vibrations	Faible	**Effet temporaire et direct, négatif** Augmentation des nuisances sonores et vibrations, liée aux travaux et engins utilisés	Faible	Faible	Faible	ME1 : Planning adapté MR2 : Lutte contre les nuisances du chantier	

Facteurs	Niveau d'enjeu	Effets potentiels du projet en phase travaux	Niveau d'effet	Niveau de sensibilité	Niveau d'incidence	Mesures Eviter/Réduire	Mesures de suivi
Santé et cadre de vie – Qualité d'air		**Effet temporaire et direct, négatif** Altération de la qualité d'air due à l'utilisation des engins de chantier, camions	Négligeable	Faible	Négligeable	ME1 : Planning adapté MR2 : Lutte contre les nuisances du chantier	Suivi de chantier (comprenant les SOPAE / SOGED)
Santé et cadre de vie – Trafic		**Effet temporaire et direct, négatif** Augmentation du trafic et perturbations des voies de circulation.	Moyen	Négligeable	Négligeable	ME1 : Planning adapté MR2 : Lutte contre les nuisances du chantier	

Tableau 28 : Tableau de synthèse des incidences du projet en phase exploitation

Facteurs	Niveau d'enjeux	Effets potentiels du projet en phase exploitation	Niveau d'effet	Niveau de sensibilité	Niveau d'incidence	Mesures Eviter/Réduire	Mesures de suivi
Milieu portuaire et marin	Faible	**Effet permanent, direct, neutre** Modification de la bathymétrie liée à la démolition du quai Ro-Ro.	Moyen	Faible	Faible	/	Suivi de l'inspection des ouvrages tous les 5 ans
Paysage et patrimoine	Moyen	**Effet permanent, direct, positif** Modification du paysage local	Moyen	Négligeable	Faible	/	
Santé et cadre de vie – Nuisances lumineuses	Faible	**Effet permanent, direct, indirect, négatif** Augmentation des nuisances lumineuses liées à l'ajout de luminaires sur les échelles	Négligeable	Faible	Négligeable	/	
Santé et cadre de vie et sécurisation		**Effet permanent, direct, positif** Amélioration de l'esthétique de l'ouvrage et sécurisation	Moyen	Faible	Faible	/	

6.7.4.1 Mesures et impact résiduel

Au regard des incidences faibles à négligeables du projet, aucune mesure n'est nécessaire. Toutefois, afin de limiter au maximum les effets du projet sur l'environnement quatre mesures sont proposées :

Mesure d'évitement : • Planning adapté	**Mesure de réduction :** • Eviter la dégradation de la qualité des eaux marines : - Limiter le départ de fines et de sédiments ; - Limiter le risque de pollution accidentelle ; - Choix de matériaux durables et peu polluants ; • Lutte contre les nuisances du chantier ; • Et une dernière mesure d'ordre générale : Sécurité du chantier et information aux usagers.

→ Le niveau d'incidence résiduelle du projet après mise en place de ces mesures est négligeable à faible. En d'autres termes, le projet n'aura pas d'incidences résiduelles notables sur les facteurs de l'environnement.

7 ELEMENTS GRAPHIQUES

Les éléments graphiques se trouvent au fur et à mesure des chapitres du document.

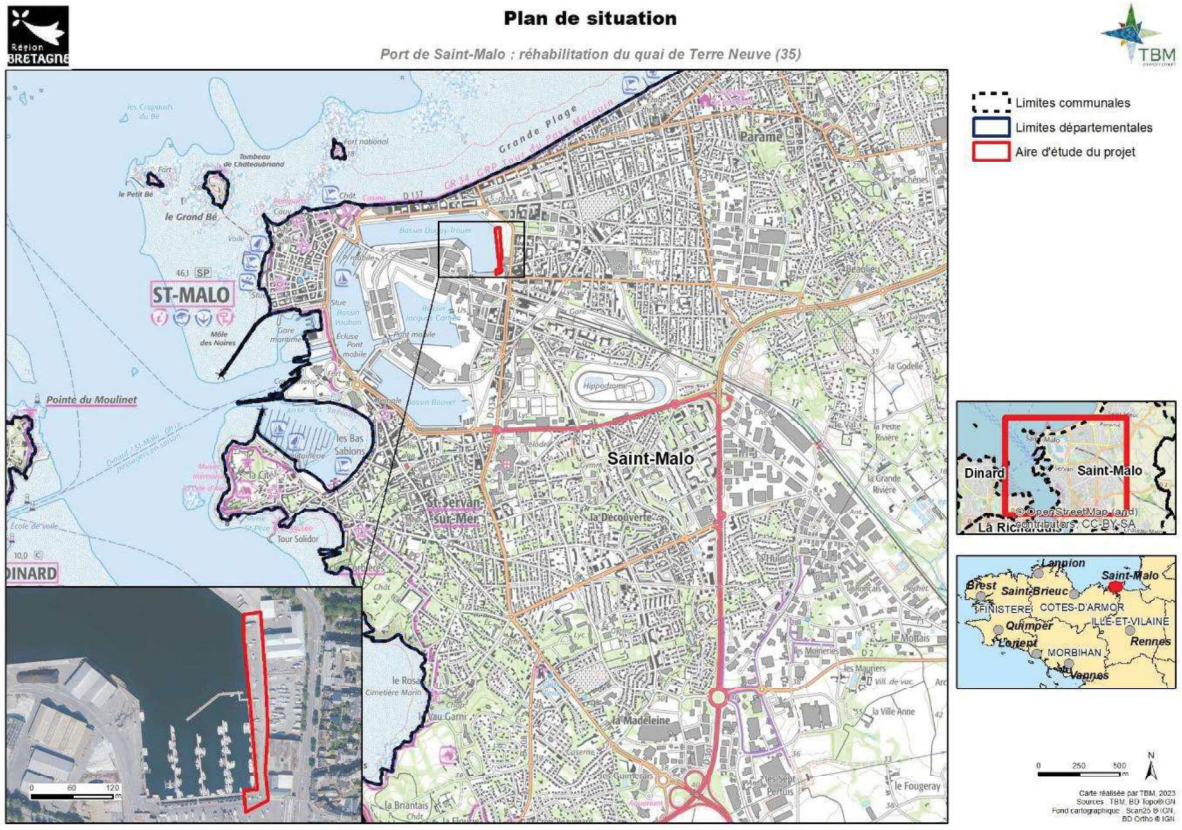
8 NOTE NON TECHNIQUE

8.1 Contexte du projet

La Région Bretagne porte la présente demande d'autorisation environnementale pour les travaux de réhabilitation du quai de Terre-Neuve du port de Saint-Malo.

A ce jour, le quai a pour fonction le chargement et le déchargement des navires et permet de disposer à l'arrière de l'ouvrage d'un terre-plein pour le stockage. Il s'agit d'un ouvrage essentiel pour la réparation navale plaisance et le pôle course.
La réhabilitation de l'ouvrage est nécessaire au vu des désordres importants (cavités, effondrement du parement, dégradation matériaux de remplissage, affaissement généralisé, etc.…), constatés depuis 2010. A cette même date, un diagnostic et une étude géotechnique ont été réalisés avec, pour conclusion que l'ouvrage présente un risque d'instabilité interne.
Des restrictions d'exploitation ont été mises en place en décembre 2018, notamment le positionnement des engins de levage 10 m en arrière du front d'accostage.

Par ailleurs, le quai Ro-Ro, situé au sud du quai de Terre-Neuve ne répond plus aux usages actuels et entrave les réparations du quai de Terre-Neuve. Il est donc prévu sa démolition et la réfection du quai de Raymond L'Abbé.
Ainsi, l'objectif du projet est d'assurer la réparation du quai de Terre-Neuve et de garantir sa stabilité aux cas de charge d'exploitation sur le quai et le terre-plein.
Les travaux sont prévus pour début d'année 2025.



Carte 5 : Plan de situation

8.2 Présentation du maître d'ouvrage

REGION BRETAGNE

N°SIRET : 233 500 016 00040

Adresse : 283, avenue du Général Patton – CS 21 101

35711 Rennes Cedex 7.

Tél. : 02 99 27 10 10

Personne en charge de dossier de demande d'autorisation :

Nom : Nadège PENNORS
Fonctions : Responsable des instructions réglementaires
Tel : 0290091606
Mail : nadege.pennors@bretagne.bzh

Nom : François AMIOT
Fonction : Chef de projet aménagements portuaires
Tel : 06 46 28 83 09
Mail : francois.amiot@bretagne.bzh

Le représentant légal est Loïg Chesnais-Girard, Président de Région.

8.3 Procédures réglementaires

Tableau 29 : Procédures réglementaires concernées par le projet

Code	Article	Rubrique concernée	Détails du projet de réhabilitation
Code de l'environnement	*Article R.214-1*	*4.1.2.0. Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu* *1° D'un montant supérieur ou égal à 1 900 000 euros (A)*	*Projet soumis à Autorisation environnementale Loi sur l'eau* *Le coût du projet de réhabilitation de l'ouvrage portuaire, quai Terre-Neuve, s'élève à 4 005 000 d'€ HT.*
	Article R122-2 / Articles R.181-13 et R181-14	*Aucune rubrique mais projet soumis à Autorisation environnementale Loi sur l'eau*	*Projet non soumis à étude d'impact. Il est soumis à étude d'incidence.*
	Article L.414-4	*Les projets d'activités, de travaux, d'aménagements, d'ouvrages ou d'installations, sont soumis à évaluation des incidences Natura 2000.*	*Projet soumis à évaluation des incidences Natura 2000.*
Code de l'urbanisme	*Article R.421-24*	*Le projet se trouve en partie dans les abords de monuments historiques et doit faire l'objet d'une déclaration préalable.*	*Projet soumis à déclaration préalable.*
	Article R.421-28	*Permis de démolir*	*Projet soumis à permis de démolir pour le quai Ro-Ro.*

NB : La déclaration préalable et le permis de démolir font l'objet de documents indépendants. Ils ne sont donc pas inclus dans la présente demande d'autorisation.

Conformément à I du Code de l'environnement, le dossier d'autorisation comprend ainsi les pièces suivantes :

Tableau 30 : Contenu de l'autorisation environnementale

Paragraphe de l'article R.181-13 du Code de l'environnement	*Chapitre correspondant*
« 1° Lorsque le pétitionnaire est une personne physique, ses nom, prénoms, date de naissance et adresse et, s'il s'agit d'une personne morale, sa dénomination ou sa raison sociale, sa forme juridique, son numéro de SIRET, l'adresse de son siège social ainsi que la qualité du signataire de la demande ;	CF. CHAPITRE 0
2° La mention du lieu où le projet doit être réalisé ainsi qu'un plan de situation du projet à l'échelle 1/25 000, ou, à défaut au 1/50 000, indiquant son emplacement ;	CF. CHAPITRE 3
3° Un document attestant que le pétitionnaire est le propriétaire du terrain ou qu'il dispose du droit d'y réaliser son projet ou qu'une procédure est en cours ayant pour effet de lui conférer ce droit ;	CF. CHAPITRE 4
4° Une description de la nature et du volume de l'activité, l'installation, l'ouvrage ou les travaux envisagés, de ses modalités d'exécution et de fonctionnement, des procédés mis en œuvre, ainsi que l'indication, selon le cas, de la ou des rubriques des nomenclatures ou bien du ou des items de l'article 3 du décret n° 2006-649 du 2 juin 2006 relatif aux travaux miniers, aux travaux de stockage souterrain et à la police des mines et des stockages souterrains dont le projet relève. Elle inclut les moyens de suivi et de surveillance, les moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident ainsi que les conditions de remise en état du site après exploitation et, le cas échéant, la nature, l'origine et le volume des eaux utilisées ou affectées. Elle inclut également, le cas échéant, les mesures permettant une utilisation efficace, économe et durable de la ressource en eau notamment par le développement de la réutilisation des eaux usées traitées et de l'utilisation des eaux de pluie en remplacement de l'eau potable ;	CF. CHAPITRE 5
5° Soit, lorsque la demande se rapporte à un projet soumis à évaluation environnementale, l'étude d'impact réalisée en application des articles R. 122-2 et R. 122-3-1, s'il y a lieu actualisée dans les conditions prévues par le III de l'article L. 122-1-1, soit, dans les autres cas, l'étude d'incidence environnementale prévue par l'article R. 181-14 ;	CF. CHAPITRE 6
7° Les éléments graphiques, plans ou cartes utiles à la compréhension des pièces du dossier, notamment de celles prévues par les 4° et 5° ;	CF. CHAPITRE 7
8° Une note de présentation non technique ;	CF. CHAPITRE 8
Le pétitionnaire peut inclure dans le dossier de demande une synthèse des mesures envisagées, sous forme de propositions de prescriptions de nature à assurer le respect des dispositions des articles L. 181-3, L. 181-4 et R. 181-43.	CF. CHAPITRES 6.4 ET 6.5

8.4 Enjeux du territoire, effets du projet et mesures

Tableau 31 : Tableau de synthèse des incidences du projet en phase travaux

Facteurs	Niveau d'enjeu	Effets potentiels du projet en phase travaux	Niveau d'effet	Niveau de sensibilité	Niveau d'incidence	Mesures Eviter/Réduire	Mesures de suivi
Milieu portuaire et marin	Faible	**Effet temporaire, direct et indirect, négatif** Altération de la qualité des eaux marines lié à la remise en suspension de sédiments	Faible	Faible	Faible	MR1 : Limiter le départ de fines et de sédiments	Suivi de chantier (comprenant les SOPAE / SOGED)
		Effet temporaire, direct et indirect, négatif Altération de la qualité des eaux marines lié au risque de pollution accidentelle	Négligeable	Faible	Négligeable	MR1 : Limiter le risque de pollution accidentelle	
		Effet temporaire, direct et négatif Altération de la qualité des eaux marines liée à l'utilisation de matériaux	Faible à Négligeable	Faible	Faible	MR1 : Choix de matériaux durables et peu polluants	
Eaux pluviales	Faible	**Effet temporaire, direct et indirect, négatif** Altération de la qualité des eaux pluviales liés au risque de pollution accidentelle	Négligeable	Faible	Négligeable	MR1 : Limiter le risque de pollution accidentelle	
Milieu naturel	Négligeable	**Effet temporaire, direct et indirect, négatif** Dérangement des espèces	Négligeable	Nul	Nul à Négligeable	ME1 : Planning adapté	
		Effet temporaire, direct et indirect, négatif Altération de la qualité des milieux	Cf. qualité des eaux marines				
Paysage et patrimoine	Moyen	**Effet temporaire et direct, négatif** Modification temporairement du paysage local dû à la présence des engins de chantier et du matériel	Faible	Nul	Négligeable	ME1 : Planning adapté	
Santé et cadre de vie – Nuisances sonores et vibrations	Faible	**Effet temporaire et direct, négatif** Augmentation des nuisances sonores et vibrations, liée aux travaux et engins utilisés	Faible	Faible	Faible	ME1 : Planning adapté MR2 : Lutte contre les nuisances du chantier	

Facteurs	Niveau d'enjeu	Effets potentiels du projet en phase travaux	Niveau d'effet	Niveau de sensibilité	Niveau d'incidence	Mesures Eviter/Réduire	Mesures de suivi
Santé et cadre de vie – Qualité d'air		**Effet temporaire et direct, négatif** Altération de la qualité d'air due à l'utilisation des engins de chantier, camions	Négligeable	Faible	Négligeable	ME1 : Planning adapté MR2 : Lutte contre les nuisances du chantier	Suivi de chantier (comprenant les SOPAE / SOGED)
Santé et cadre de vie – Trafic		**Effet temporaire et direct, négatif** Augmentation du trafic et perturbations des voies de circulation.	Moyen	Négligeable	Négligeable	ME1 : Planning adapté MR2 : Lutte contre les nuisances du chantier	

Tableau 32 : Tableau de synthèse des incidences du projet en phase exploitation

Facteurs	Niveau d'enjeux	Effets potentiels du projet en phase exploitation	Niveau d'effet	Niveau de sensibilité	Niveau d'incidence	Mesures Eviter/Réduire	Mesures de suivi
Milieu portuaire et marin	Faible	**Effet permanent, direct, neutre** Modification de la bathymétrie liée à la démolition du quai Ro-Ro.	Moyen	Faible	Faible	/	Suivi de l'inspection des ouvrages tous les 5 ans
Paysage et patrimoine	Moyen	**Effet permanent, direct, positif** Modification du paysage local	Moyen	Négligeable	Faible	/	
Santé et cadre de vie – Nuisances lumineuses	Faible	**Effet permanent, direct, indirect, négatif** Augmentation des nuisances lumineuses liées à l'ajout de luminaires sur les échelles	Négligeable	Faible	Négligeable	/	
Santé et cadre de vie et sécurisation		**Effet permanent, direct, positif** Amélioration de l'esthétique de l'ouvrage et sécurisation	Moyen	Faible	Faible	/	

Au regard des incidences faibles à négligeables du projet, aucune mesure n'est nécessaire. Toutefois, afin de limiter au maximum les effets du projet sur l'environnement des mesures ont été proposées et présentées dans le tableau précédent.
→ Le niveau d'incidence résiduelle du projet après mise en place de ces mesures est négligeable à faible. En d'autres termes, le projet n'aura pas d'incidences résiduelles notables sur les facteurs de l'environnement.

9 NATURA 2000

9.1 Contexte du projet

Le projet se situe en Région Bretagne, dans le département d'Ille-et-Vilaine, sur la commune de Saint-Malo. Il concerne le quai de Terre-Neuve et le quai Ro-Ro situé dans le port intérieur de la commune dans le bassin Duguay-Trouin.
A ce jour, le quai de Terre-Neuve a pour fonction le chargement et le déchargement des navires de plaisance et de disposer à l'arrière de l'ouvrage d'un terre-plein pour le stockage. Il s'agit d'un ouvrage essentiel pour la réparation navale de plaisance et pour le pôle course.
La réhabilitation de l'ouvrage est nécessaire au vu des désordres importants (cavités, effondrement du parement, dégradation matériaux de remplissage, affaissement généralisé, etc.…), constatés depuis 2010. A cette même date, un diagnostic et une étude géotechnique ont été réalisés avec, pour conclusion que l'ouvrage présente un risque d'instabilité interne.
Par ailleurs, le quai Ro-Ro, situé au sud du quai de Terre-Neuve ne répond plus aux usages actuels et entrave les réparations du quai de Terre-Neuve. Il est donc prévu sa démolition et la réfection du quai de Raymond L'Abbé.
L'objectif du projet est donc d'assurer la réparation du quai de Terre-Neuve et de garantir sa stabilité aux cas de charge d'exploitation sur le quai et le terre-plein. Les travaux sont prévus pour début d'année 2025. Le coût estimatif des travaux est de 4,05 millions d'euros HT.

9.2 Contexte réglementaire

Le présent dossier concerne l'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 en application des articles L.414-1 et suivants et R.414-1 et suivants du Code de l'Environnement.
Le réseau Natura 2000 est un réseau écologique majeur qui doit structurer durablement le territoire européen et contribuer à la préservation de la diversité biologique. Deux textes de l'Union Européenne établissent la base réglementaire de ce grand réseau écologique européen :

- La Directive 2009/147/CE du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages, ou Directive « Oiseaux » ;
- La Directive 92/43/CEE du 21 mars 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages, ou Directive « Habitats ».

L'application de ces directives se concrétise, pour chaque État membre, par la désignation et la bonne gestion de Zones Spéciales de Conservation (ZSC, en application de la directive Habitats) et de Zones de Protection Spéciale (ZPS, en application de la Directive Oiseaux).
Les points ci-après exposent le cadre réglementaire.

9.2.1 Réglementation européenne

L'article 6.3 de la Directive « Habitats » crée le dispositif d'évaluation des incidences Natura 2000. Il précise :

- « Article 6.3 : Tout plan ou projet non directement lié ou nécessaire à la gestion du site mais susceptible d'affecter ce site de manière significative, individuellement ou en conjugaison avec d'autres plans et projets, fait l'objet d'une évaluation appropriée de ses incidences sur le site eu égard aux objectifs de conservation de ce site. Compte tenu des conclusions de l'évaluation des incidences sur le site et sous réserve des dispositions du paragraphe 4, les autorités

nationales compétentes ne marquent leur accord sur ce plan ou projet qu'après s'être assurées qu'il ne portera pas atteinte à l'intégrité du site concerné et après avoir pris, le cas échéant, l'avis du public ;

- « Article 6.4 : Si, en dépit de conclusions négatives de l'évaluation des incidences sur le site et en l'absence de solutions alternatives, un plan ou projet doit néanmoins être réalisé pour des raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, l'État membre prend toute mesure compensatoire nécessaire pour assurer que la cohérence globale de Natura 2000 est protégée. L'État membre informe la Commission des mesures compensatoires adoptées ».

Lorsque le site concerné accueille un habitat naturel prioritaire et/ou une espèce prioritaire, seules peuvent être évoquées des considérations liées à la santé de l'homme et à la sécurité publique ou à des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ou, après avis de la Commission, à d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur.

9.2.2 Réglementation nationale

L'article L.414-4 du code de l'environnement transpose les dispositions de la directive « Habitats » (Loi n°2008-757 du 1er août 2008 - art. 13).

- « Lorsqu'ils sont susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000, individuellement ou en raison de leurs effets cumulés, doivent faire l'objet d'une évaluation d'incidences au regard des objectifs de conservation du site, dénommée ci-après « Évaluation des incidences Natura 2000 » :

- Les documents de planification qui, sans autoriser par eux-mêmes la réalisation d'activités, de travaux, d'aménagements, d'ouvrages ou d'installations, sont applicables à leur réalisation,
- Les programmes ou projets d'activités, de travaux, d'aménagements, d'ouvrages ou d'installations,
- Les manifestations et interventions dans le milieu naturel ou le paysage. »,

Le contenu de l'évaluation des incidences est indiqué à l'article R.414-23 du Code de l'environnement. Cette évaluation est proportionnée à l'importance du document ou de l'opération et aux enjeux de conservation des habitats et des espèces en présence.

Tableau 33 : Composition de l'Article R. 414-23 du Code de l'Environnement

Article R. 414-23 du Code de l'Environnement	
I.- Le dossier comprend dans tous les cas :	
1°	**Une présentation simplifiée du document de planification, ou une description du programme, du projet, de la manifestation ou de l'intervention, accompagnée d'une carte permettant de localiser l'espace terrestre ou marin sur lequel il peut avoir des effets et les sites Natura 2000 susceptibles d'être concernés par ces effets ; lorsque des travaux, ouvrages ou aménagements sont à réaliser dans le périmètre d'un site Natura 2000, un plan de situation détaillé est fourni ;**
2°	**Un exposé sommaire des raisons pour lesquelles le document de planification, le programme, le projet, la manifestation ou l'intervention est ou non susceptible d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000 ; dans l'affirmative, cet exposé précise la liste des sites Natura 2000 susceptibles d'être affectés, compte tenu de la nature et de l'importance du document de planification, ou du programme, projet, manifestation ou intervention, de sa localisation dans un site Natura 2000 ou de la distance qui le sépare du ou des sites Natura 2000, de la topographie, de l'hydrographie, du fonctionnement des**

Article R. 414-23 du Code de l'Environnement	
	écosystèmes, des caractéristiques du ou des sites Natura 2000 et de leurs objectifs de conservation.
II.- Dans l'hypothèse où un ou plusieurs sites Natura 2000 sont susceptibles d'être affectés,	
	Le dossier comprend également une analyse des effets temporaires ou permanents, directs ou indirects, que le document de planification, le programme ou le projet, la manifestation ou l'intervention peut avoir, individuellement ou en raison de ses effets cumulés avec d'autres documents de planification, ou d'autres programmes, projets, manifestations ou interventions dont est responsable l'autorité chargée d'approuver le document de planification, le maître d'ouvrage, le pétitionnaire ou l'organisateur, sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation du ou des sites.
III.- S'il résulte de l'analyse mentionnée au II que le document de planification, ou le programme, projet, manifestation ou intervention peut avoir des effets significatifs dommageables, pendant ou après sa réalisation ou pendant la durée de la validité du document de planification, sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation du ou des sites,	
	Le dossier comprend un exposé des mesures qui seront prises pour supprimer ou réduire ces effets dommageables.
IV.- Lorsque, malgré les mesures prévues au III, des effets significatifs dommageables subsistent sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation du ou des sites, le dossier d'évaluation expose, en outre :	
1°	La description des solutions alternatives envisageables, les raisons pour lesquelles il n'existe pas d'autre solution que celle retenue et les éléments qui permettent de justifier l'approbation du document de planification, ou la réalisation du programme, du projet, de la manifestation ou de l'intervention, dans les conditions prévues aux VII et VIII de l'article L414-4 ;
2°	La description des mesures envisagées pour compenser les effets dommageables que les mesures prévues au III ci-dessus ne peuvent supprimer. Les mesures compensatoires permettent une compensation efficace et proportionnée au regard de l'atteinte portée aux objectifs de conservation du ou des sites Natura 2000 concernés et du maintien de la cohérence globale du réseau Natura 2000. Ces mesures compensatoires sont mises en place selon un calendrier permettant d'assurer une continuité dans les capacités du réseau Natura 2000 à assurer la conservation des habitats naturels et des espèces. Lorsque ces mesures compensatoires sont fractionnées dans le temps et dans l'espace, elles résultent d'une approche d'ensemble, permettant d'assurer cette continuité ;
3°	L'estimation des dépenses correspondantes et les modalités de prise en charge des mesures compensatoires, qui sont assumées, pour les documents de planification, par l'autorité chargée de leur approbation, pour les programmes, projets et interventions, par le maître d'ouvrage ou le pétitionnaire bénéficiaire, pour les manifestations, par l'organisateur bénéficiaire.

9.3 Identification des effets génériques notables et attendus

A partir de la description des travaux présentés dans le chapitre 5, p.18, les effets génériques du projet sur l'environnement sont les suivants :

En phase travaux :

- Altération de la qualité des eaux marines ;
- Modification de la bathymétrie liée à la démolition du quai Ro-Ro ;
- Altération de la qualité des eaux pluviales ;
- Nuisances liées au chantier : émissions sonores, vibrations, altération de la qualité de l'air ;
- Perturbation des activités économiques sur le quai ;
- Perturbation du trafic local.

En phase d'exploitation :

- Modification de la bathymétrie liée à la démolition du quai Ro-Ro ;
- Modification du paysage.

NB : il est à noter que les incidences étudiées chapitre 6.3, p.104, sur la faune, la flore et les habitats sont négligeables au regard des effets du projet et du milieu naturel dans lequel il se trouve.

9.4 Présentation des sites Natura 2000 concernés par le projet

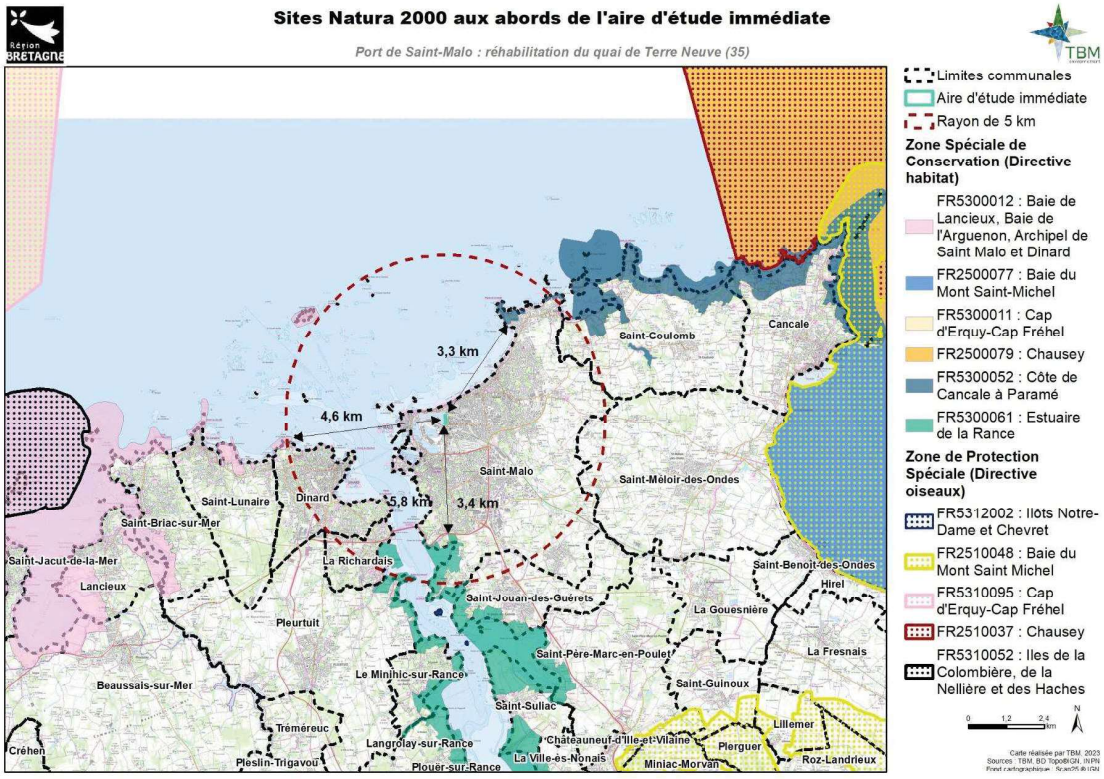
Pour identifier les sites Natura 2000 susceptibles d'être impactés, une zone d'influence du projet a été définie. Cette zone fait référence à l'emprise au sein de laquelle le projet est susceptible de générer des incidences directes ou indirectes sur les habitats et/ou espèces ayant justifié la désignation des sites répertoriés ci-après.

Le tableau ci-après liste les sites Natura 2000 localisés à proximité du projet.

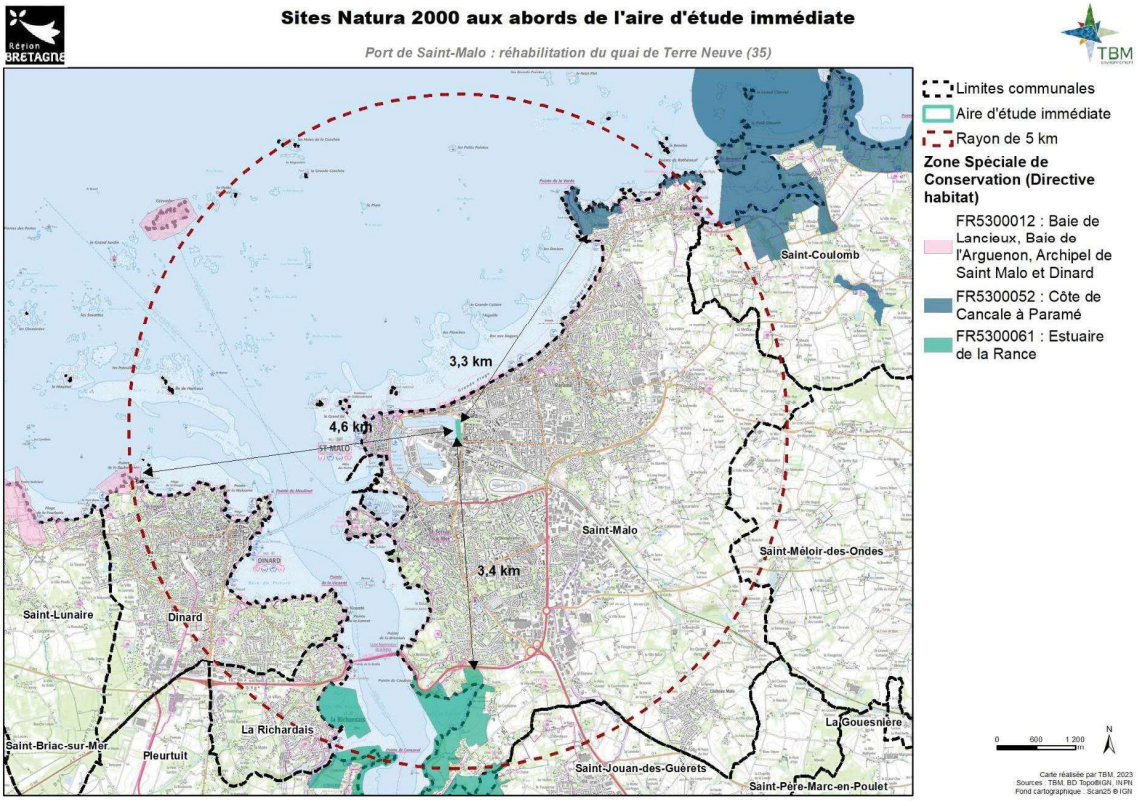
Tableau 34 : Description des sites Natura 2000 présents aux abords de la zone de projet (TBM environnement)

Classement du site	Code du site	Nom du site	Surface du site	Distance du site par rapport à l'aire d'étude
ZSC	FR5300052	Côte de Cancale à Paramé	1 747 ha	La zone de travaux se situe à 3,3km de la ZSC
	FR5300061	Estuaire de la Rance	2 785 ha	La zone de travaux se situe à 3,4km de la ZSC
	FR5300012	Baie de Lancieux, Baie de l'Arguenon, Archipel de Saint Malo et Dinard	5 142 ha	La zone de travaux se situe à 4,6km de la ZSC
ZPS	FR2510037	Chausey	82 426 ha	La zone de travaux se situe à 10.4km de la ZSC
	FR5310052	La Colombière	1 695 ha	La zone de travaux se situe à 11.1km de la ZSC

Les cartes ci-après précisent la localisation des sites Natura 2000 par rapport au projet.



Carte 6 : ZSC et ZPS situées aux abords du projet.



Carte 7 : Sites Natura 2000 les plus proches de l'AEI

Les sites localisés à plus de 5 km ne sont pas décrits. Ainsi, les deux sites Natura 2000 suivants sont les plus proches de la zone du projet :

- FR5300061 : Estuaire de la Rance ;
- FR530001 : Baie de Lancieux, Baie de l'Arguenon, Archipel de Saint Malo et Dinard.

Leurs principales caractéristiques sont détaillées dans les paragraphes suivants.

9.5 Caractéristiques du site Natura 2000 : FR5300061 - Estuaire de la Rance

Le site Natura 2000 est composé d'un ensemble de côtes rocheuses et de coteaux boisés bordant une ancienne ria très large et découpée, avec la présence d'importantes vasières localement colonisées par des schorres parcourus de nombreux chenaux. Le secteur retenu présente une portion maritime à régime hydraulique contrôlé par l'usine marémotrice de la Rance ainsi qu'une portion dulcicole en amont de l'écluse du Châtelier.
L'envasement du lit de la Rance ainsi que l'altération de la qualité de l'eau par des pollutions, d'origine agricole notamment, ainsi que le dérangement de l'avifaune nicheuse ou hivernante par les activités de chasse et la navigation fluviale constituent les principales menaces pour le patrimoine faunistique et floristique d'intérêt communautaire de la Rance.

Les herbiers saumâtres et petites roselières des lagunes (1150) liées à d'anciens moulins à marée figurent parmi les habitats prioritaires les plus remarquables du site. A noter également la diversité des habitats du schorre avec en particulier des prés-salés atlantiques accompagnés de végétation annuelles à salicornes et de prairies pionnières à spartines ou graminées similaires. La Rance maritime est par ailleurs un site d'hivernage majeur pour le Bécasseau variable. Quatre espèces de chiroptères d'intérêt communautaire fréquentent les secteurs boisés plus ou moins clairs ainsi que les abords immédiats de la Rance (Murin à oreilles échancrées, Grand Murin, Petit et Grand Rhinolophe). La Loutre d'Europe est présente au sein d'une population isolée sur la Rance et le Couesnon. Les remparts de Dinan constituent un site de première importance pour la reproduction du murin à oreilles échancrées. La colonie est composée d'environ 320 femelles ce qui représente 75% de la population bretonne



Figure 79 : Habitats présents sur le site FR5300061 - Estuaire de la Rance. Source : INPN

9.5.1 Habitats d'intérêt communautaire

- 1110 - Bancs de sable à faible couverture permanente d'eau marine (0,12 ha)
- 1130 - Estuaires (388,68 ha)
- 1140 - Replats boueux ou sableux exondés à marée basse (143,06 ha)
- 1150 - Lagunes côtières (8,14 ha)
- 1160 - Grandes criques et baies peu profondes (167,2 ha)
- 1170 - Récifs (44,04 ha)
- 1210 - Végétation annuelle des laissés de mer (0,63 ha)
- 1230 - Falaises avec végétation des côtes atlantiques et baltiques (0,54 ha)
- 1310 - Végétations pionnières à Salicornia et autres espèces annuelles des zones boueuses et sableuses (74,26 ha)
- 1330 - Prés-salés atlantiques (*Glauco-Puccinellietalia maritimae*) (134,55 ha)
- 1410 - Prés-salés méditerranéens (*Juncetalia maritimi*) (0,57 ha)
- 4030 - Landes sèches européennes (0,89 ha)
- 6430 - Mégaphorbiaies hygrophiles d'ourlets planitiaires et des étages montagnard à alpin (2,05 ha)
- 8220 - Pentes rocheuses siliceuses avec végétation chasmophytique (0,82 ha)
- 8230 - Roches siliceuses avec végétation pionnière du Sedo-Scleranthion ou du Sedo albi-Veronicion dillenii (0,89 ha)
- 91E0 - Forêts alluviales à *Alnus glutinosa* et *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae*) (4,85 ha)
- 9120 - Hêtraies acidophiles atlantiques à sous-bois à *Ilex* et parfois à *Taxus* (*Quercion robori-petraeae* ou *Ilici-Fagenion*) (16,66 ha)
- 9130 - Hêtraies de *l'Asperulo-Fagetum* (136,05 ha)
- 9180 - Forêts de pentes, éboulis ou ravins du Tilio-Acerion (9,35 ha)

Légende : Habitats prioritaires

9.5.2 Mammifères visés à l'Annexe II de la directive 92/43/CEE du Conseil

- 1303 - *Rhinolophus hipposideros* (12 - 12 Individus)
- 1304 - *Rhinolophus ferrumequinum* (209 - 209 Individus)
- 1308 - *Barbastella barbastellus*
- 1310 - *Miniopterus schreibersii* (1 - 1 Individus)
- 1321 - *Myotis emarginatus* (996 - 996 Individus)
- 1323 - *Myotis bechsteinii*
- 1324 - *Myotis myotis* (2 - 2 Individus)
- 1351 - *Phocoena phocoena* (2 - 2 Individus)
- 1355 - *Lutra lutra*
- 1365 - *Phoca vitulina* (3 - 3 Individus)



Figure 80 : Grand Rhinolophe, *Rhinolophus ferrumequinum*. Source : INPN

9.5.3 Poissons visés à l'Annexe II de la directive 92/43/CEE du Conseil

- 1102 - *Alosa alosa*
- 1103 - *Alosa fallax*



9.5.4 Invertébrés visés à l'Annexe II de la directive 92/43/CEE du Conseil

- 1083 - *Lucanus cervus*

9.5.5 Autres espèces importantes

Oiseau

- *Acrocephalus paludicola (3 Individus)*
- *Streptopelia turtur (20 - 20 Couples)*

Poisson

- *Anguilla anguilla*

Mammifère

- *Myotis daubentoni*
- *Myotis mystacinus brandti*
- *Myotis nattereri*
- *Nyctalus noctula*
- *Pipistrellus pipistrellus*
- *Plecotus auritus auritus*

Plante

- *Himantoglossum hircinum*
- *Limonium ovalifolium subsp. gallicum*
- *Ranunculus baudotii*
- *Rumex maritimus*
- *Tordylium maximum*

Figure 81 : Grande alose, *Alosa alosa*. Source : INPN



Figure 82 : Lucane cerf-volant, *Lucanus cervus*. Source : INPN

9.6 Caractéristiques du site Natura 2000 : FR530001 - Baie de Lancieux, Baie de l'Arguenon, Archipel de Saint Malo et Dinard

Le site Natura 2000 de la Baie de Lancieux, Baie de l'Arguenon, Archipel de Saint Malo et Dinard possède une frange littorale rocheuse comportant de nombreuses îles et îlots, coupée par deux baies sablo-vaseuses : l'Arguenon, prolongé par son estuaire, et la baie de Lancieux bordée de marais maritimes, de polders et de prairies humides alcalines.

La vulnérabilité du site relève du piétinement des hauts de plage et des dunes et de la surfréquentation estivale à proximité des sites à chiroptères (Garde Guérin), l'extraction de granulats marins, et l'absence d'entretien (fauche) des dépressions humides arrières-dunaires qui constituent les principales menaces pour les habitats et espèces d'intérêt communautaire du site.

Les récifs marins ou découverts à marée basse accueillent une flore alguale ainsi que des colonies animales d'une grande richesse. Site remarquable par la diversité et la qualité des dunes fixées avec, en particulier, trois types prioritaires de pelouses dunaires, dont les ourlets thermophiles présents uniquement en France et au Royaume-Uni. A noter par ailleurs la présence d'herbiers à *Zostera noltii* à l'ouest de la pointe du Chevet et à *Zostera marina* à l'ouest de l'île des Hébihens.
L'archipel des Hébihens et l'îlot de la Colombière accueillent une importante colonie d'oiseaux marins dont les Sterne caugek, pierregarin et, exceptionnellement, de Dougall (espèces de l'Annexe I de la directive 79/409/CEE "Oiseaux"). Le Grand Rhinolophe, la Barbastelle et le Grand Murin (espèces

d'intérêt communautaire) sont présent en hivernage (Garde Guérin, château du Guildo). La reproduction du Grand Rhinolophe a été démontrée au château du Guildo, en limite du site, utilisé par ailleurs par l'espèce comme territoire de chasse. Ce site se trouve en limite ouest de répartition de la population de grands dauphins côtiers centrée sur la côte ouest du Cotentin, leur présence peut être observée toute l'année.



Figure 83 : Habitats présents sur le site FR530001 - Estuaire de la Rance. Source : INPN

9.6.1 Habitats d'intérêt communautaire

- 1110 - Bancs de sable à faible couverture permanente d'eau marine (1 827,3 ha)
- 1130 - Estuaires (158,5 ha)
- 1140 - Replats boueux ou sableux exondés à marée basse (1 435,8 ha)
- 1160 - Grandes criques et baies peu profondes (10,14 ha)
- 1170 - Récifs (535,76 ha)
- 1230 - Falaises avec végétation des côtes atlantiques et baltiques (26,24 ha)
- 1310 - Végétations pionnières à Salicornia et autres espèces annuelles des zones boueuses et sableuses (64,23 ha)
- 1320 - Prés à Spartina (Spartinion maritimae) (13,53 ha)
- 1330 - Prés-salés atlantiques (Glauco-Puccinellietalia maritimae) (121,74 ha)
- 2110 - Dunes mobiles embryonnaires (3,46 ha)
- 2120 - Dunes mobiles du cordon littoral à Ammophila arenaria (dunes blanches) (2,29 ha)
- 2130 - Dunes côtières fixées à végétation herbacée (dunes grises) (17,1 ha)
- 3150 - Lacs eutrophes naturels avec végétation du Magnopotamion ou de l'Hydrocharition (1,43 ha)
- 4030 - Landes sèches européennes (1,78 ha)
- 6430 - Mégaphorbiaies hygrophiles d'ourlets planitiaires et des étages montagnards à alpin (0,94 ha)
- 6510 - Prairies maigres de fauche de basse altitude (Alopecurus pratensis, Sanguisorba officinalis) (103,5 ha)
- 7230 - Tourbières basses alcalines (0,97 ha)

- 8230 - Roches siliceuses avec végétation pionnière du Sedo-Scleranthion ou du Sedo albi-Veronicion dillenii (0,02 ha)
- 9120 - Hêtraies acidophiles atlantiques à sous-bois à Ilex et parfois à Taxus (Quercion robori-petraeae ou Ilici-Fagenion) (1,13 ha)
- 9180 - Forêts de pentes, éboulis ou ravins du Tilio-Acerion (58,18 ha)

Légende : Habitats prioritaires

Les espèces identifiées au sein du site et relevant de la directive Habitats sont les suivantes :

9.6.2 Mammifères visés à l'Annexe II de la directive 92/43/CEE du Conseil

- 1303 - *Rhinolophus hipposideros* (18 - 20 Individus)
- 1304 - *Rhinolophus ferrumequinum* (164 - 172 Individus)
- 1308 - *Barbastella barbastellus*
- 1321 - *Myotis emarginatus* (1 - 15 Individus)
- 1323 - *Myotis bechsteinii*
- 1324 - *Myotis myotis* (1 - 10 Individus)
- 1349 - *Tursiops truncatus*
- 1351 - *Phocoena phocoena*
- 1355 - *Lutra lutra*
- 1364 - *Halichoerus grypus*
- 1365 - *Phoca vitulina*



Figure 84 : Grand dauphin commun, *Tursiops truncatus*. Source : INPN

9.6.3 Poissons visés à l'Annexe II de la directive 92/43/CEE du Conseil

- 1102 - *Alosa alosa*
- 1103 - *Alosa fallax*



Figure 85 : Alose feinte atlantique, *Alosa fallax*. Source : INPN

9.6.4 Invertébrés visés à l'Annexe II de la directive 92/43/CEE du Conseil

- 1083 - *Lucanus cervus*

9.6.5 Plantes visées à l'Annexe II de la directive 92/43/CEE du Conseil

- 1421 - *Trichomanes speciosum* (1 - 1 Stations)
- 1441 - *Rumex rupestris*

9.6.6 Autres espèces importantes de faune et de flore

Oiseau

- *Streptopelia turtur* (13 - 13 Couples)

Poisson

- *Anguilla anguilla*

Mammifère

- *Myotis nattereri*

Plante

- *Coeloglossum viride*
- *Dactylorhiza praetermissa*
- *Dactylorhiza traunsteineri*
- *Eryngium maritimum*
- *Ophioglossum vulgatum*
- *Ophrys sphegodes*
- *Orchis coriophora subsp. coriophora*
- *Orchis coriophora subsp. fragrans*
- *Parentucellia latifolia*

Reptile

- *Lacerta viridis*
- *Lacerta vivipara*



Figure 86 : Panicaut maritime, *Eryngium maritimum*. Source : INPN

9.7 Identification des sites pouvant potentiellement être affectés par le projet – évaluation préliminaire des incidences

Cette partie répond aux exigences de la réglementation en vigueur :

Article R. 414-23 du Code de l'Environnement

« *I. – Le dossier comprend dans tous les cas : […] 2° Un exposé sommaire des raisons pour lesquelles le document de planification, le programme, le projet, la manifestation ou l'intervention est ou non susceptible d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000 ; dans l'affirmative, cet exposé précise la liste des sites Natura 2000 susceptibles d'être affectés, compte-tenu de la nature et de l'importance du document de planification, ou du programme, projet, manifestation ou intervention, de sa localisation dans un site Natura 2000 ou de la distance qui le sépare du ou des sites Natura 2000, de la topographie, de l'hydrographie, du fonctionnement des écosystèmes, des caractéristiques du ou des sites Natura 2000 et de leurs objectifs de conservation* ».

L'objectif de ce paragraphe est de justifier quels sites Natura 2000 sont susceptibles d'être affectés par la réalisation du projet de réfection du quai de Terre-Neuve, lesquels devront faire l'objet d'une évaluation préliminaire.

Afin de mener l'analyse préliminaire des incidences, deux facteurs entrent en considération :

- La distance des sites au regard du projet

Le projet ne s'inscrit dans aucun périmètre de site Natura 2000. Le site le plus proche est localisé à plus de 3 km (FR5300061 - Estuaire de la Rance et FR530001 - Baie de Lancieux, Baie de l'Arguenon, Archipel de Saint Malo et Dinard). Les autres sites sont localisés à plus de 5 km.

Les connexions entre ces deux sites et le projet sont très faibles à nulles. En effet, le milieu aquatique du port intérieur est un milieu confiné dont les connexions sont quasiment nulles avec le milieu marin des sites Natura 2000 identifiés. L'absence d'habitats d'intérêt communautaire sur le site du projet et

entre les sites Natura 2000 et le site du projet, restreint la possibilité de transit et d'accueil d'espèce d'intérêt communautaire.

- Les espèces présentes sur le site

Les espèces et habitats d'intérêt communautaire présents au sein des deux ZSC sont localisés au sein d'habitats littoraux et divers (estuaires, marais, dunes et avant-plage, fonds marins rocheux, côtes, falaises, rivières et étiers, boisements, prairies humides, landes humides et tourbières, ...).

Le site du projet ne présente pas d'habitat d'intérêt communautaire ni d'habitat favorable aux espèces d'intérêt communautaire.

Il est rappelé qu'aucune espèce nicheuse, hivernante et migratrice n'a été observée sur l'AEI. Le plan d'eau portuaire est principalement fréquenté pas des Laridae comme zone de reposoir. Il accueille la plupart du temps des espèces communes. Le plan d'eau n'est pas identifié comme une zone de nourrissage fonctionnelle pour les oiseaux marins et l'activité humaine dans ce secteur est importante.

Le report des oiseaux identifiés dans l'AER pourra être possible lors des travaux sur des zones de reposoirs au sein du port intérieur de Saint Malo comme dans l'embouchure de la Rance.

Par conséquent, aucune incidence n'est à prévoir sur les sites Natura 2000 limitrophes, que ce soit sur les habitats ou les espèces d'intérêt communautaire.

9.8 Conclusion

Compte-tenu des travaux envisagés, de la distance vis-à-vis des sites Natura 2000 les plus proches, des habitats et espèces observées de la zone d'étude, aucune incidence directe ou indirecte n'est à prévoir pour les espèces et/ou habitats identifiés au sein de ces sites Natura 2000.

Par conséquent, aucune analyse approfondie des incidences ne sera nécessaire.

10 ANNEXES

10.1 Annexe 1 : AVP annexe IV et plan du Quai Ro-Ro

SOMMAIRE

Nom de la feuille	PAGE
VUE 3D - Niveau d'exploitation haut d'eau +12.40CM. Situation actuelle	001
VUE 3D - Niveau d'exploitation bas d'eau +11.50CM. Situation actuelle	002
VUE 3D - Niveau bas exceptionnel d'eau +10.50CM. Situation actuelle	003
Etat futur. VUE 3D - Après réparation	004
Etat actuel. VUE 3D - Niveau de contrainte de réparation	005
ELEVATION ETAT ACTUEL	006
ELEVATION AVEC LE NIVEAU DE REPARATION	007
VUE & ELEVATION - 0-50m	008
VUE & ELEVATION - 50-85m	009
VUE & ELEVATION - 85-115m	010
VUE & ELEVATION - 115-155m	011
VUE & ELEVATION - 155-190m	012
VUE & ELEVATION - 190-220m	013
VUE & ELEVATION - 220-250m	014
VUE & ELEVATION - 250-270m	015
COUPES L27, L37, L44, L60, L75 & L93	016
COUPES L106, L122, L164, L170, L177 & L 202	017
COUPES L226, L241 & L268	018
METHODOLOGIE DE TRAVAUX 1	019
METHODOLOGIE DE TRAVAUX 1	020
METHODOLOGIE DE TRAVAUX 2	021
METHODOLOGIES DE TRAVAUX 1&2	022

REGION BRETAGNE

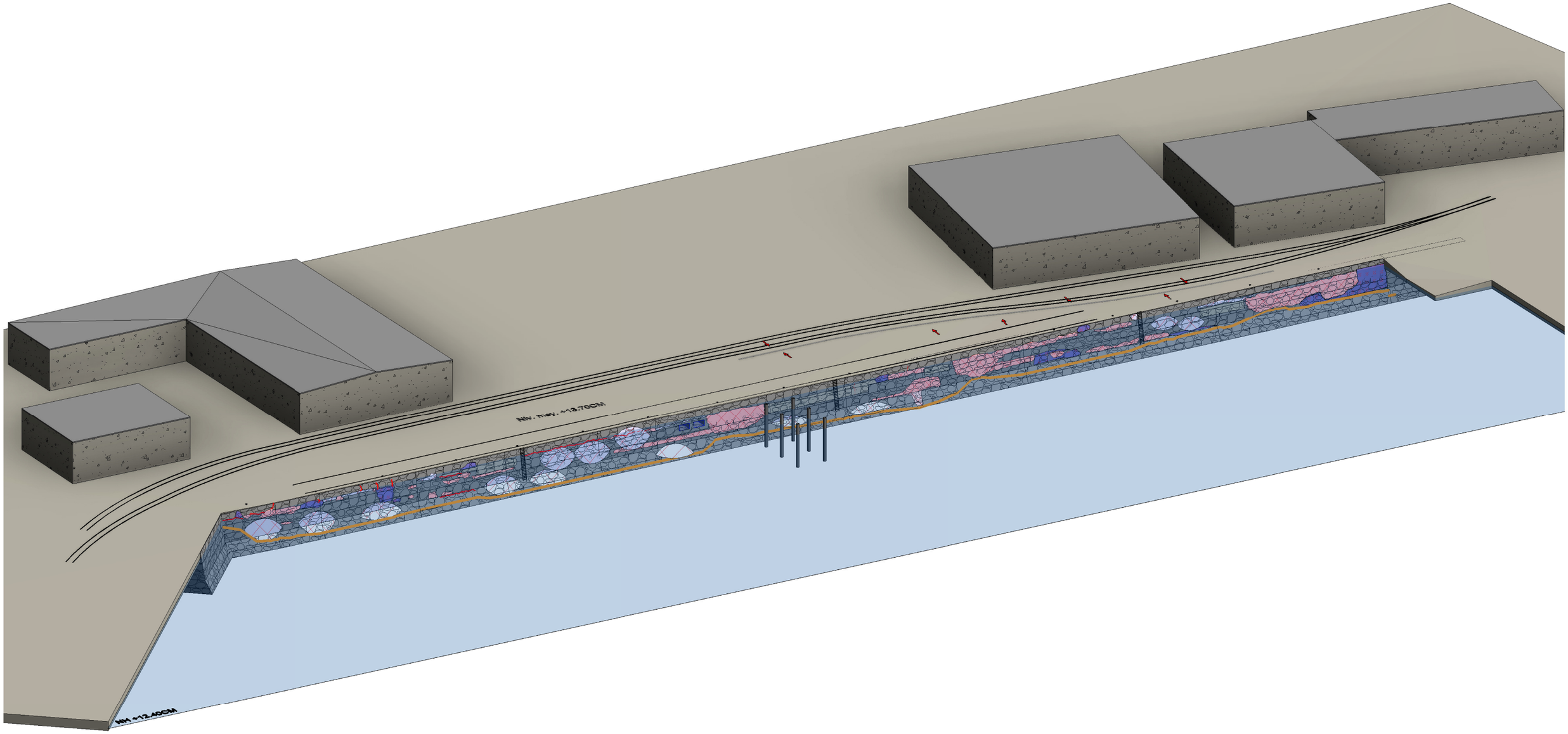
Réhabilitation du quai de Terre Neuve - Port de Saint Malo

DOSSIER GRAPHIQUE AVP

Révision	Date	Auteur	Visé par	Approuvé par	Désignation
C	25/07/2023	MDL	FXM	DLE	Mise à jour générale
B	19/04/2023	MDL	FXM	DLE	Ajout des méthodologies de travaux
A	17/02/2023	MDL	FXM	DLE	Première édition

8 boulevard Albert Einstein
Bâtiment B - CS 32318
44323 NANTES CEDEX 03
Tel : 02 28 01 32 32

PROJET	PHASE	EMETTEUR	ZONE	NIVEAU	TYPE	N° PLAN	REVISION	FORMAT
BREP220020	AVP	ANTEA	ZZ	XX	PLA	0001	C	A3



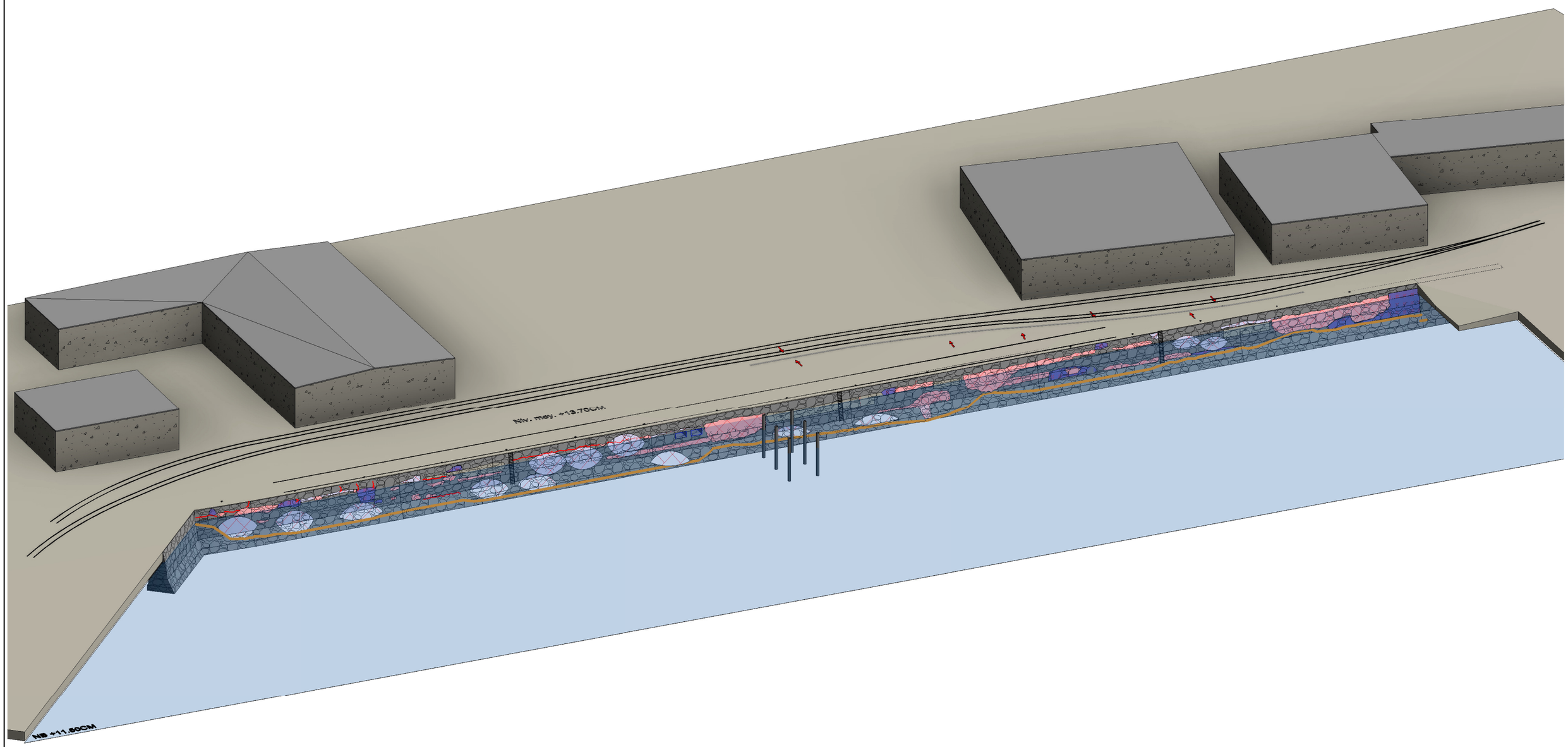
anteagroup
8 boulevard Albert Einstein
Bâtiment B - CS 32318
44323 NANTES CEDEX 03
Tel : 02 28 01 32 32

REGION BRETAGNE
Réhabilitation du quai de Terre Neuve - Port de Saint Malo

VUE 3D - Niveau d'exploitation haut d'eau +12.40CM. Situation actuelle

Auteur MDL Date 25/07/2023

BREP220020	AVP	ANTEA	ZZ	XX	PLA	0001	C	A3	001
PROJET	PHASE	EMETTEUR	ZONE	NIVEAU	TYPE	N° PLAN	REVISION	FORMAT	PAGE



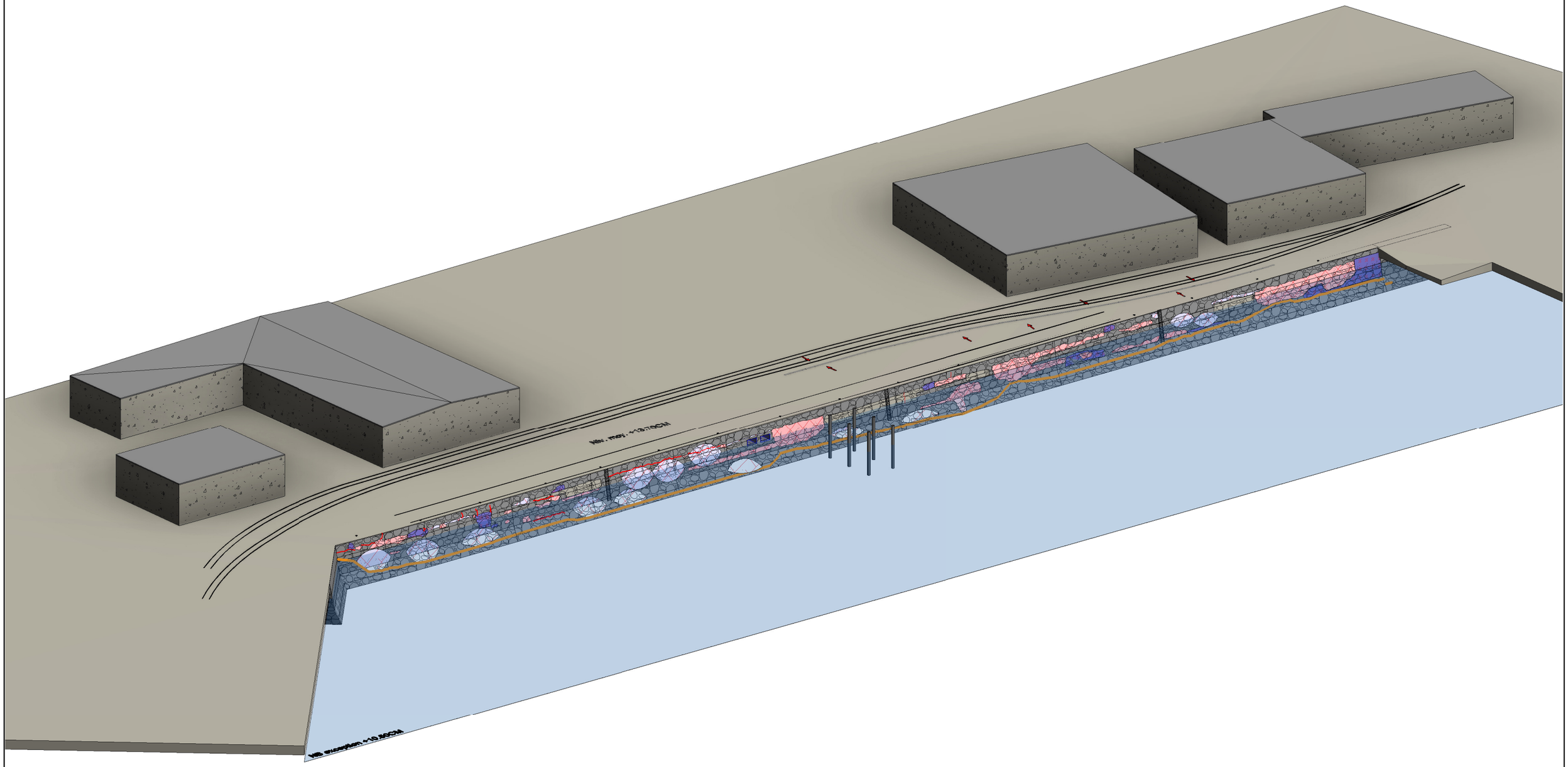
anteagroup
8 boulevard Albert Einstein
Bâtiment B - CS 32318
44323 NANTES CEDEX 03
Tel : 02 28 01 32 32

REGION BRETAGNE
Réhabilitation du quai de Terre Neuve - Port de Saint Malo

VUE 3D - Niveau d'exploitation bas d'eau +11.50CM. Situation actuelle

Auteur MDL Date 25/07/2023

BREP220020	AVP	ANTEA	ZZ	XX	PLA	0001	C	A3	002
PROJET	PHASE	EMETTEUR	ZONE	NIVEAU	TYPE	N° PLAN	REVISION	FORMAT	PAGE



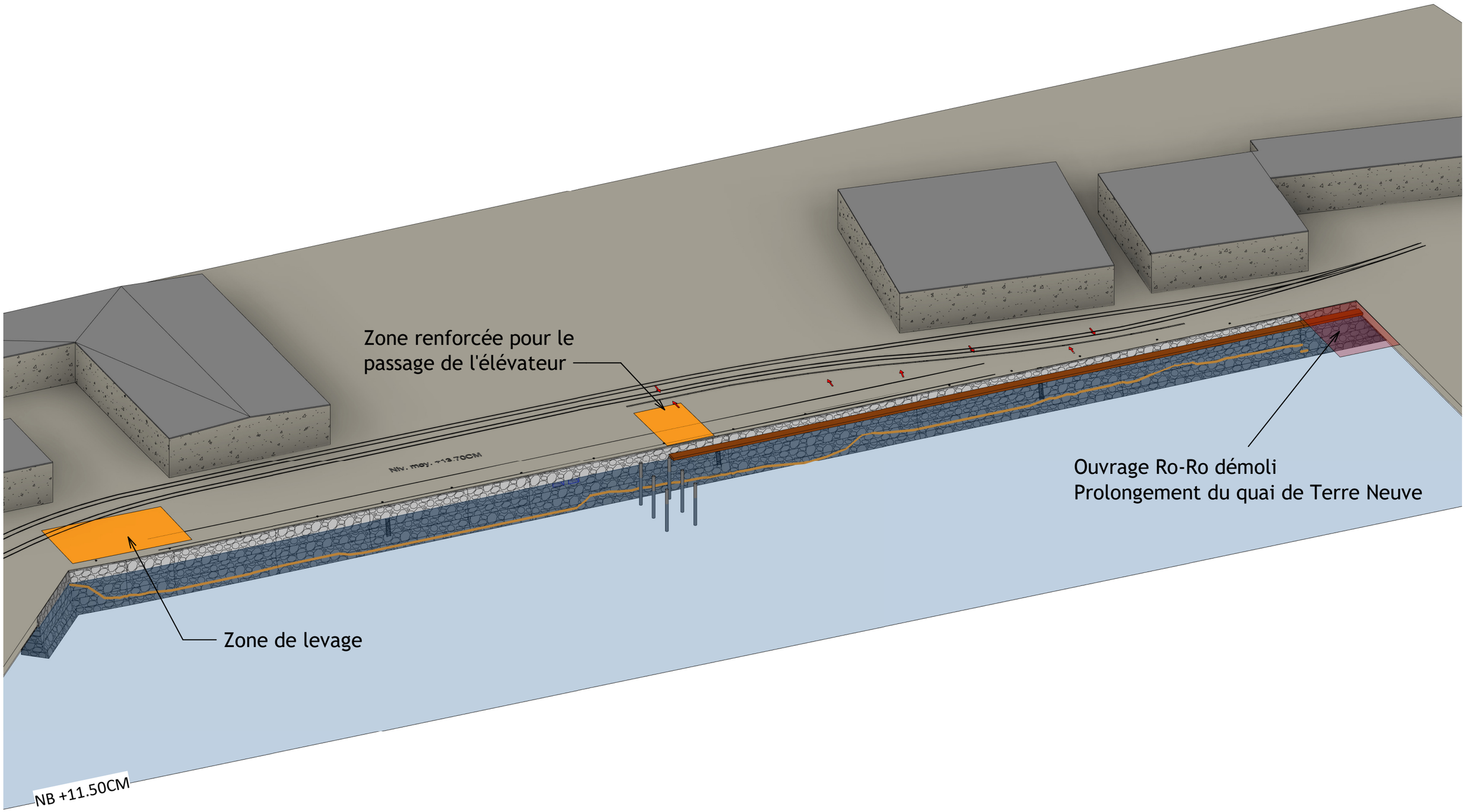
anteagroup
8 boulevard Albert Einstein
Bâtiment B - CS 32318
44323 NANTES CEDEX 03
Tel : 02 28 01 32 32

REGION BRETAGNE
Réhabilitation du quai de Terre Neuve - Port de Saint Malo

VUE 3D - Niveau bas exceptionnel d'eau +10.50CM. Situation actuelle

Auteur MDL Date 25/07/2023

BREP220020	AVP	ANTEA	ZZ	XX	PLA	0001	C	A3	003
PROJET	PHASE	EMETTEUR	ZONE	NIVEAU	TYPE	N° PLAN	REVISION	FORMAT	PAGE



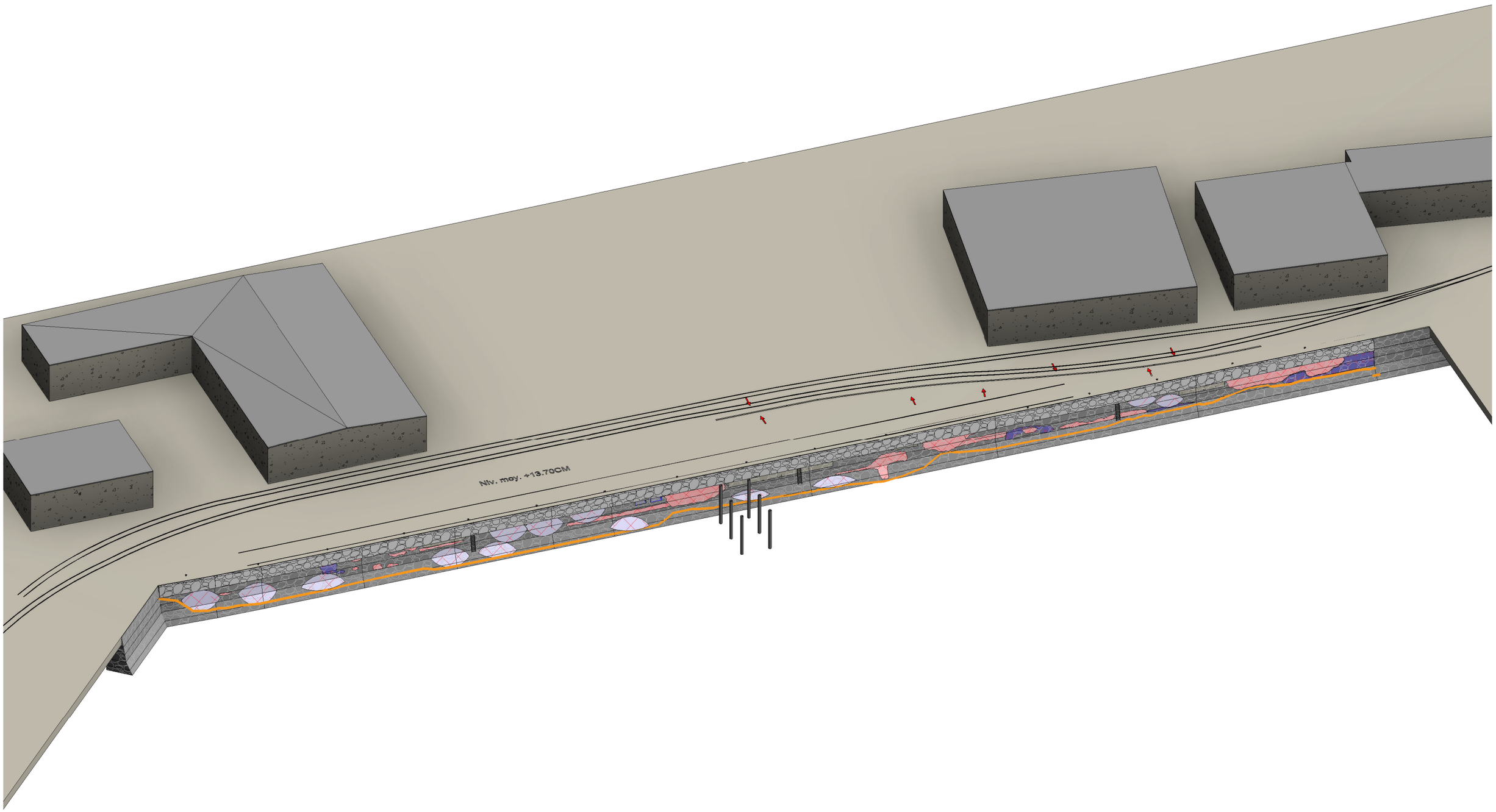
anteagroup
8 boulevard Albert Einstein
Bâtiment B - CS 32318
44323 NANTES CEDEX 03
Tel : 02 28 01 32 32

REGION BRETAGNE
Réhabilitation du quai de Terre Neuve - Port de Saint Malo

Etat futur. VUE 3D - Après réparation

Auteur MDL Date 25/07/2023

BREP220020	AVP	ANTEA	ZZ	XX	PLA	0001	C	A3	004
PROJET	PHASE	EMETTEUR	ZONE	NIVEAU	TYPE	N° PLAN	REVISION	FORMAT	PAGE



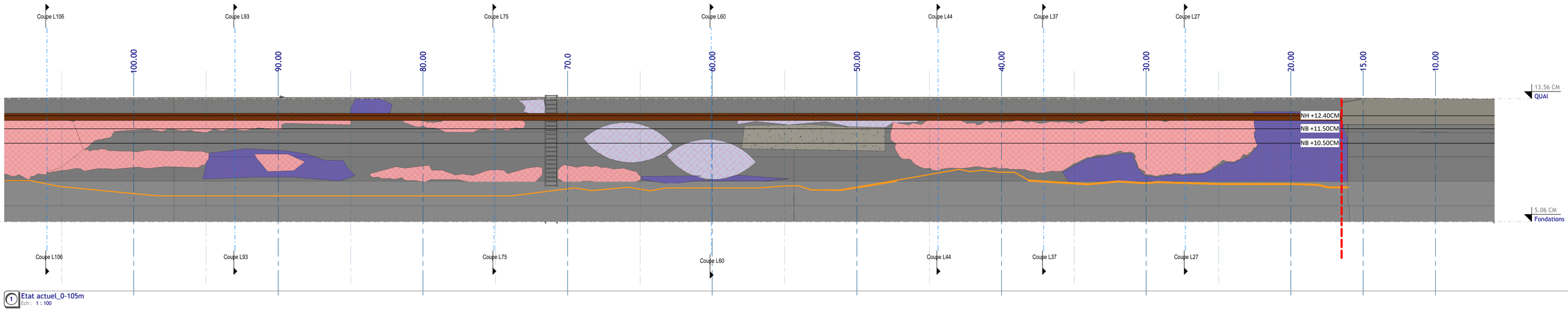
anteagroup
8 boulevard Albert Einstein
Bâtiment B - CS 32318
44323 NANTES CEDEX 03
Tel : 02 28 01 32 32

REGION BRETAGNE
Réhabilitation du quai de Terre Neuve - Port de Saint Malo

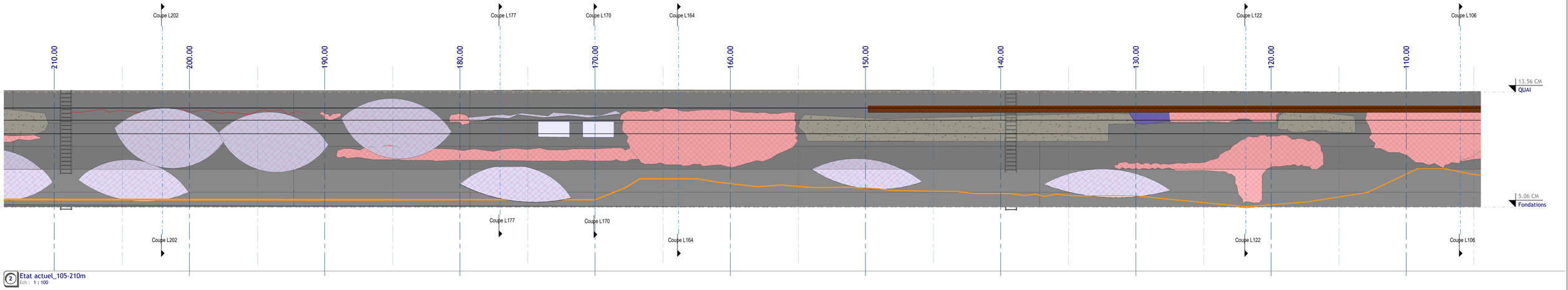
Etat actuel. VUE 3D - Niveau de contrainte de réparation

Auteur MDL Date 25/07/2023

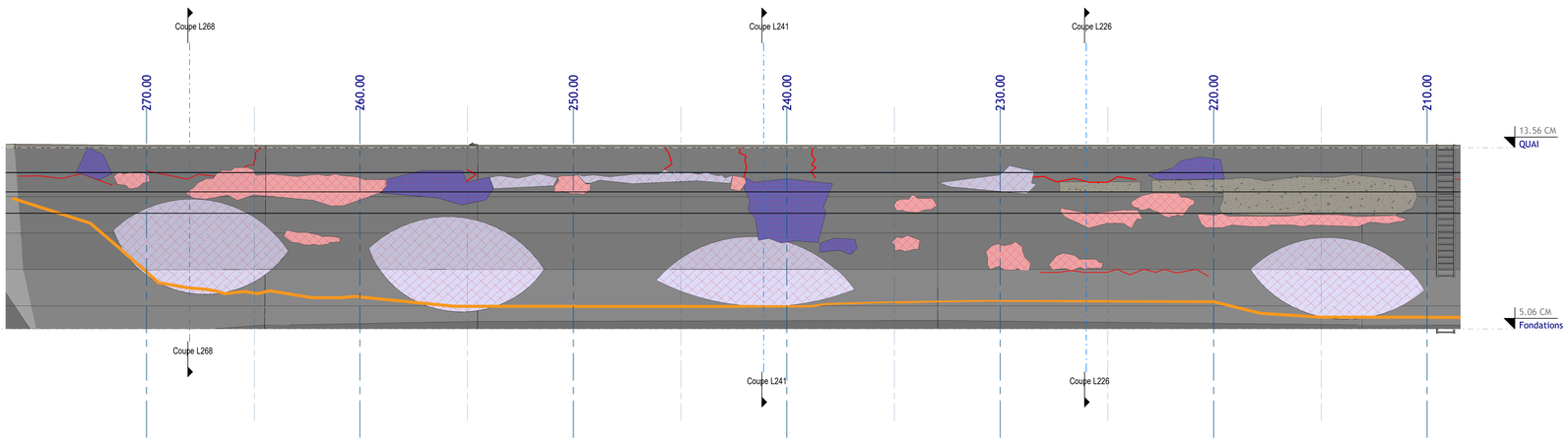
PROJET	PHASE	EMETTEUR	ZONE	NIVEAU	TYPE	N° PLAN	REVISION	FORMAT	PAGE
BREP220020	AVP	ANTEA	ZZ	XX	PLA	0001	C	A3	005



1 Etat actuel_0-105m
Ech : 1 : 100



2 Etat actuel_105-210m
Ech : 1 : 100



3 Etat actuel_210-270m
Ech : 1 : 100

LEGENDE DESORDRE

- Cavités / Lacunes
- Désorganisations
- Disjointoiements
- Réparation béton
- Fissures/Fractures ou écartement des joints

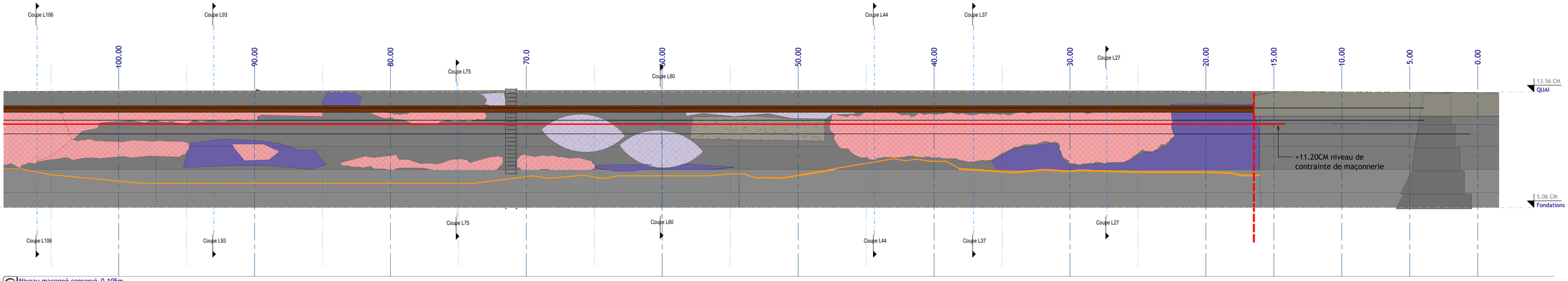
anteagroup

REGION BRETAGNE
Réhabilitation du quai de Terre Neuve - Port de Saint Malo

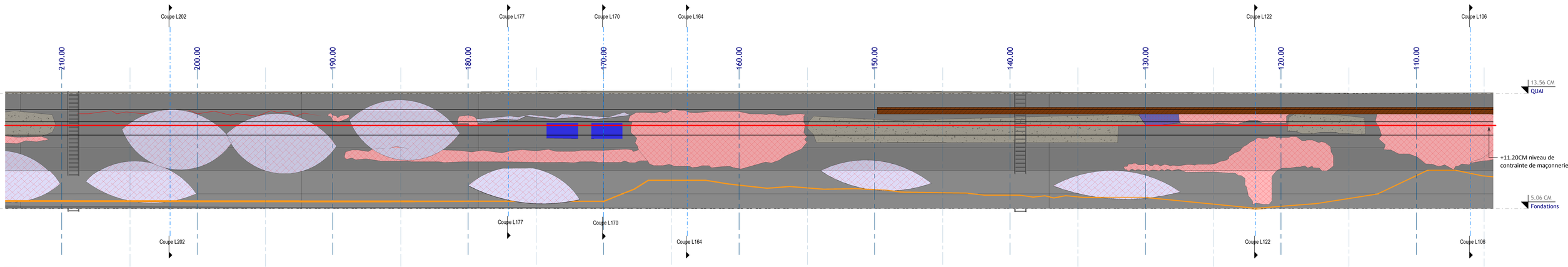
ELEVATION ETAT ACTUEL

Auteur MDL Date 25/07/2023

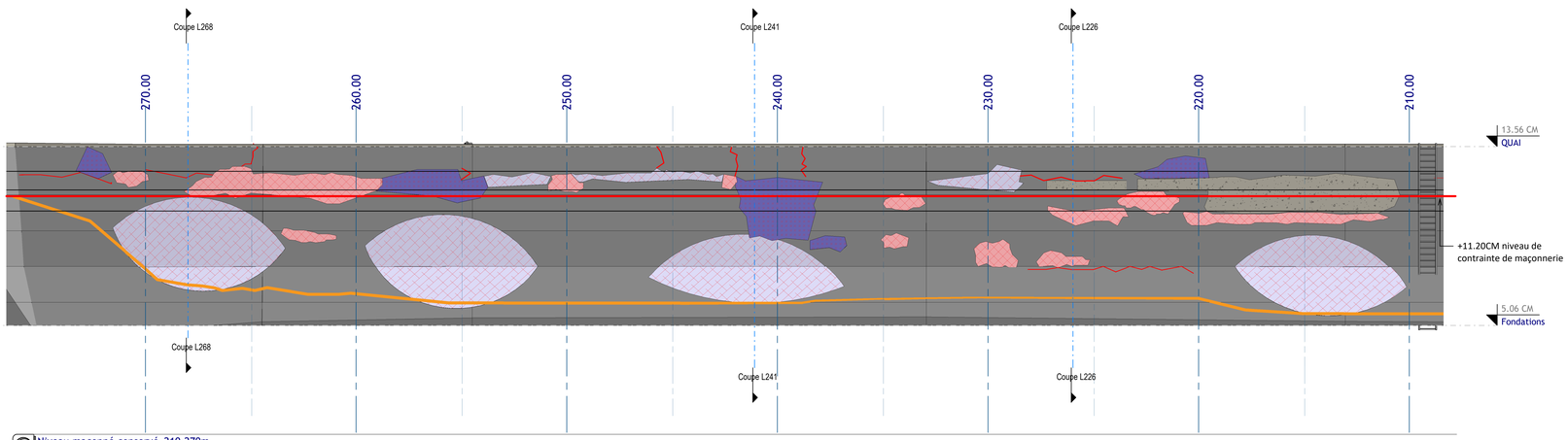
BREP220020	AVP	ANTEA	ZZ	XX	PLA	0001	C	A0	006
PROJET	PHASE	ENTITE/LOT	DISC	SPECIALITE	TYPE	N° PLAN	REVISION	FORMAT	PAGE



1 Niveau maçonné conservé_0-105m
Ech : 1 : 100



2 Niveau maçonné conservé_105-210m
Ech : 1 : 100



3 Niveau maçonné conservé_210-270m
Ech : 1 : 100

Cavités / Lacunes

Désorganisations

Disjointoiements

Réparation béton

Fissures/Fractures
ou écartement des joints

LEGENDE DESORDRE
Ech : 1 : 20

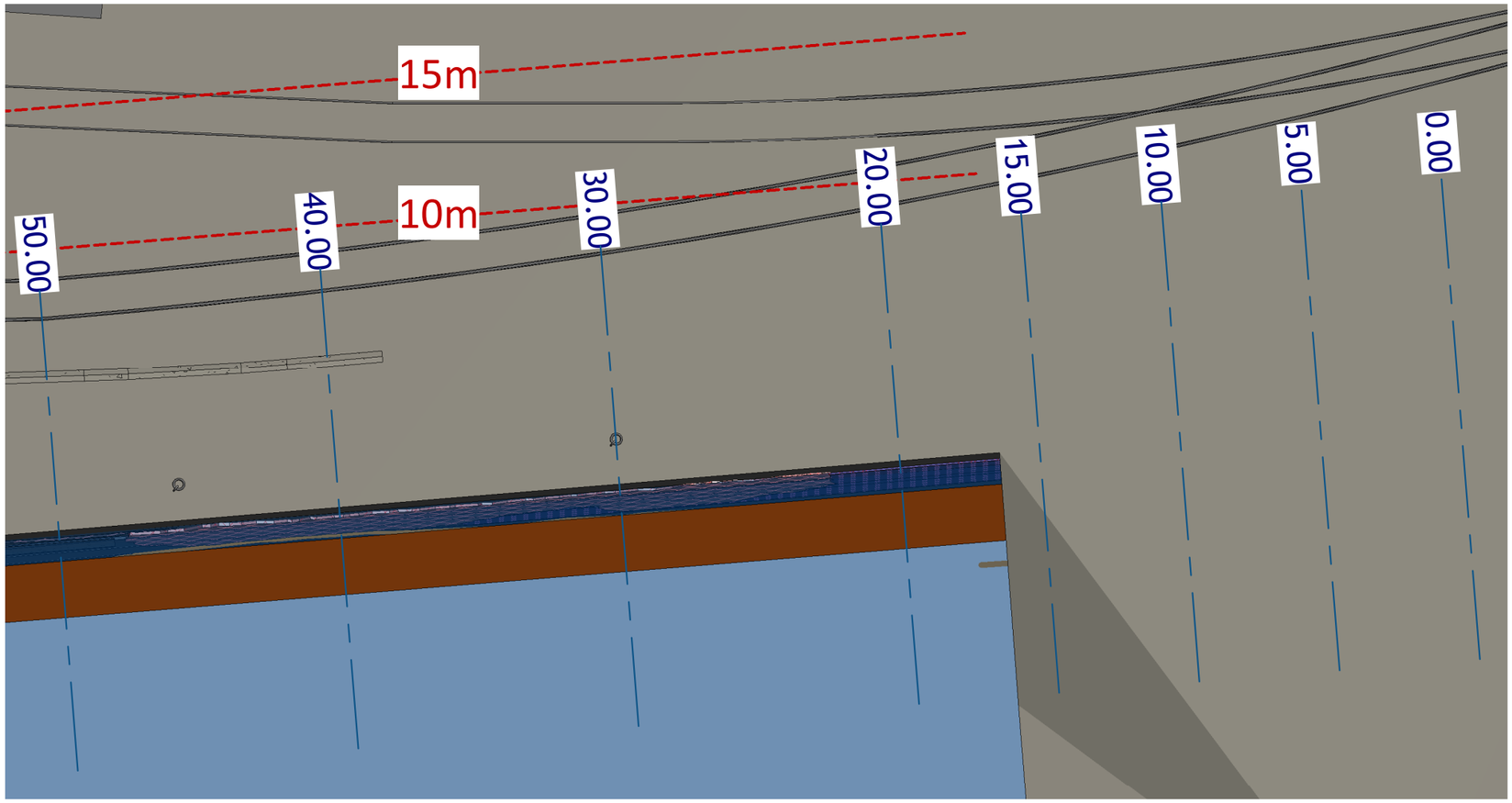
anteagroup
ZAC de Ménalio
BAL Bât Bachelot de Monvieux
CS 70 001
35235 CLAYES Cedex
Tel : 02 23 23 23 00

REGION BRETAGNE
Réhabilitation du quai de Terre Neuve - Port de Saint Malo

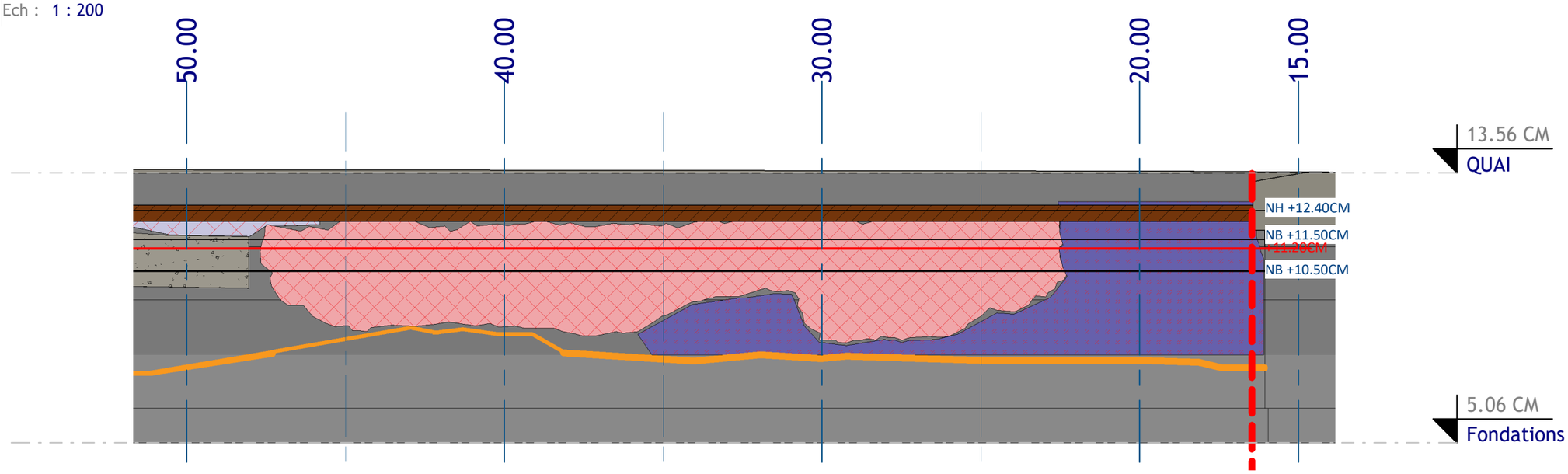
ELEVATION AVEC LE NIVEAU DE REPARATION

Auteur MDL Date 25/07/2023

BREP220020	AVP	ANTEA	ZZ	XX	PLA	0001	C	A0	007
PROJET	PHASE	CONTRAT	Zone	Niveau	Type	N° PLAN	Révision	Format	Feuil



1 TOPO_0-50m
Ech : 1 : 200



2 ELEVATION_0-50m
Ech : 1 : 150

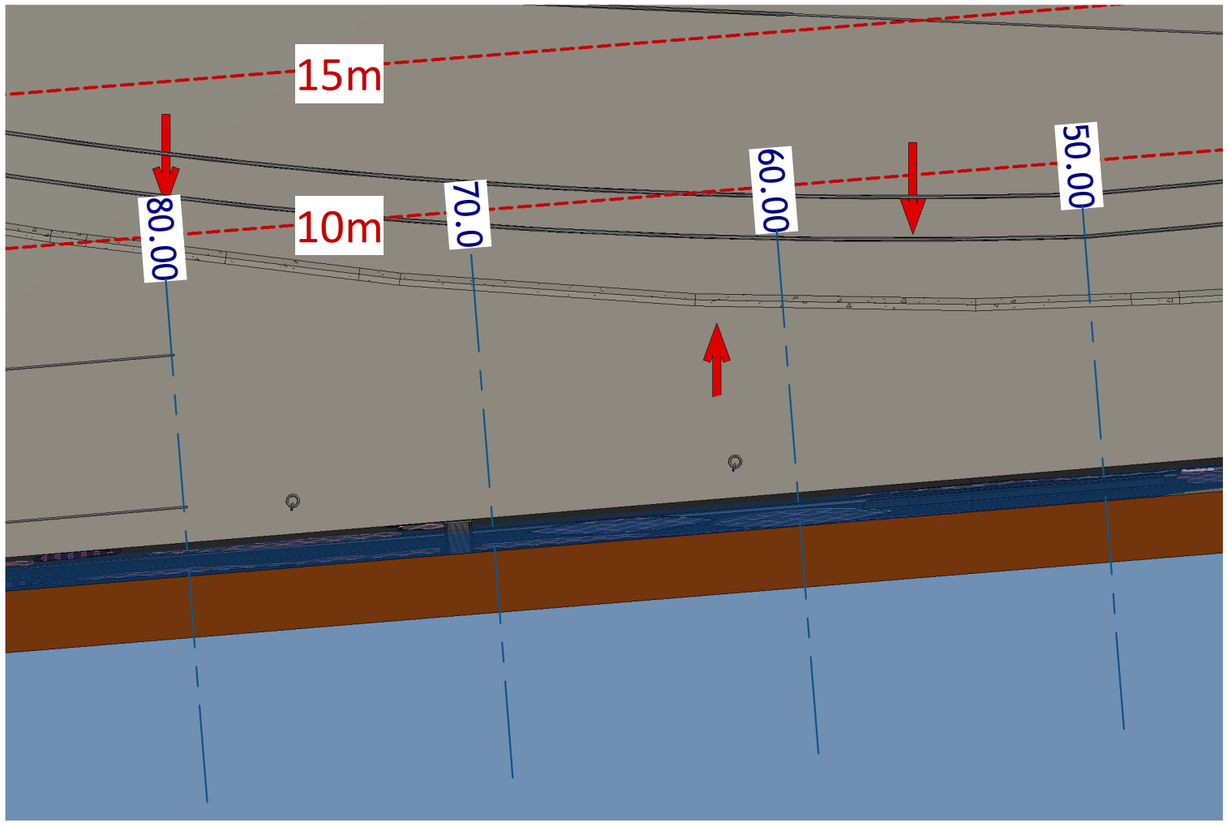
anteagroup
8 boulevard Albert Einstein
Bâtiment B - CS 32318
44323 NANTES CEDEX 03
Tel : 02 28 01 32 32

REGION BRETAGNE
Réhabilitation du quai de Terre Neuve - Port de Saint Malo

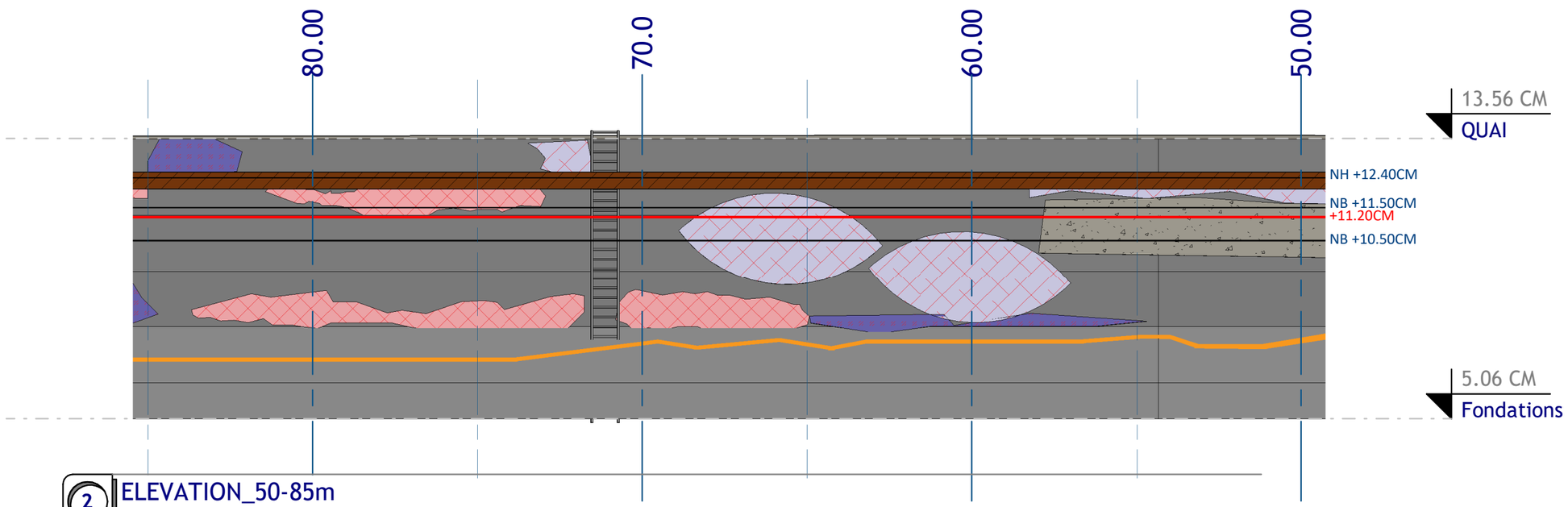
VUE & ELEVATION - 0-50m

Auteur MDL Date 25/07/2023

BREP220020	AVP	ANTEA	ZZ	XX	PLA	0001	C	A3	008
PROJET	PHASE	EMETTEUR	ZONE	NIVEAU	TYPE	N° PLAN	REVISION	FORMAT	PAGE



1 TOPO_50-85m
Ech : 1 : 200



2 ELEVATION_50-85m
Ech : 1 : 150

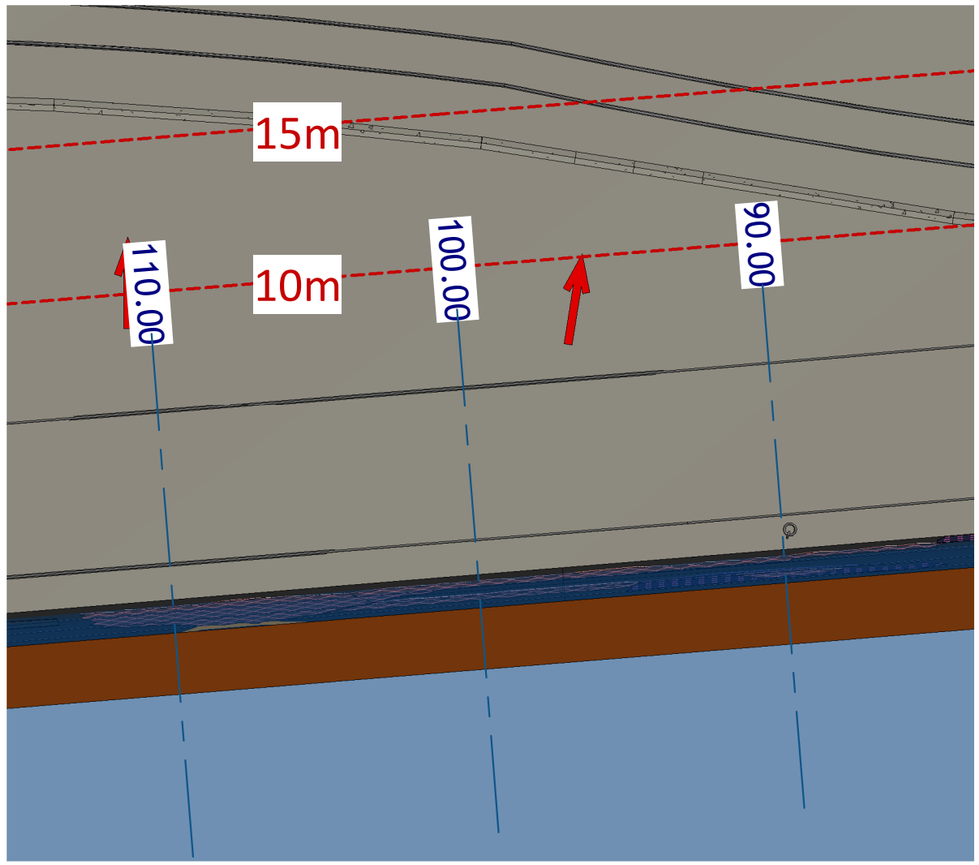
anteagroup
8 boulevard Albert Einstein
Bâtiment B - CS 32318
44323 NANTES CEDEX 03
Tel : 02 28 01 32 32

REGION BRETAGNE
Réhabilitation du quai de Terre Neuve - Port de Saint Malo

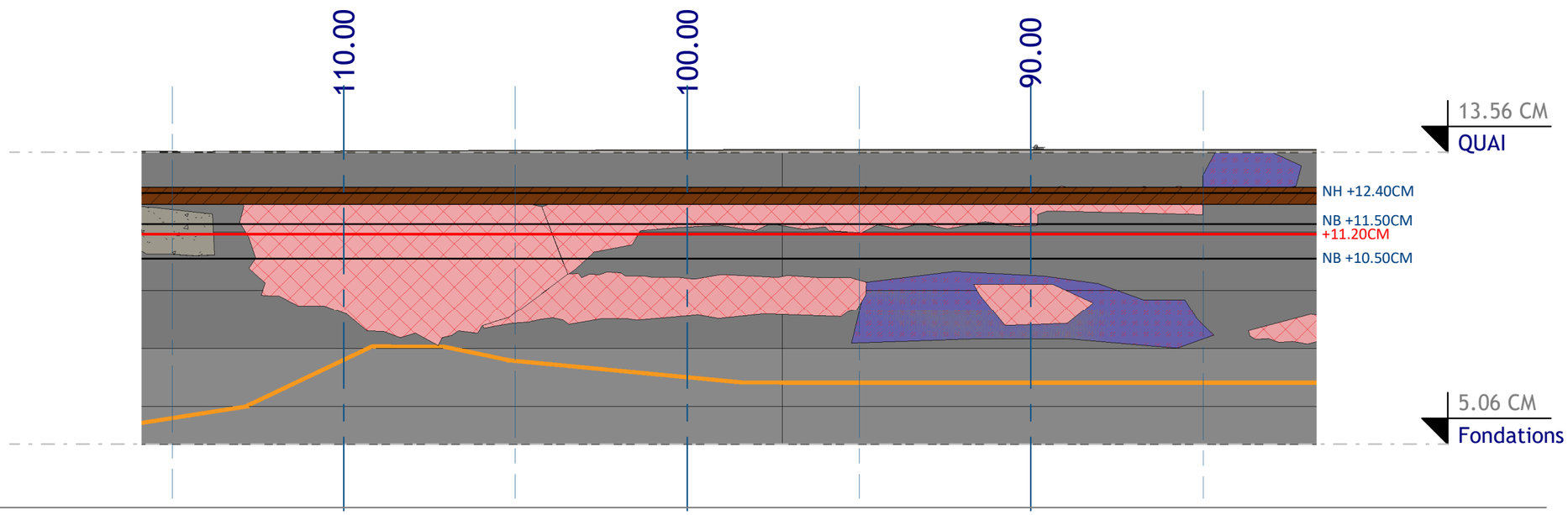
VUE & ELEVATION - 50-85m

Auteur MDL Date 25/07/2023

BREP220020	AVP	ANTEA	ZZ	XX	PLA	0001	C	A3	009
PROJET	PHASE	EMETTEUR	ZONE	NIVEAU	TYPE	N° PLAN	REVISION	FORMAT	PAGE



1 TOPO_85-115m
Ech : 1 : 200



2 ELEVATION_85-115m
Ech : 1 : 150

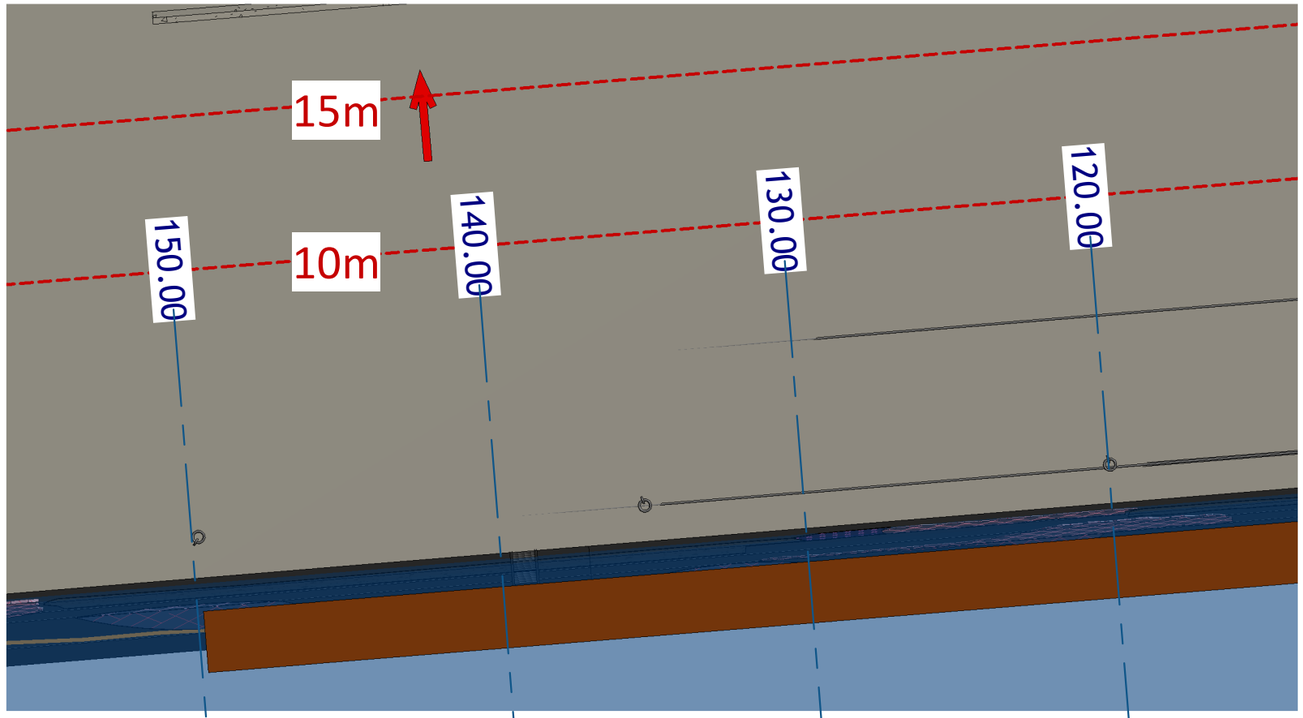
anteagroup
8 boulevard Albert Einstein
Bâtiment B - CS 32318
44323 NANTES CEDEX 03
Tel : 02 28 01 32 32

REGION BRETAGNE
Réhabilitation du quai de Terre Neuve - Port de Saint Malo

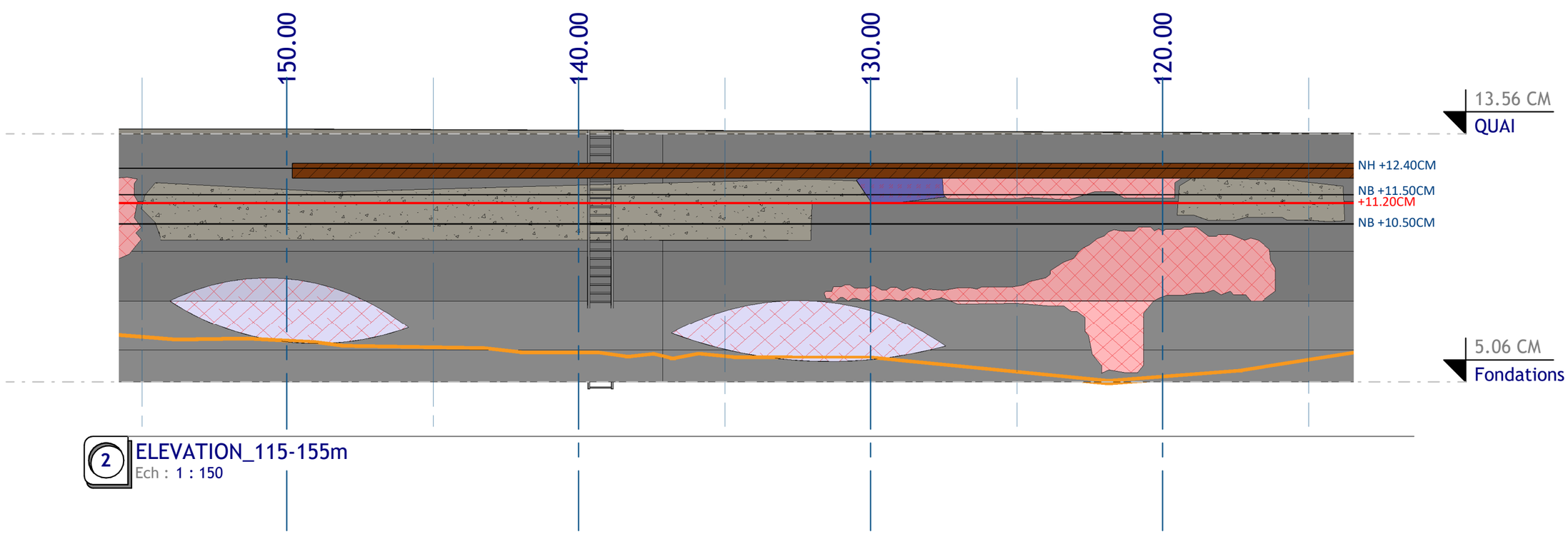
VUE & ELEVATION - 85-115m

Auteur MDL Date 25/07/2023

PROJET	PHASE	EMETTEUR	ZONE	NIVEAU	TYPE	N° PLAN	REVISION	FORMAT	PAGE
BREP220020	AVP	ANTEA	ZZ	XX	PLA	0001	C	A3	010



1 TOPO_115-155m
Ech : 1 : 200



2 ELEVATION_115-155m
Ech : 1 : 150

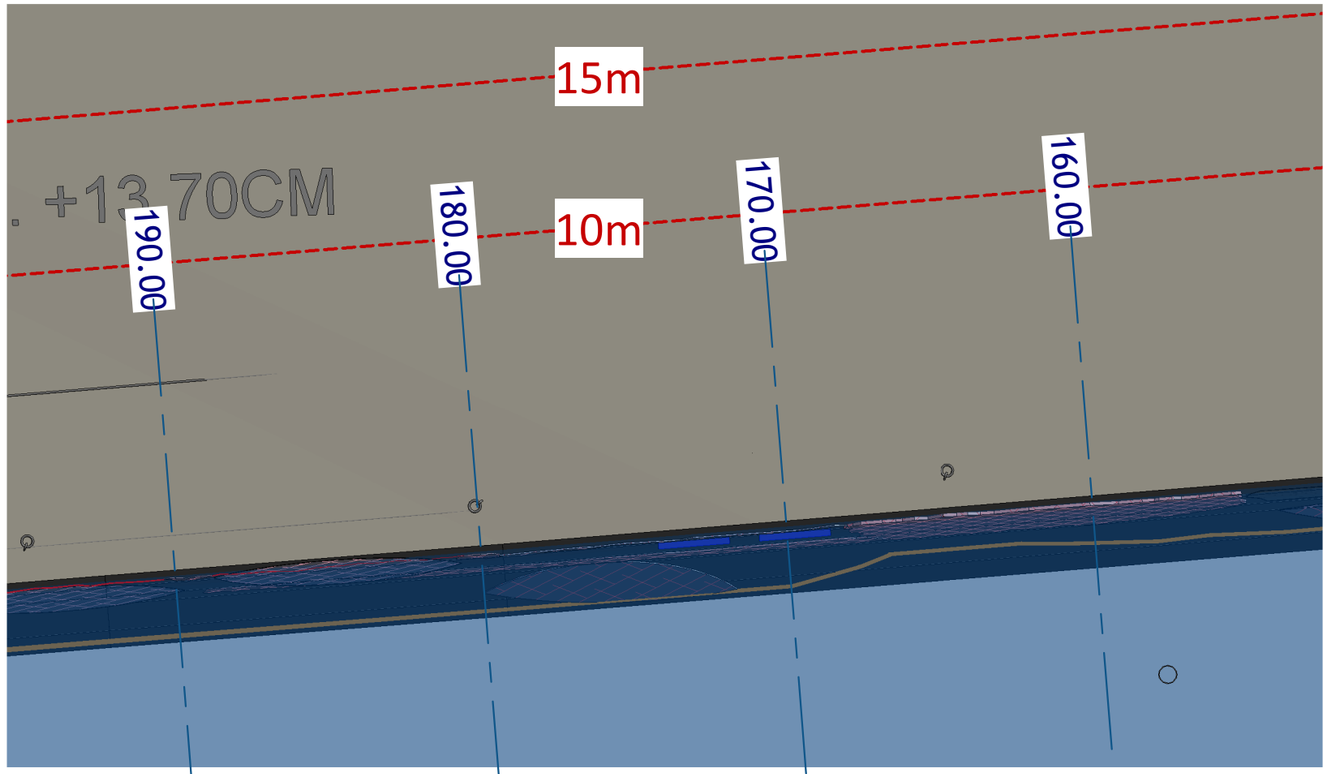
anteagroup
8 boulevard Albert Einstein
Bâtiment B - CS 32318
44323 NANTES CEDEX 03
Tel : 02 28 01 32 32

REGION BRETAGNE
Réhabilitation du quai de Terre Neuve - Port de Saint Malo

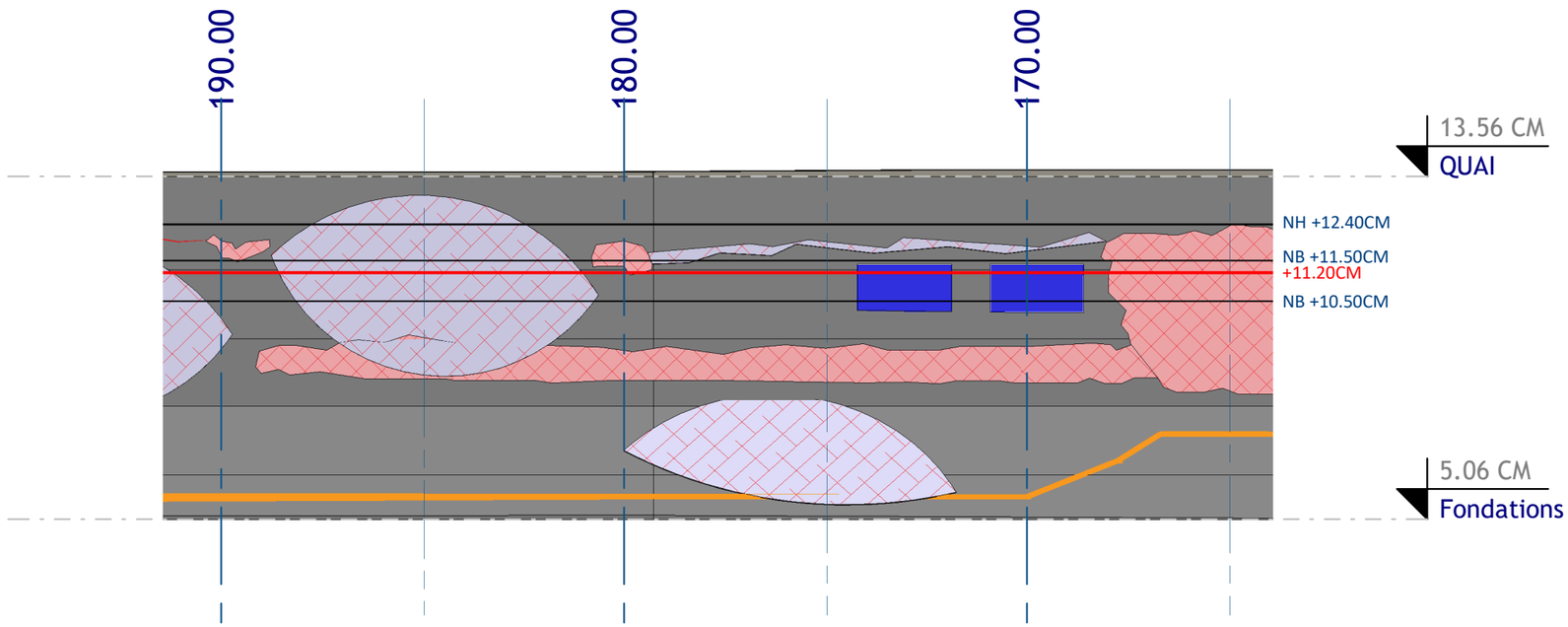
VUE & ELEVATION - 115-155m

Auteur MDL Date 25/07/2023

BREP220020	AVP	ANTEA	ZZ	XX	PLA	0001	C	A3	011
PROJET	PHASE	EMETTEUR	ZONE	NIVEAU	TYPE	N° PLAN	REVISION	FORMAT	PAGE



1 TOPO_155-190m
Ech : 1 : 200



2 ELEVATION_155-190m
Ech : 1 : 150

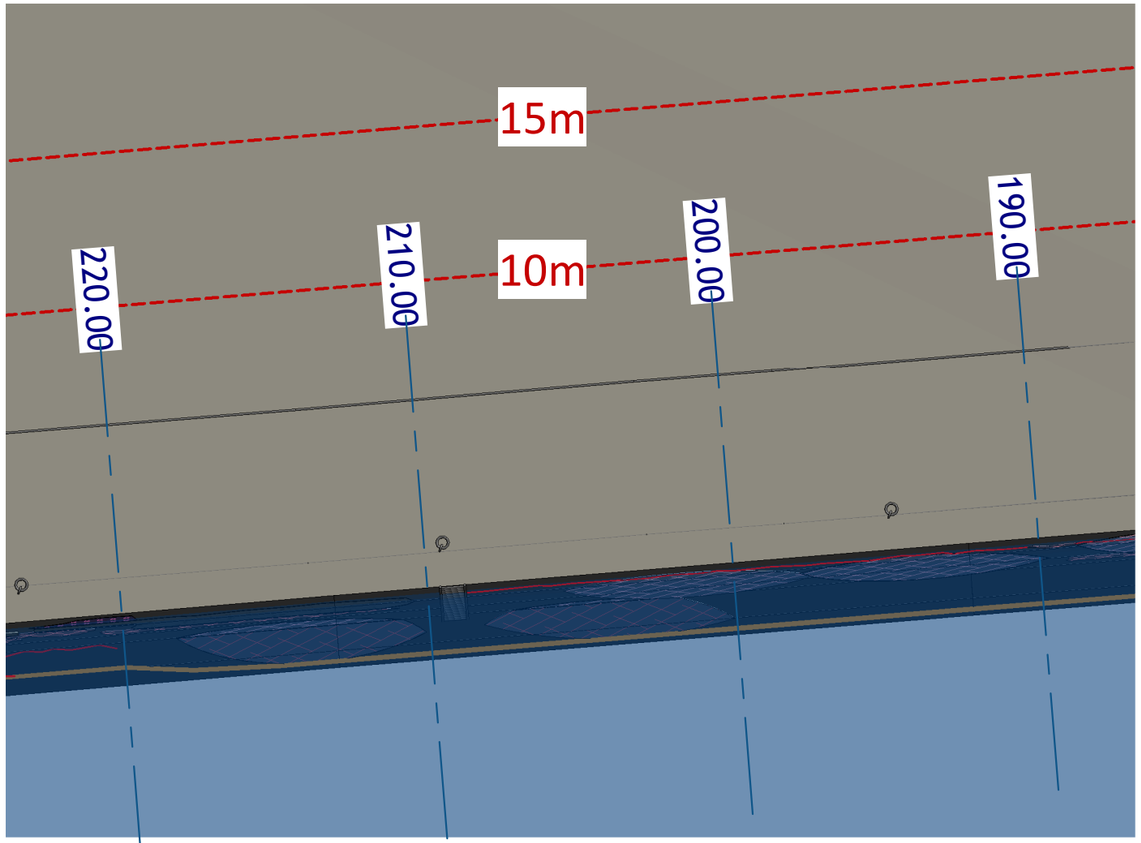
anteagroup
8 boulevard Albert Einstein
Bâtiment B - CS 32318
44323 NANTES CEDEX 03
Tel : 02 28 01 32 32

REGION BRETAGNE
Réhabilitation du quai de Terre Neuve - Port de Saint Malo

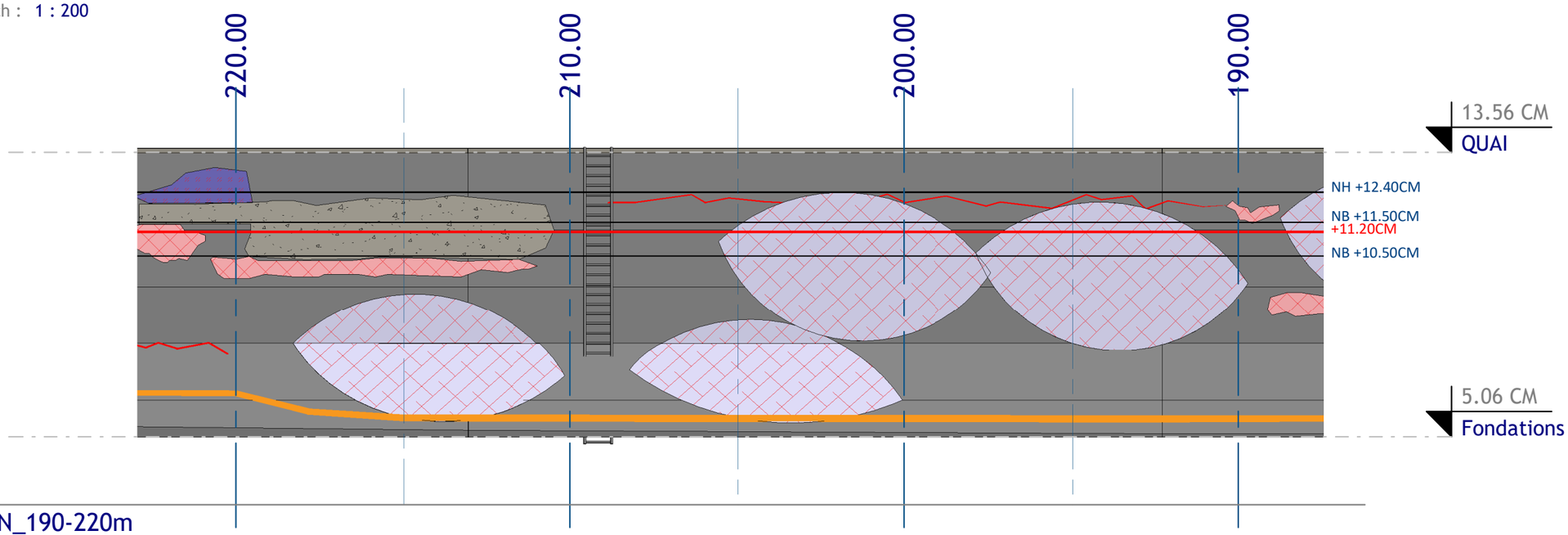
VUE & ELEVATION - 155-190m

Auteur MDL Date 25/07/2023

BREP220020	AVP	ANTEA	ZZ	XX	PLA	0001	C	A3	012
PROJET	PHASE	EMETTEUR	ZONE	NIVEAU	TYPE	N° PLAN	REVISION	FORMAT	PAGE



1 TOPO_190-220m
Ech : 1 : 200



2 ELEVATION_190-220m
Ech : 1 : 150

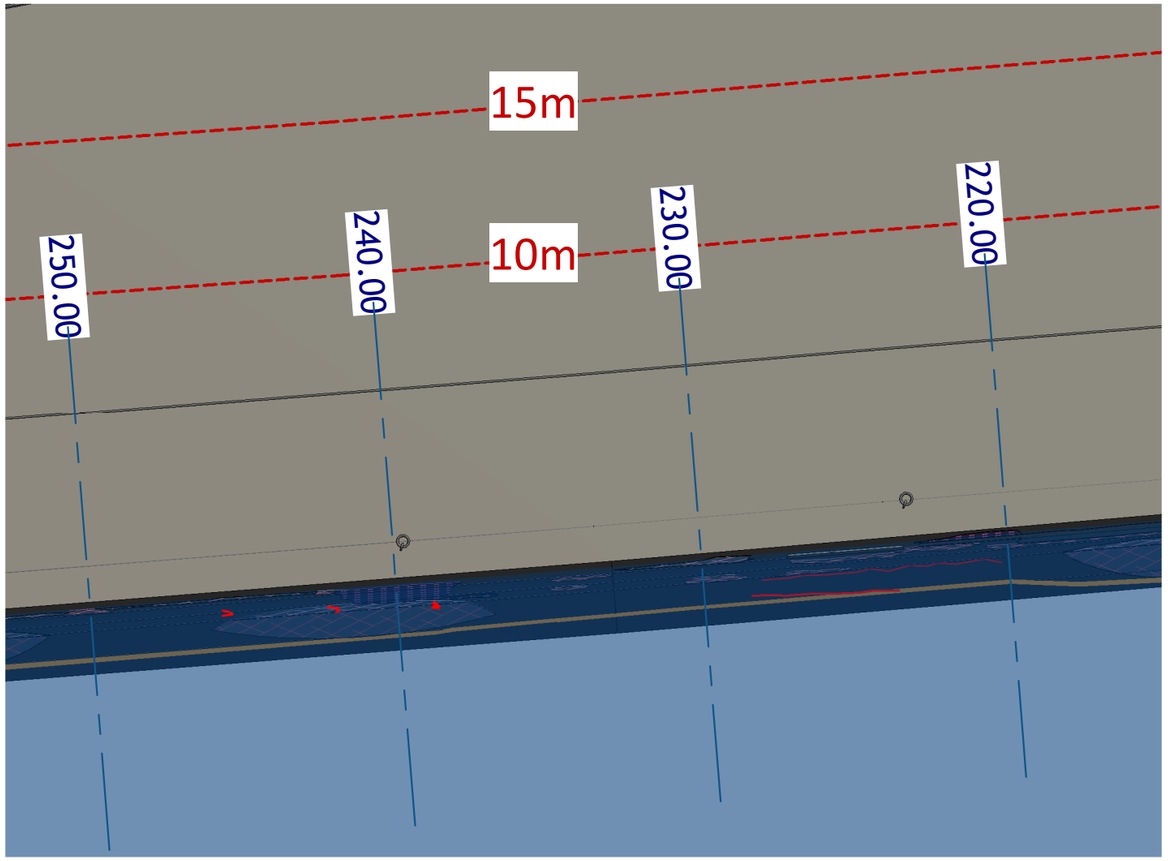
anteagroup
8 boulevard Albert Einstein
Bâtiment B - CS 32318
44323 NANTES CEDEX 03
Tel : 02 28 01 32 32

REGION BRETAGNE
Réhabilitation du quai de Terre Neuve - Port de Saint Malo

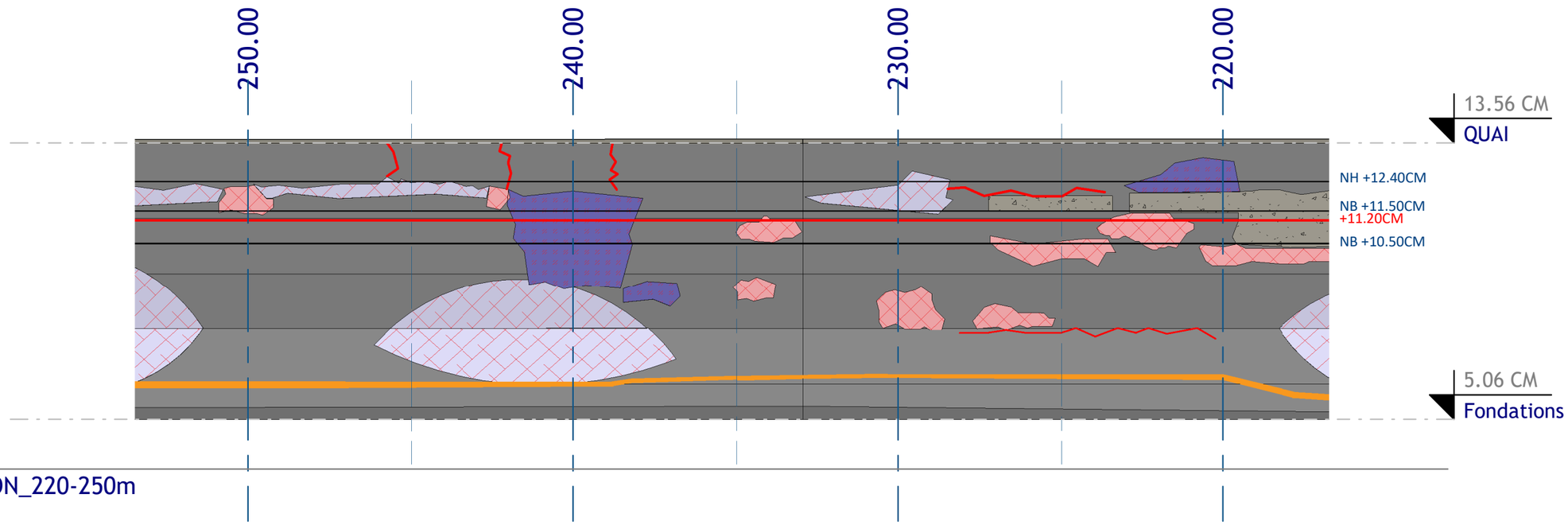
VUE & ELEVATION - 190-220m

Auteur MDL Date 25/07/2023

BREP220020	AVP	ANTEA	ZZ	XX	PLA	0001	C	A3	013
PROJET	PHASE	EMETTEUR	ZONE	NIVEAU	TYPE	N° PLAN	REVISION	FORMAT	PAGE



1 TOPO_220-250m
Ech : 1 : 200



2 ELEVATION_220-250m
Ech : 1 : 150

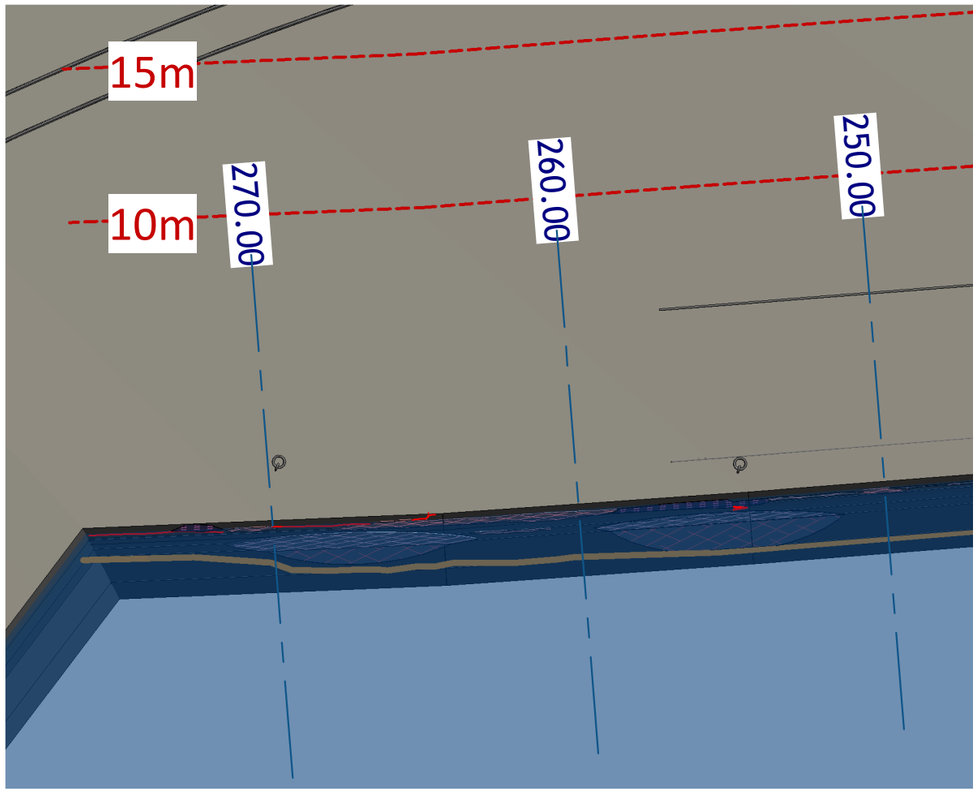
anteagroup
8 boulevard Albert Einstein
Bâtiment B - CS 32318
44323 NANTES CEDEX 03
Tel : 02 28 01 32 32

REGION BRETAGNE
Réhabilitation du quai de Terre Neuve - Port de Saint Malo

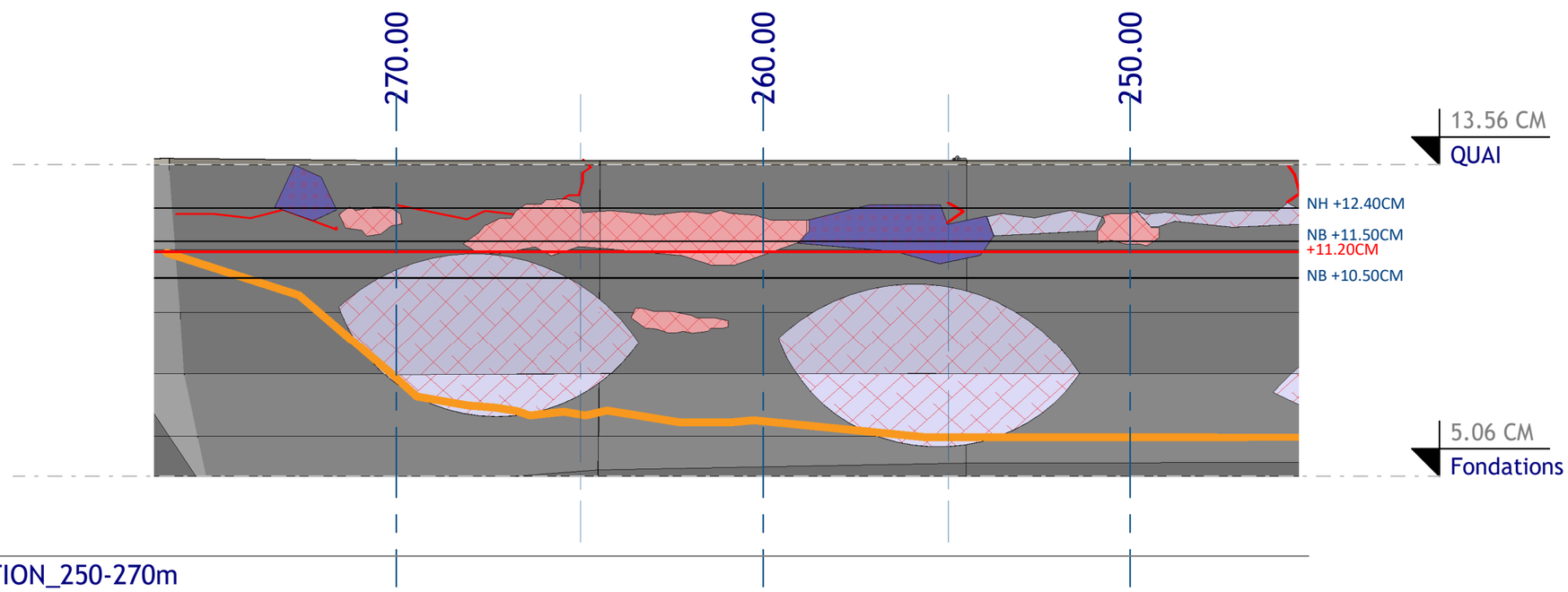
VUE & ELEVATION - 220-250m

Auteur MDL Date 25/07/2023

BREP220020	AVP	ANTEA	ZZ	XX	PLA	0001	C	A3	014
PROJET	PHASE	EMETTEUR	ZONE	NIVEAU	TYPE	N° PLAN	REVISION	FORMAT	PAGE



1 TOPO_250-270m
Ech : 1 : 200



2 ELEVATION_250-270m
Ech : 1 : 150

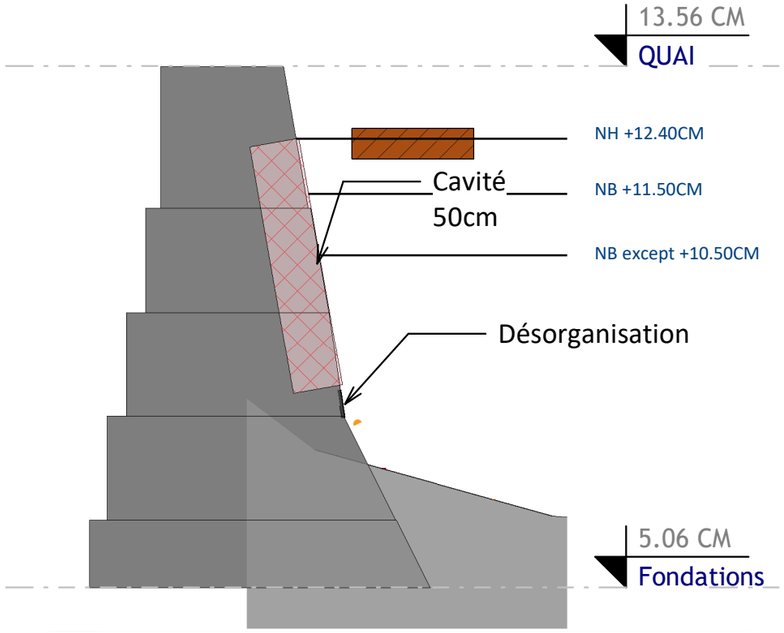
anteagroup
8 boulevard Albert Einstein
Bâtiment B - CS 32318
44323 NANTES CEDEX 03
Tel : 02 28 01 32 32

REGION BRETAGNE
Réhabilitation du quai de Terre Neuve - Port de Saint Malo

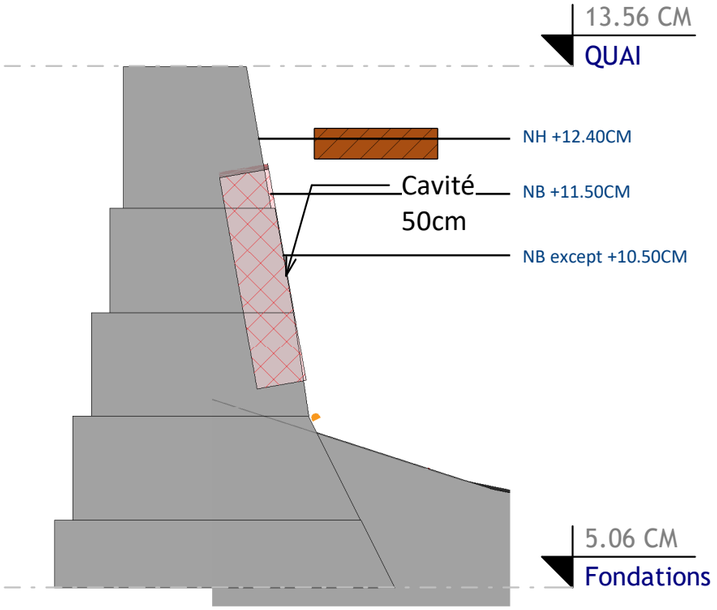
VUE & ELEVATION - 250-270m

Auteur MDL Date 25/07/2023

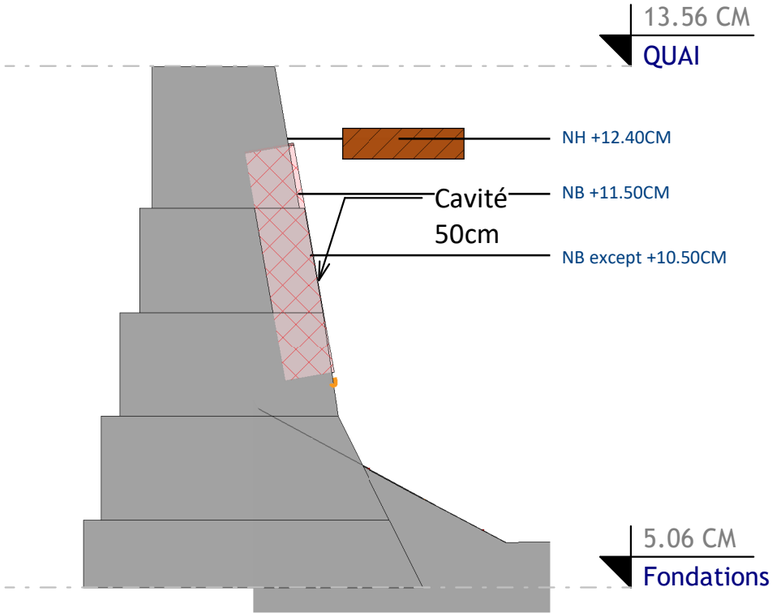
BREP220020	AVP	ANTEA	ZZ	XX	PLA	0001	C	A3	015
PROJET	PHASE	EMETTEUR	ZONE	NIVEAU	TYPE	N° PLAN	REVISION	FORMAT	PAGE



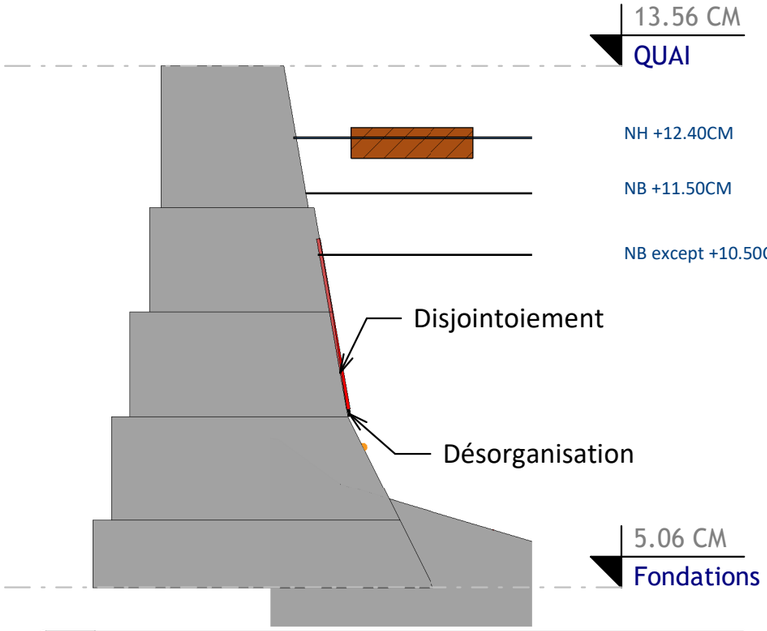
1 Coupe L27
Ech : 1 : 100



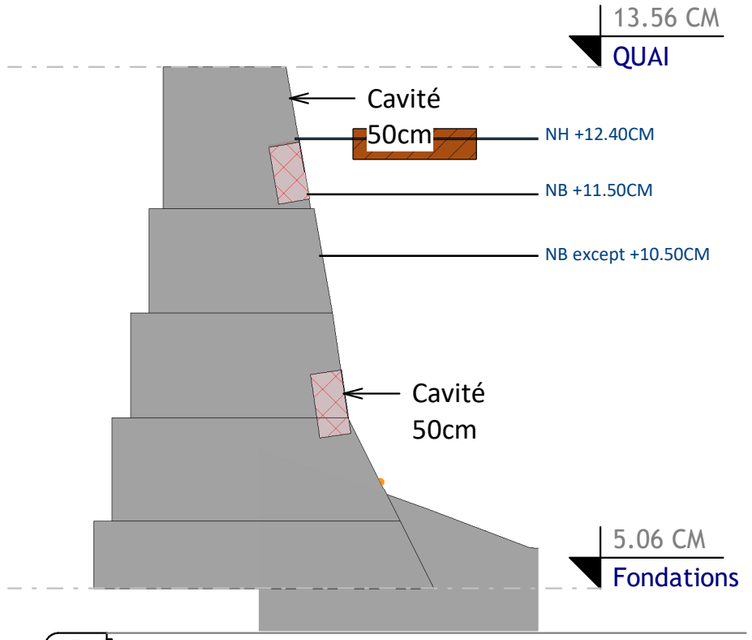
2 Coupe L37
Ech : 1 : 100



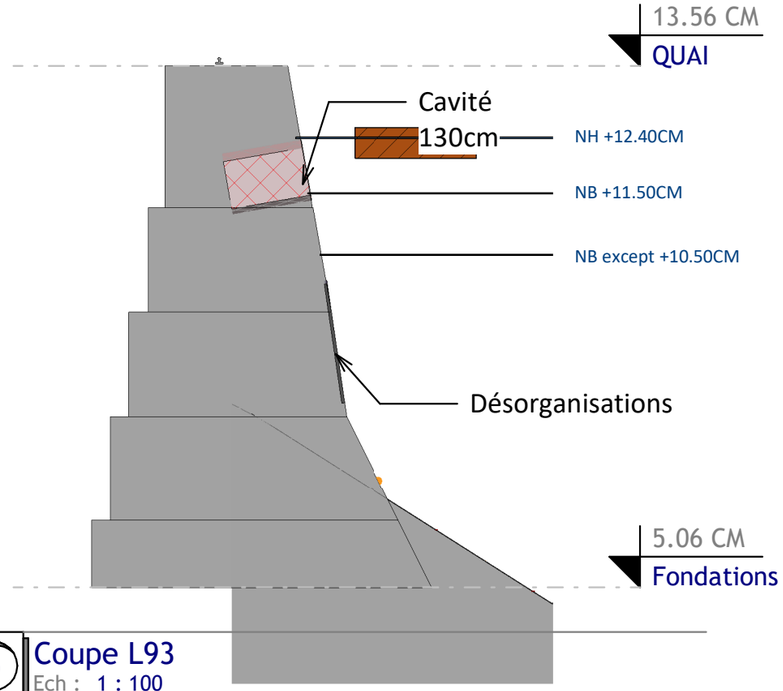
3 Coupe L44
Ech : 1 : 100



4 Coupe L60
Ech : 1 : 100



5 Coupe L75
Ech : 1 : 100



6 Coupe L93
Ech : 1 : 100

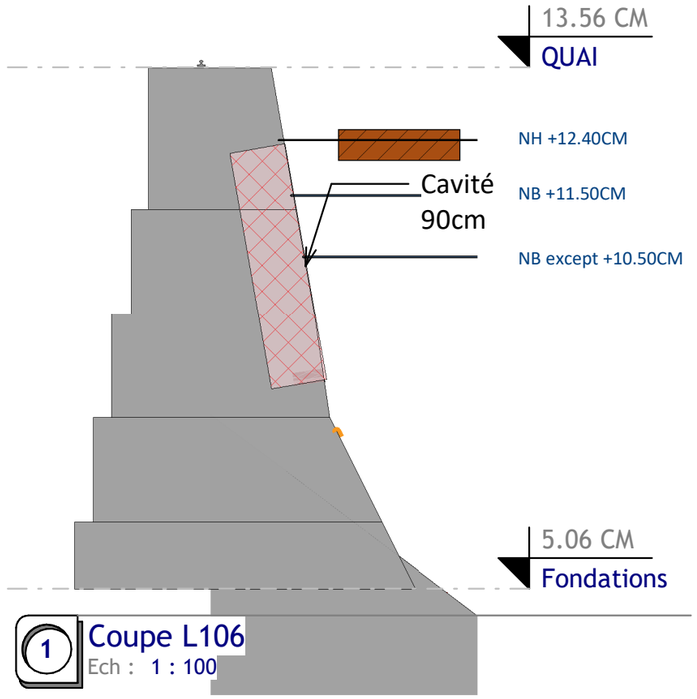
anteagroup
8 boulevard Albert Einstein
Bâtiment B - CS 32318
44323 NANTES CEDEX 03
Tel : 02 28 01 32 32

REGION BRETAGNE
Réhabilitation du quai de Terre Neuve - Port de Saint Malo

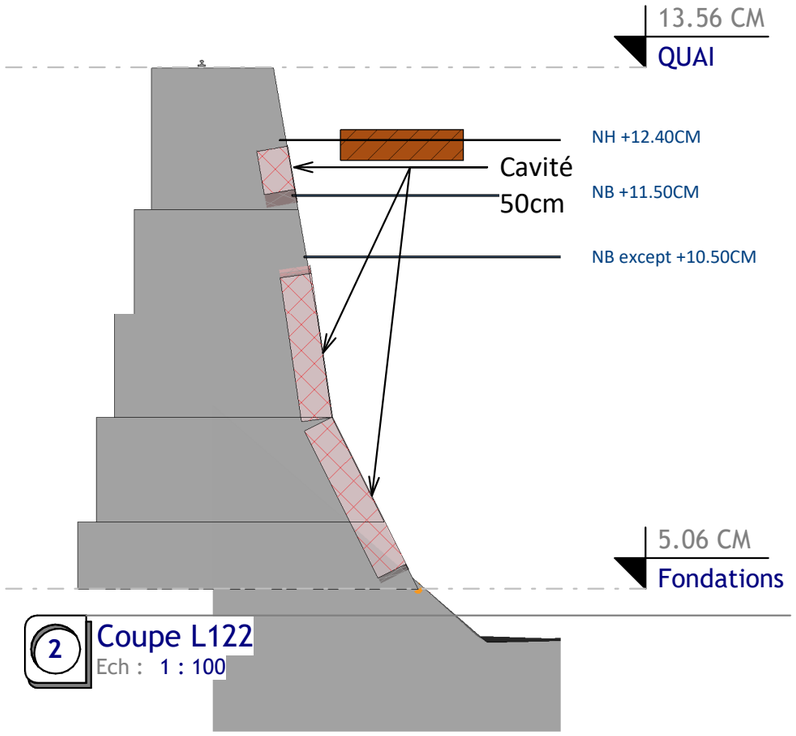
COUPES L27, L37, L44, L60, L75 & L93

Auteur MDL Date 25/07/2023

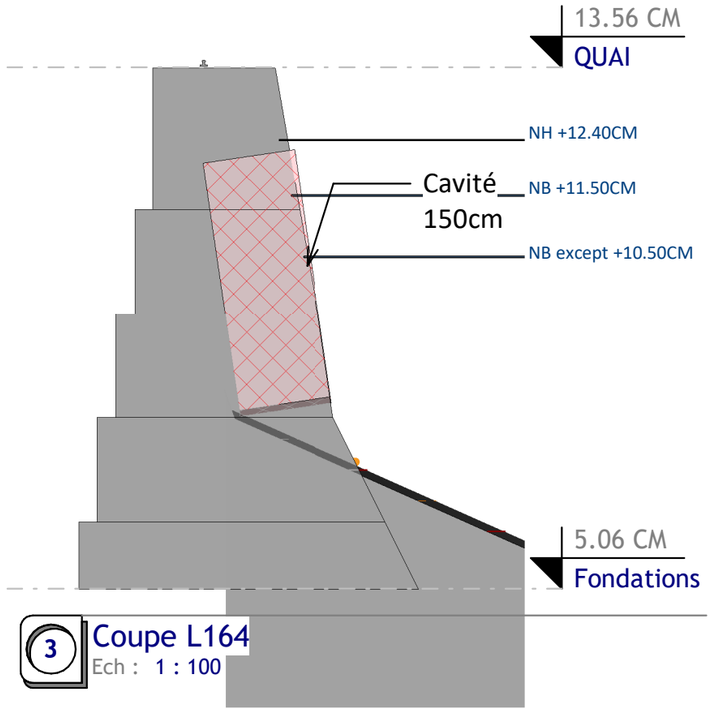
BREP220020	AVP	ANTEA	ZZ	XX	PLA	0001	C	A3	016
PROJET	PHASE	EMETTEUR	ZONE	NIVEAU	TYPE	N° PLAN	REVISION	FORMAT	PAGE



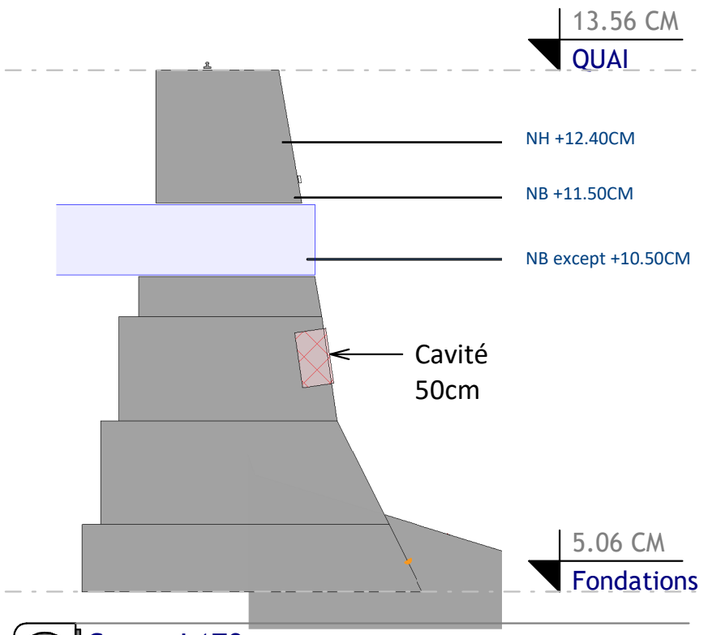
1 Coupe L106
Ech : 1 : 100



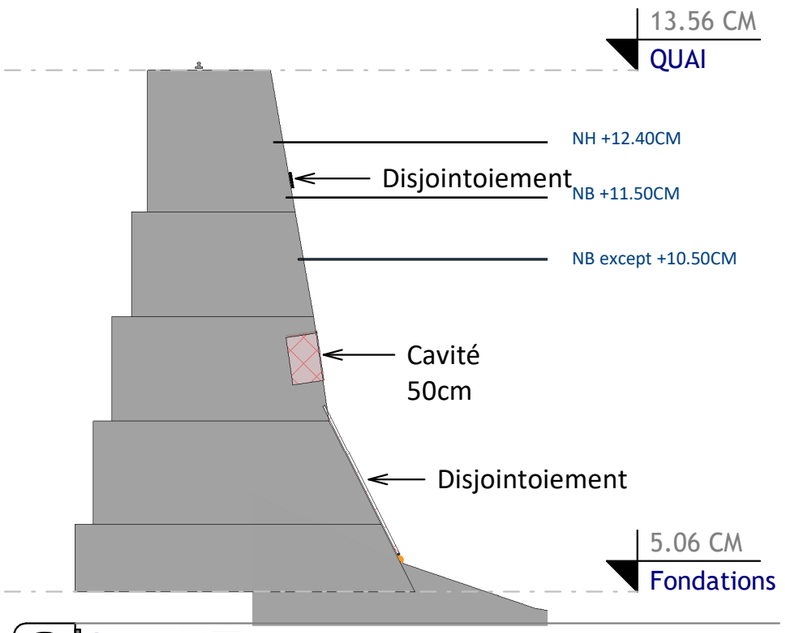
2 Coupe L122
Ech : 1 : 100



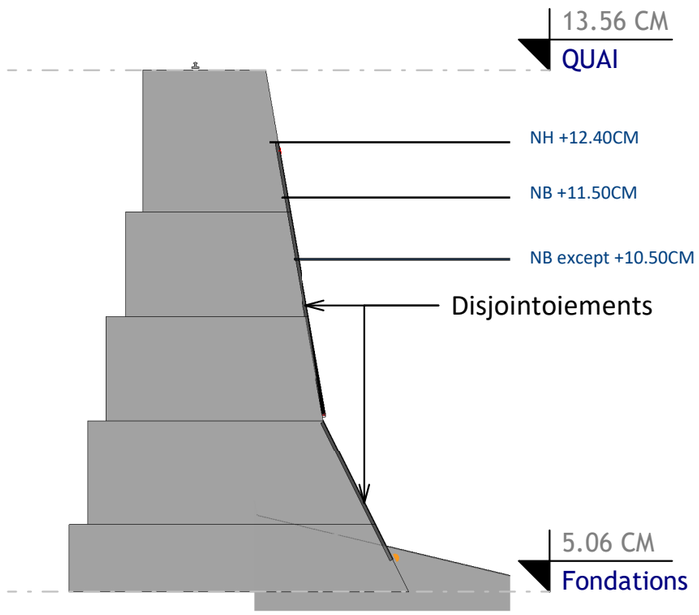
3 Coupe L164
Ech : 1 : 100



4 Coupe L170
Ech : 1 : 100



5 Coupe L177
Ech : 1 : 100



6 Coupe L202
Ech : 1 : 100

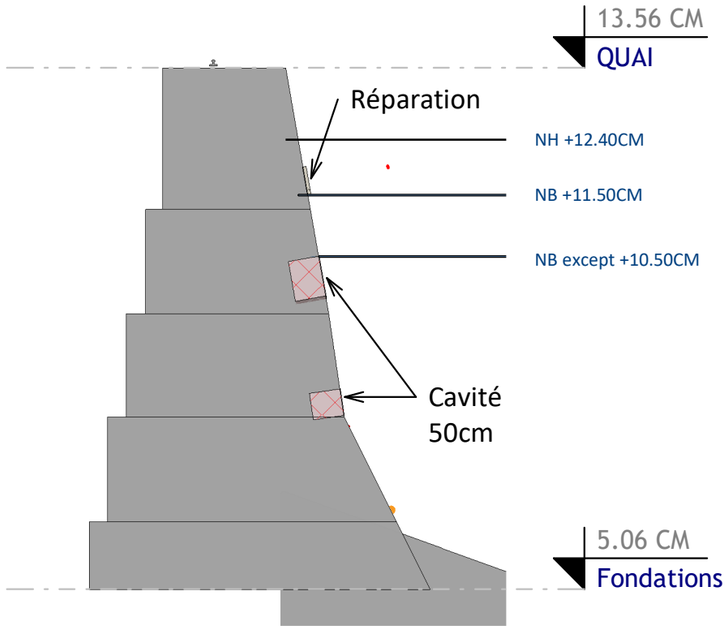
anteagroup
8 boulevard Albert Einstein
Bâtiment B - CS 32318
44323 NANTES CEDEX 03
Tel : 02 28 01 32 32

REGION BRETAGNE
Réhabilitation du quai de Terre Neuve - Port de Saint Malo

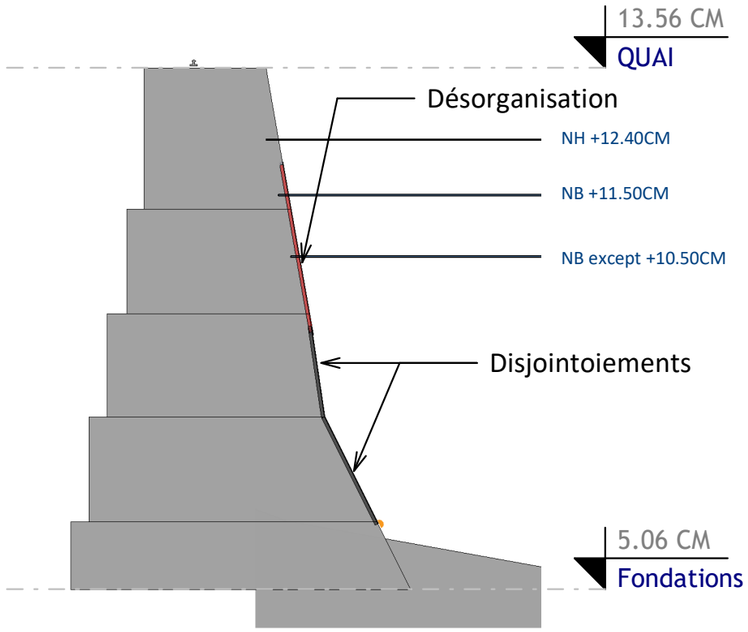
COUPES L106, L122, L164, L170, L177 & L 202

Auteur MDL Date 25/07/2023

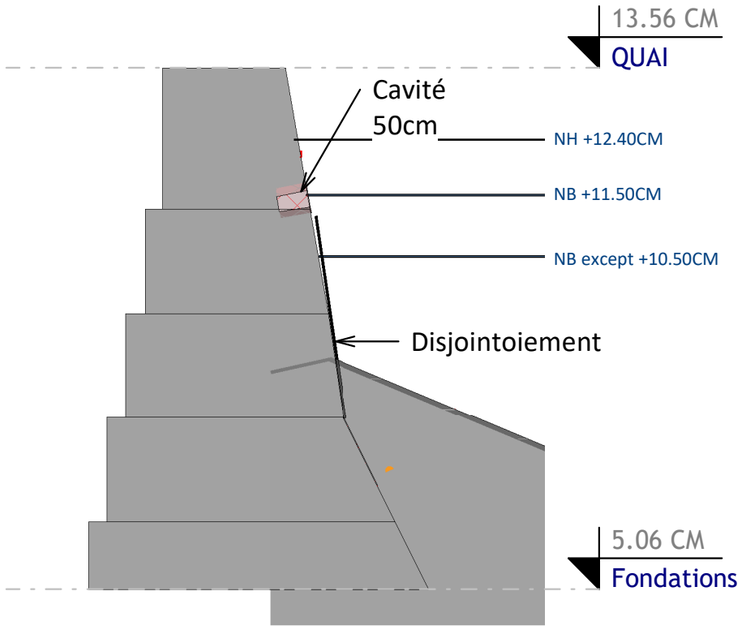
BREP220020	AVP	ANTEA	ZZ	XX	PLA	0001	C	A3	017
PROJET	PHASE	EMETTEUR	ZONE	NIVEAU	TYPE	N° PLAN	REVISION	FORMAT	PAGE



1 Coupe L226
Ech : 1 : 100



2 Coupe L241
Ech : 1 : 100



3 Coupe L268
Ech : 1 : 100

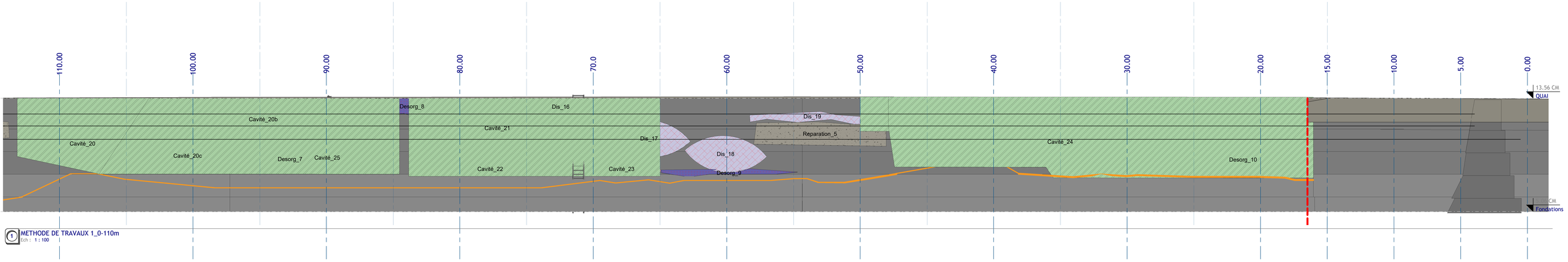
anteagroup
8 boulevard Albert Einstein
Bâtiment B - CS 32318
44323 NANTES CEDEX 03
Tel : 02 28 01 32 32

REGION BRETAGNE
Réhabilitation du quai de Terre Neuve - Port de Saint Malo

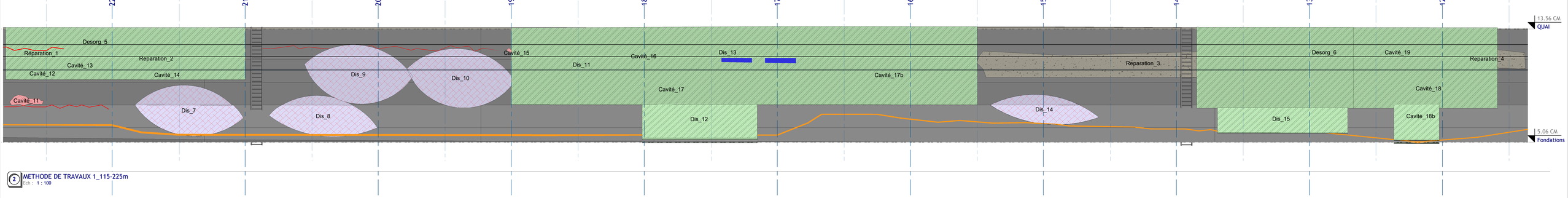
COUPES L226, L241 & L268

Auteur MDL Date 25/07/2023

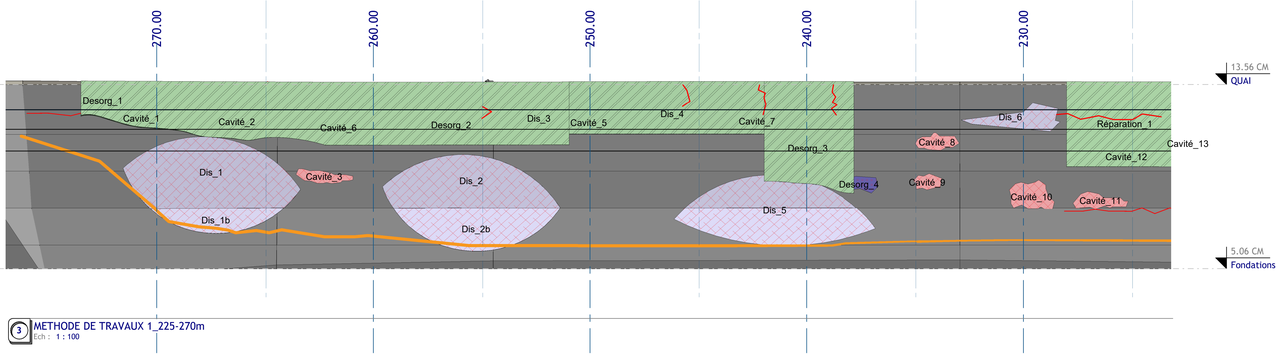
BREP220020	AVP	ANTEA	ZZ	XX	PLA	0001	C	A3	018
PROJET	PHASE	EMETTEUR	ZONE	NIVEAU	TYPE	N° PLAN	REVISION	FORMAT	PAGE



1 METHODE DE TRAVAUX 1_0-110m
Ech : 1 : 100



2 METHODE DE TRAVAUX 1_115-225m
Ech : 1 : 100



3 METHODE DE TRAVAUX 1_225-270m
Ech : 1 : 100

Désordres - Méthodologie de travaux 1

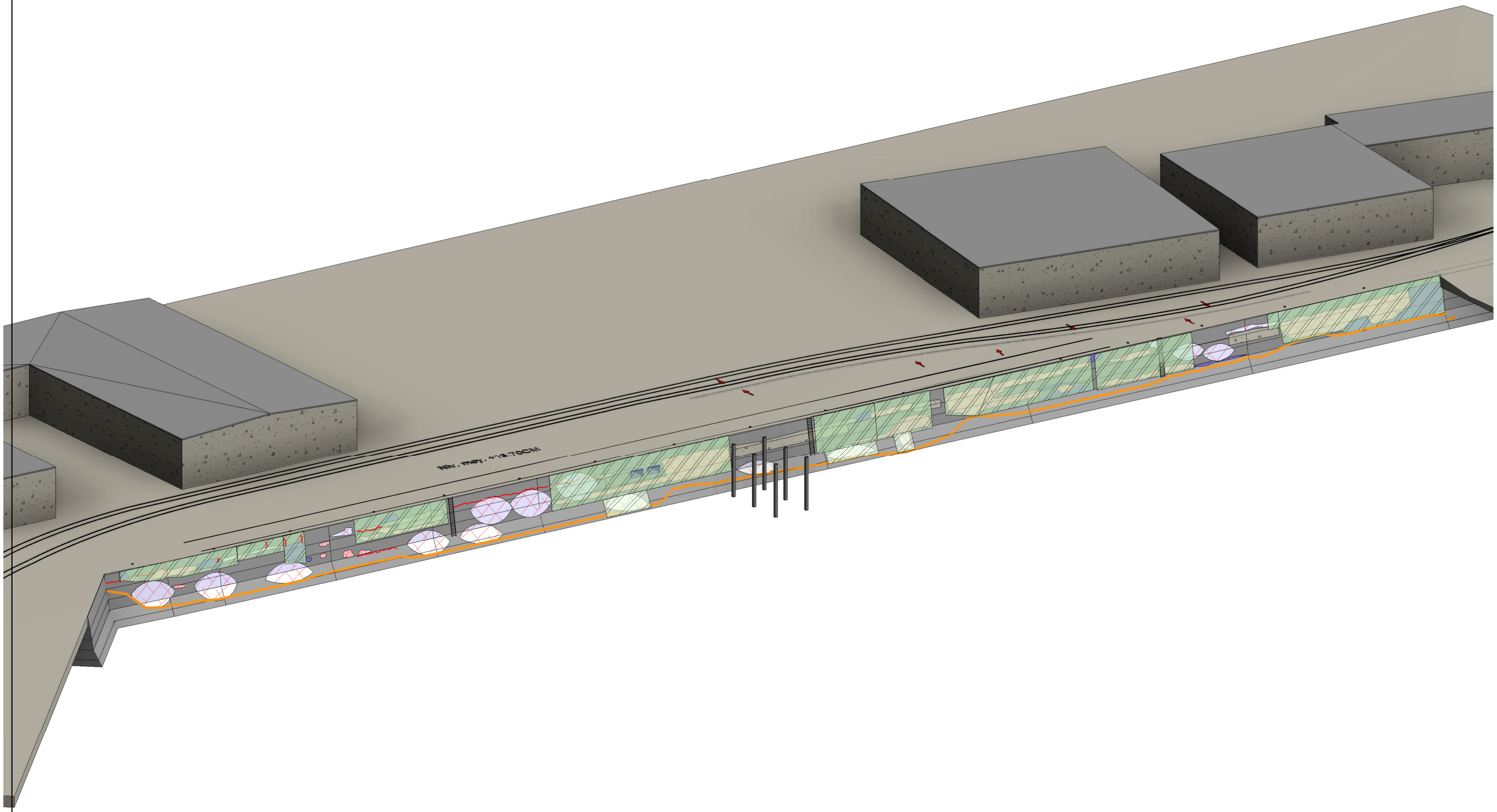
anteagroup
Bâtiment A - CS 10156
44102 Nantes CEDEX 03
Tel : 02 28 01 33 33

REGION BRETAGNE
Réhabilitation du quai de Terre Neuve - Port de Saint Malo

METHODOLOGIE DE TRAVAUX 1

Auteur MDL Date 25/07/2023

BREP220020	AVP	ANTEA	ZZ	XX	PLA	0001	C	A0	020
Affaire	Phase	Emetteur	Zone	Type	Spécialité	N° plan	Indice	Format	Feuille



anteagroup
8 boulevard Albert Einstein
Bâtiment B - CS 32318
44323 NANTES CEDEX 03
Tel : 02 28 01 32 32

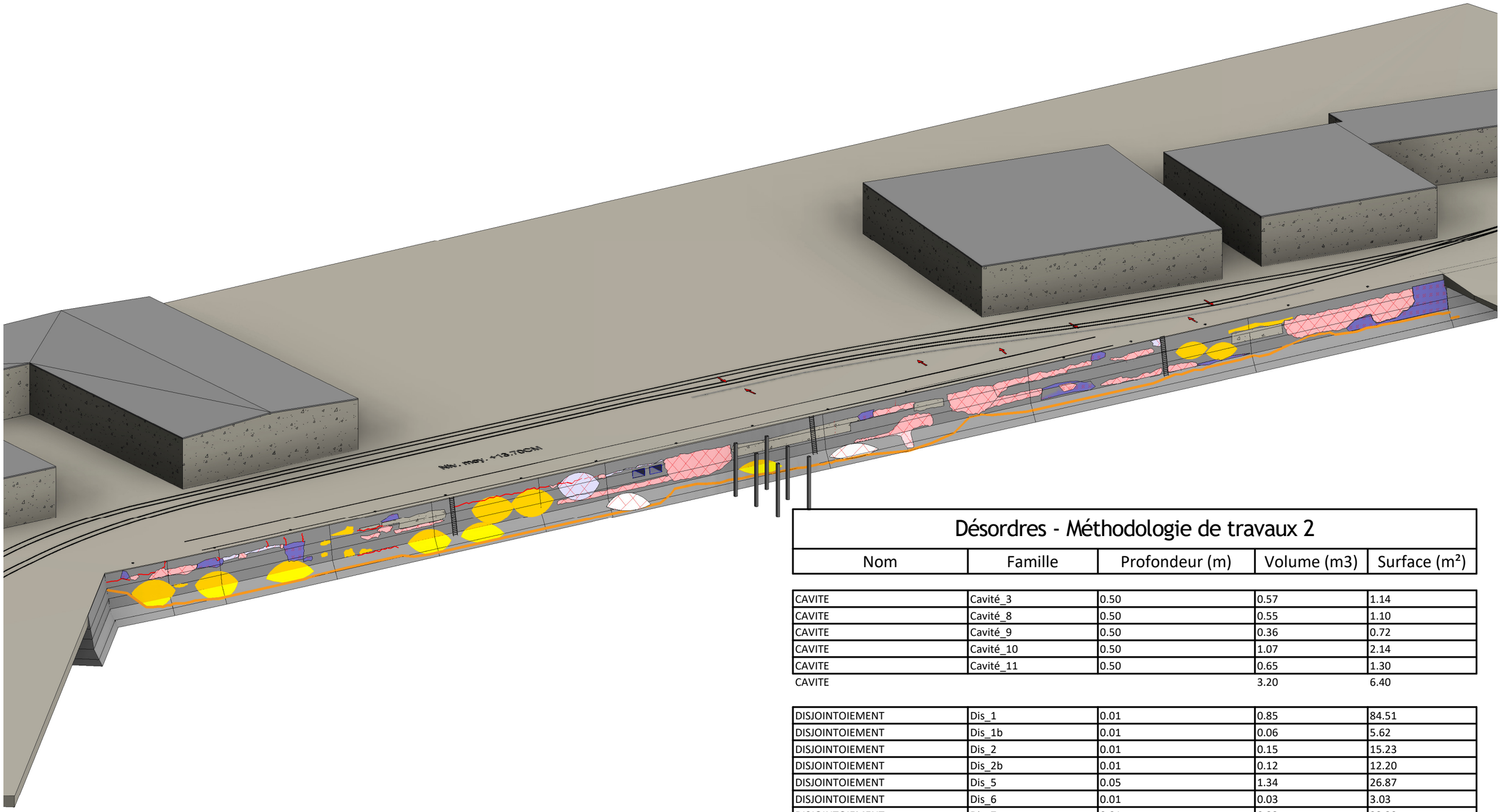
REGION BRETAGNE

Réhabilitation du quai de Terre Neuve - Port de Saint Malo

METHODOLOGIE DE TRAVAUX 1

Auteur MDL Date 25/07/2023

PROJET	PHASE	EMETTEUR	ZONE	NIVEAU	TYPE	N° PLAN	REVISION	FORMAT	PAGE
BREP220020	AVP	ANTEA	ZZ	XX	PLA	0001	C	A3	019



Désordres - Méthodologie de travaux 2

Désordres - Méthodologie de travaux 2

Nom	Famille	Profondeur (m)	Volume (m3)	Surface (m²)
CAVITE	Cavité_3	0.50	0.57	1.14
CAVITE	Cavité_8	0.50	0.55	1.10
CAVITE	Cavité_9	0.50	0.36	0.72
CAVITE	Cavité_10	0.50	1.07	2.14
CAVITE	Cavité_11	0.50	0.65	1.30
CAVITE			3.20	6.40
DISJOINTOIEMENT	Dis_1	0.01	0.85	84.51
DISJOINTOIEMENT	Dis_1b	0.01	0.06	5.62
DISJOINTOIEMENT	Dis_2	0.01	0.15	15.23
DISJOINTOIEMENT	Dis_2b	0.01	0.12	12.20
DISJOINTOIEMENT	Dis_5	0.05	1.34	26.87
DISJOINTOIEMENT	Dis_6	0.01	0.03	3.03
DISJOINTOIEMENT	Dis_7	0.01	0.23	23.29
DISJOINTOIEMENT	Dis_8	0.01	1.00	99.96
DISJOINTOIEMENT	Dis_9	0.05	1.56	31.21
DISJOINTOIEMENT	Dis_10	0.01	0.26	25.97
DISJOINTOIEMENT	Dis_14	0.01	0.13	13.15
DISJOINTOIEMENT	Dis_17	0.01	0.12	12.05
DISJOINTOIEMENT	Dis_18	0.01	0.72	72.03
DISJOINTOIEMENT	Dis_19	0.01	0.06	6.30
DISJOINTOIEMENT			6.64	431.41

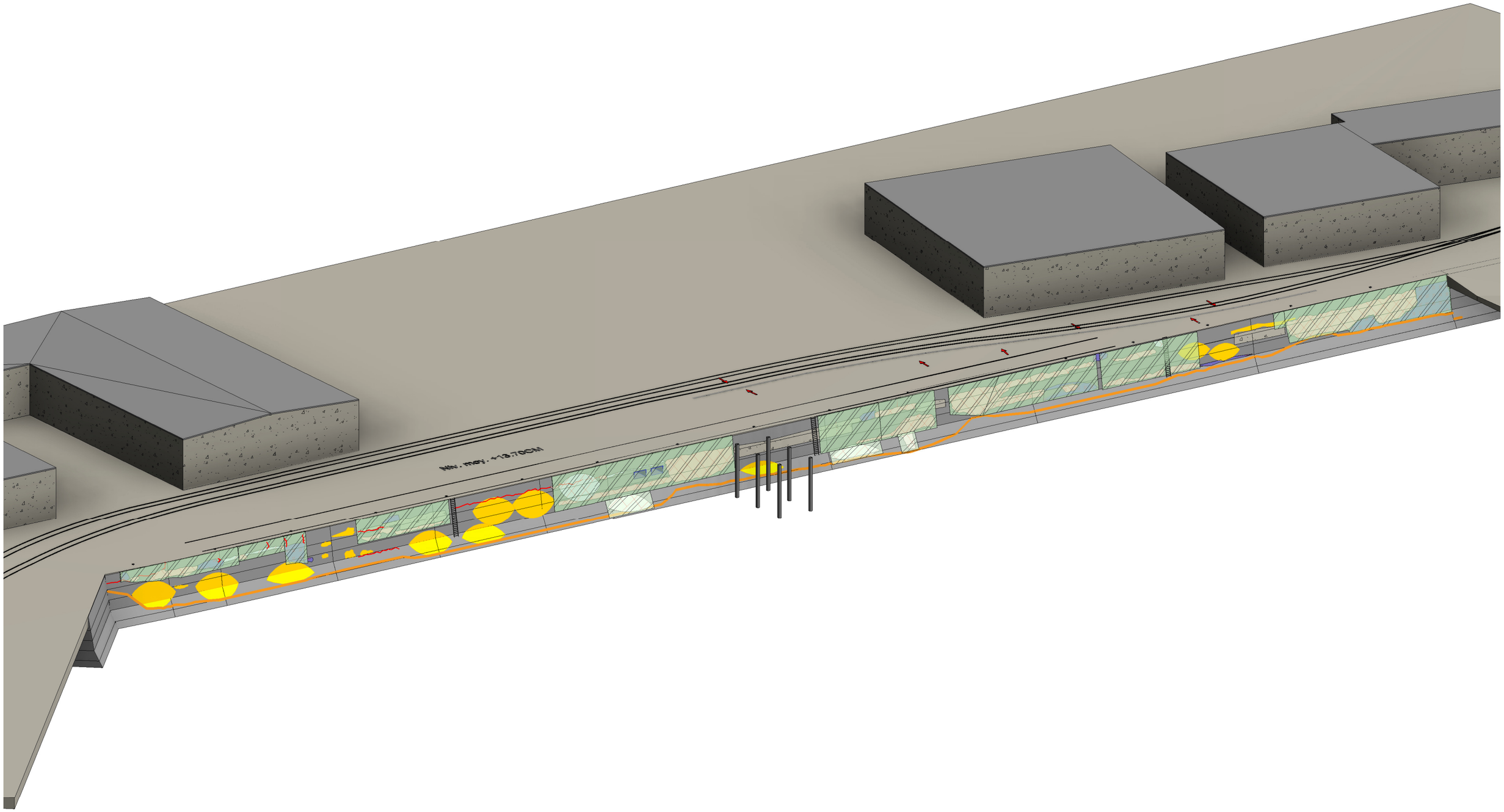
anteagroup
8 boulevard Albert Einstein
Bâtiment B - CS 32318
44323 NANTES CEDEX 03
Tel : 02 28 01 32 32

REGION BRETAGNE
Réhabilitation du quai de Terre Neuve - Port de Saint Malo

METHODOLOGIE DE TRAVAUX 2

Auteur MDL Date 25/07/2023

PROJET	PHASE	EMETTEUR	ZONE	NIVEAU	TYPE	N° PLAN	REVISION	FORMAT	PAGE
BREP220020	AVP	ANTEA	ZZ	XX	PLA	0001	C	A3	021



Désordres - Méthodologie de travaux 1

Désordres - Méthodologie de travaux 2

anteagroup
8 boulevard Albert Einstein
Bâtiment B - CS 32318
44323 NANTES CEDEX 03
Tel : 02 28 01 32 32

REGION BRETAGNE
Réhabilitation du quai de Terre Neuve - Port de Saint Malo

METHODOLOGIES DE TRAVAUX 1&2

Auteur MDL Date 25/07/2023

BREP220020	AVP	ANTEA	ZZ	XX	PLA	0001	C	A3	022
PROJET	PHASE	EMETTEUR	ZONE	NIVEAU	TYPE	N° PLAN	REVISION	FORMAT	PAGE

III 2

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE St MALO

PORT DE St MALO

GREVE DE MOKA

AMENAGEMENT DE DEUX POSTES ROLL-ON ROLL-OFF

CONSTRUCTION DES OUVRAGES D'ACCOSTAGE

PLAN DES TRAVAUX

Dressé par l'Ingénieur T.P.E. St Malo le - 9 FEV. 1972 — Vérifié par l'Ingénieur d'Arrt St Malo le 11 FEV. 1972 — Présenté par l'Ingénieur en Chef Rennes le 2 MARS 1972

Signé : J. PERROT — J. PERROT

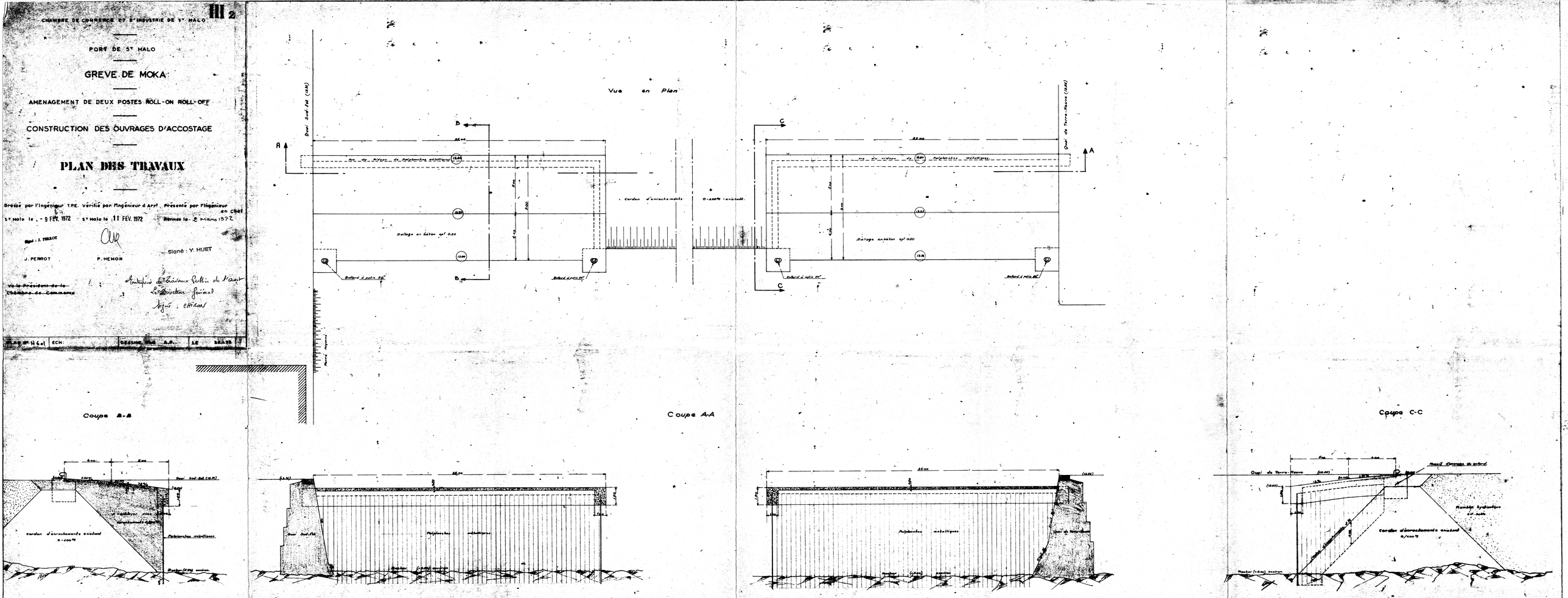
P. HEMON

Signé : Y. HUET

Vu le Président de la Chambre de Commerce

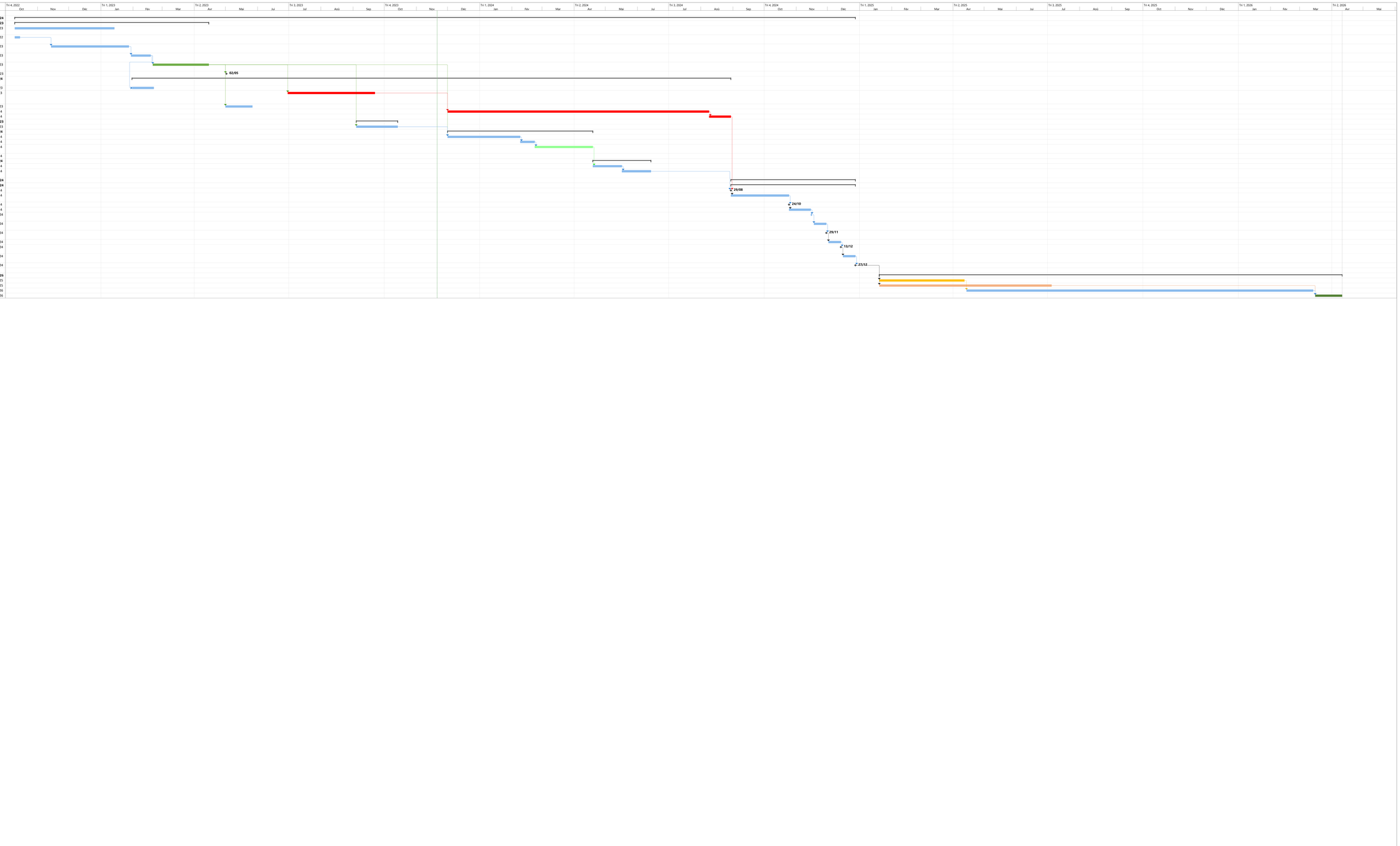
Entreprise de Travaux Publics de l'Ouest
Le Directeur Général
Signé : Ettikan

PLAN N° H 601	ECH:	DESSINE PAR A.D.	LE 28.2.72



10.2 Annexe 2 : Planning des travaux

N°	Nom de la tâche	Durée	Début	Fin
1				
2	**Phase conception**	**580 jours**	**Lun 10/10/22**	**Ven 27/12/24**
3	**Etudes AVP**	**135 jours**	**Lun 10/10/22**	**Ven 14/04/23**
4	Recueil des données / visite de site	14 semaines	Lun 10/10/22	Ven 13/01/23
5	Visite de site / Rencontres des acteurs	1 semaine	Lun 10/10/22	Ven 14/10/22
6	Etude y compris prolongation délai	11 semaines	Lun 14/11/22	Ven 27/01/23
7	Chiffrage / finalisation scénario / rapport	3 semaines	Lun 30/01/23	Ven 17/02/23
8	Validation par le Maître d'ouvrage [1]	8 semaines	Lun 20/02/23	Ven 14/04/23
9	Réunion DCFM/ABF #1	0 jour	Mar 02/05/23	Mar 02/05/23
10	**Etudes Réglementaires et administratifs**	**413 jours**	**Mar 31/01/23**	**Jeu 29/08/24**
11	Cadrage réglementaire	3 semaines	Mar 31/01/23	Lun 20/02/23
12	Rédaction du dossier réglementaires et administratifs	3 mois	Ven 30/06/23	Jeu 21/09/23
13	Dossier Cas par Cas	1 mois	Lun 01/05/23	Ven 26/05/23
14	Phase d'examen	9 mois	Ven 01/12/23	Jeu 08/08/24
15	Phase de décision	3 semaines	Ven 09/08/24	Jeu 29/08/24
16	**Etudes complémentaires**	**30 jours**	**Lun 04/09/23**	**Ven 13/10/23**
17	Exécution de la mission	6 semaines	Lun 04/09/23	Ven 13/10/23
18	**Etudes PRO**	**100 jours**	**Ven 01/12/23**	**Jeu 18/04/24**
19	Etude	10 semaines	Ven 01/12/23	Jeu 08/02/24
20	Rapport définitif	2 semaines	Ven 09/02/24	Jeu 22/02/24
21	Validation par le Maître d'ouvrage	8 semaines	Ven 23/02/24	Jeu 18/04/24
22	Réunion partenaire #2	0 jour	Jeu 18/04/24	Jeu 18/04/24
23	**Rédaction DCE**	**40 jours**	**Ven 19/04/24**	**Jeu 13/06/24**
24	Rédaction du DCE	4 semaines	Ven 19/04/24	Jeu 16/05/24
25	Validation par le Maître d'ouvrage	4 semaines	Ven 17/05/24	Jeu 13/06/24
26	**Phase appels d'offres**	**86 jours**	**Jeu 29/08/24**	**Ven 27/12/24**
27	**choix du lauréat**	**86 jours**	**Jeu 29/08/24**	**Ven 27/12/24**
28	Envoi du DCE	0 semaine	Jeu 29/08/24	Jeu 29/08/24
29	Etudes des offres par les candidats (1)	8 semaines	Ven 30/08/24	Jeu 24/10/24
30	Réception des offres	0 jour	Jeu 24/10/24	Jeu 24/10/24
31	Analyse des offres	3 semaines	Ven 25/10/24	Jeu 14/11/24
32	Question complémentaire	1 jour	Ven 15/11/24	Ven 15/11/24
33	Réponses écrites des candidats (1)	2 semaines	Lun 18/11/24	Ven 29/11/24
34	Réception des réponses par la CAO	0 jour	Ven 29/11/24	Ven 29/11/24
35	Rapport définitif	2 semaines	Lun 02/12/24	Ven 13/12/24
36	Décision de la commission (1)	0 jour	Ven 13/12/24	Ven 13/12/24
37	Mise au point du marché	2 semaines	Lun 16/12/24	Ven 27/12/24
38	Signature du marché	0 jour	Ven 27/12/24	Ven 27/12/24
39				
40	**Phase réalisation**	**320 jours**	**Lun 20/01/25**	**Ven 10/04/26**
41	Période de préparation	3 mois	Lun 20/01/25	Ven 11/04/25
42	VISA	6 mois	Lun 20/01/25	Ven 04/07/25
43	DET	12 mois	Lun 14/04/25	Ven 13/03/26
44	AOR (hors GPA)	1 mois	Lun 16/03/26	Ven 10/04/26



Projet : Planning_AVP+DAE
Date : Mar 21/11/23

Tâche · Fractionnement · Jalon · Récapitulative · Récapitulatif du projet · Tâche inactive · Jalon inactif · Récapitulatif inactif · Tâche manuelle · Durée uniquement · Report récapitulatif manuel · Récapitulatif manuel · Début uniquement · Fin uniquement · Tâches externes · Jalons externes · Échéance · Avancement · Progression manuelle

10.3 Annexe 3 : Acte de propriété

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

--=oOo=--

PRÉFECTURE DE L'ILLE-ET-VILAINE

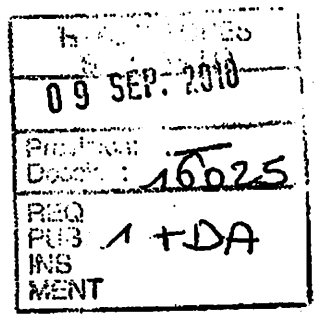
--=oOo=--

EXPEDITION

--=oOo=--

TRANSFERT DE PROPRIETE

--=oOo=--



ETAT

REGION BRETAGNE

--=oOo=--

Trésorerie Générale d'Ille et Vilaine
Département France Domaine
37 place du Colombier
35000 RENNES

Mention rectificative comme non comprise dans la certification finale :

C'est à tort et par erreur que la désignation cadastrale des parcelles transmises, est référencée avec la mention DP .

Rennes , le 1er septembre 2010

L'inspectrice du Trésor Public

Frédérique TONDEUR

2010 D N° 8105 Volume : 2010 P N° 5376
Publié et enregistré le 09/09/2010 à la conservation des Hypothèques de SAINT-MALO
Droits : Néant
Salaires : Néant
Taxe : Néant

Le Conservateur,
Francis LE COZ

PRÉFECTURE D'ILLE ET VILAINE

Porté au répertoire de la Préfecture sous le n° 10-016

L'an deux mille dix
Et le - 1 SEP. 2010
En l'hôtel de la Préfecture d'Ille et Vilaine
Le Préfet du département d'Ille et Vilaine
A reçu le présent acte authentique constatant le

TRANSFERT DE PROPRIÉTÉ

De

L'ETAT,
non inscrit au répertoire des entreprises et de leurs établissements, prévu par le décret n° 73-314 du 14 mars 1973 et ne disposant pas de n° SIREN.
représenté par le Trésorier Payeur Général d'Ille et Vilaine, dont les bureaux sont à Rennes cité administrative , avenue Janvier, agissant au nom et pour le compte de l'ETAT en exécution de l'article R*18 du code du domaine de l'Etat , du code général de la propriété des personnes publiques et en vertu de la délégation de signature donnée par le Préfet d'Ille et Vilaine aux termes d'un arrêté du 3 août 2009 dont une copie demeurera en annexe (annexe 1).

Assisté de Monsieur Le Directeur Départemental du Territoire et de la Mer dont les bureaux sont à RENNES, 12 rue Maurice Fabre, intervenant en qualité de représentant du Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer.

à

La **REGION BRETAGNE,**
collectivité territoriale ayant son siège social 283, avenue du Général Patton, CS 21 101 – 35711 RENNES Cedex 7,
dont le numéro d'identité SIREN est le 233 500 016.

Représentée par Monsieur Jean-Yves LE DRIAN, Président du Conseil Régional de Bretagne, en vertu du mandat qui lui a été donné au terme d'une délibération du 8,9 et 10 février 2007 dont une copie est jointe en annexe (annexe 2).

ÉLECTION DE DOMICILE

Pour l'exécution des présentes, les parties font élection de domicile en leurs bureaux respectifs et en tant que de besoin en l'Hôtel de la préfecture susvisée.

EXPOSÉ

La loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales prévoit, dans son article 30-I, le transfert de la propriété des ports maritimes non autonomes appartenant à l'Etat aux collectivités territoriales ou à leurs groupements, au plus tard le 1er janvier 2007.

Vu le décret n°2007-1616 du 15 novembre 2007 relatif au transfert à certaines collectivités territoriales ou à leurs groupements des services ou parties de services du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'Aménagement du territoire, le Premier Ministre décrète la REGION BRETAGNE comme bénéficiaire du transfert du port de SAINT MALO dont une copie demeurera annexée aux présentes (annexe 3) ;

Vu la convention de transfert du 29 décembre 2006 signée entre le Préfet d'Ille et Vilaine et le Président de la Région Bretagne, dont une copie demeurera annexée aux présentes (annexe 4);

Vu l'arrêté préfectoral du 1er juin 2010 portant transfert en pleine propriété des biens dépendant du domaine public portuaire non cadastré au Département d'Ille et Vilaine dont une copie demeurera annexée aux présentes (annexe 5).
Un plan du côté des terres des zones non cadastrées demeurera annexé aux présentes (annexe 6);

Sur le fondement de ces dispositions, et notamment de l'article 4.1 de la convention, le présent acte a pour objet de constater le transfert dans le patrimoine de la REGION BRETAGNE des biens ci-après désignés.

DÉSIGNATION DE L'IMMEUBLE

Sur la commune de **SAINT MALO**, un ensemble de parcelles désignées au tableau ci-après.

LIEUDIT OU ADRESSE	REF. CAD.	SUPERFICIE	NATURE DES BIENS TRANSMIS
7 avenue Louis Martin	DP/CN 4	730	Sol
Quai Garnier du Fougeray	DP/CN 11	930	Sol
Rue Hochelaga	DP/CN 14	7 506	Sol
Chaussée des Corsaires	DP/CN 17	3 969	Sol
Chaussée des Corsaires	DP/CN 19	316	Sol
Chaussée des Corsaires	DP/CN 20	102	Sol
9B avenue Louis Martin	DP/CN 24	3 102	Sol
Avenue Louis Martin	DP/CN 25	700	Sol

Avenue Louis Martin	DP/CN 26	300	Sol
Rue Rio de Janeiro	DP/CN 28	24	Sol
Avenue Louis Martin	DP/CN 30	932	Sol
Quai Garnier du Fougeray	DP/CN 31	285	Sol
Quai Chateaubriand	DP/CN 37	3 623	Sol
Quai Chateaubriand	DP/CN 38	1 500	Sol
Quai Chateaubriand	DP/CN 39	3 150	Sol
Quai Chateaubriand	DP/CN 40	1 260	Sol
Quai Chateaubriand	DP/CN 41	1 600	Sol
Quai Chateaubriand	DP/CN 42	3 200	Sol
15 avenue Louis Martin	DP/CN 43	2 200	Sol
Avenue Louis Martin	DP/CN 47	1 000	Sol
Avenue Louis Martin	DP/CN 48	1 100	Sol
Avenue Louis Martin	DP/CN 50	1 500	Sol
Avenue Louis Martin	DP/CN 53	120	Sol
9 avenue Louis Martin	DP/CN 63	1068	Sol
5B avenue Louis Martin	DP/CN 64	739	Sol
5 avenue Louis Martin	DP/CN 65	5 764	Sol
Quai Garnier du Fougeray	DP/CN 66	8 262	Sol
Rue Hochelaga	DP/CN 67	848	Sol
Chaussée des Corsaires	DP/CN 68	1 990	Sol
Chaussée des Corsaires	DP/CN 69	3 687	Sol
13 avenue Louis Martin	DP/CN 70	11 884	Sol
Avenue Louis Martin	DP/CN 71	790	Sol
Rue Rio de Janeiro	DP/CN 72	3 780	Sol
Quai Garnier du Fougeray	DP/CN 73	2 524	Sol
Quai Garnier du Fougeray	DP/CN 74	858	Sol
Quai Garnier du Fougeray	DP/CN 75	2 365	Sol
Quai Garnier du Fougeray	DP/CN 76	1 131	Sol
Avenue Louis Martin	DP/CN 77	3 456	Sol
Avenue Louis Martin	DP/CN 78	1 273	Sol
Avenue Louis Martin	DP/CN 79	3 314	Sol
Avenue Louis Martin	DP/CN 80	771	Sol

Avenue Louis Martin	DP/CN 81	1 000	Sol
Avenue Louis Martin	DP/CN 82	2 288	Sol
	DP/CN 83	37 300	Sol
	DP/CN 84	59 413	Sol
	DP/CN 85	17 538	Sol
	DP/CN 86	18 456	Sol
	DP/CN 87	11 783	Sol
	DP/CN 88	1 859	Sol
Quai Nord	DP/CS 13	2 983	Sol
Avenue Franklin Roosevelt	DP/CS 20	434	Sol
Avenue Franklin Roosevelt	DP/CS 22	9 578	Sol
Rue Hochelaga	DP/CS 24	180	Sol
Rue Hochelaga	DP/CS 25	64	Sol
Quai de l'Ancre	DP/CS 30	672	Sol
Quai de l'Ancre	DP/CS 32	192	Sol
Quai de Trichet	DP/CS 40	300	Sol
Quai du Naye	DP/CS 41	100	Sol
Quai du Naye	DP/CS 42	412	Sol
Quai du Pourquoi Pas	DP/CS 46	2 970	Sol
Rue Hochelaga	DP/CS 52	768	Sol
Rue Hochelaga	DP/CS 53	408	Sol
Rue Hochelaga	DP/CS 54	570	Sol
Avenue Franklin Roosevelt	DP/CS 64	189	Sol
Quai de l'Ancre	DP/CS 65	459	Sol
Quai de l'Ancre	DP/CS 66	697	Sol
Rue Hochelaga	DP/CS 76	9 129	Sol
Rue du Groenland	DP/CS 77	4 896	Sol
Rue Hochelaga	DP/CS 78	756	Sol
Rue Hochelaga	DP/CS 79	9 176	Sol
Quai de l'Ancre	DP/CS 80	524	Sol
Quai de l'Ancre	DP/CS 81	3 974	Sol
Quai de l'Ancre	DP/CS 82	893	Sol
Rue Hochelaga	DP/CS 83	881	Sol
Quai de Trichet	DP/CS 84	6 341	Sol
Quai du Pourquoi Pas	DP/CS 85	329	Sol
Quai Charcot	DP/CS 86	29 279	Sol
Quai Charcot	DP/CS 87	18 407	Sol
Quai Charcot	DP/CS 88	2 648	Sol
60 Rue Hochelaga	DP/CS 89	4 852	Sol
	DP/CS 90	25 952	Sol
	DP/CS 91	3 035	Sol

57

	DP/CS 92	394	Sol
	DP/CS 93	2 444	Sol
	DP/CS 94	434	Sol
	DP/CS 95	9 341	Sol
Quai Duguay Trouin	DP/CO 4	1 694	Sol
Quai de Terre Neuve	DP/CO 5	877	Sol
Boulevard de la République	DP/CO 6	210	Sol
Boulevard de la République	DP/CO 7	264	Sol
Boulevard de la République	DP/CO 8	253	Sol
Boulevard de la République	DP/CO 9	187	Sol
Boulevard de la République	DP/CO 10	56	Sol
Boulevard de la République	DP/CO 11	279	Sol
Boulevard de la République	DP/CO 13	658	Sol
Quai de Terre Neuve	DP/CO 14	13	Sol
Quai de Terre Neuve	DP/CO 16	1 053	Sol
Avenue Louis Martin	DP/CO 17	100	Sol
Boulevard de la République	DP/CO 19	6 000	Sol
Avenue Louis Martin	DP/CO 20	508	Sol
Boulevard de la République	DP/CO 21	750	Sol
Rue de l'Astrolable	DP/CO 25	42	Sol
6 avenue Louis Martin	DP/CO 30	84	Sol
6B avenue Louis Martin	DP/CO 31	300	Sol
8 avenue Louis Martin	DP/CO 32	400	Sol
8B avenue Louis Martin	DP/CO 33	800	Sol
10 avenue Louis Martin	DP/CO 35	2 700	Sol
12 avenue Louis Martin	DP/CO 36	60	Sol
Quai Sud Est	DP/CO 44	1 020	Sol
Boulevard des Talards	DP/CO 46	3 265	Sol
Avenue Louis Martin	DP/CO 47	3 703	Sol
14 avenue Louis Martin	DP CO 48	2 349	Sol
18 avenue Louis Martin	DP/CO 50	300	Sol
Avenue Louis Martin	DP/CO 53	24	Sol
30 avenue Louis Martin	DP/CO 70	75	Sol
Quai Surcouf	DP/CO 74	30	Sol
Boulevard de la République	DP/CO 76	1 955	Sol
Rue de l'Astrolable	DP/CO 77	351	Sol
22 avenue Louis Martin	DP/CO 78	1 500	Sol
24 avenue Louis Martin	DP/CO 79	1 500	Sol
26 avenue Louis Martin	DP/CO 80	1 102	Sol
Avenue Louis Martin	DP/CO 83	400	Sol
Quai Surcouf	DP/CO 84	752	Sol

20 avenue Louis Martin	DP/CO 86	4 900	Sol
Avenue Louis Martin	DP/CO 88	600	Sol
Boulevard de la République	DP/CO 91	370	Sol
Boulevard de la République	DP/CO 92	391	Sol
Boulevard de la République	DP/CO 93	432	Sol
Avenue Louis Martin	DP/CO 96	133	Sol
Avenue Louis Martin	DP/CO 97	500	Sol
Avenue Louis Martin	DP/CO 98	1 313	Sol
Avenue Louis Martin	DP/CO 99	1 313	Sol
Quai Sud Est	DP/CO 100	1 313	Sol
Quai Sud Est	DP/CO 101	330	Sol
Quai Sud Est	DP/CO 103	239	Sol
Avenue Louis Martin	DP/CO 105	1 050	Sol
Avenue Louis Martin	DP/CO 106	152	Sol
6T avenue Louis Martin	DP/CO 107	300	Sol
6T avenue Louis Martin	DP/CO 109	150	Sol
Quai Duguay Trouin	DO/CO 114	2 619	Sol
Quai Duguay Trouin	DP/CO 115	2 318	Sol
Quai de Terre Neuve	DP/CO 116	3 963	Sol
4 avenue Louis Martin	DP/CO 117	5 498	Sol
Avenue Louis Martin	DP/CO 118	11 278	Sol
28 avenue Louis Martin	DP/CO 119	618	Sol
Pas Noroit	DP/CO 120	285	Sol
Pas Noroit	DP/CO 121	561	Sol
Rue de l'Astrolable	DP/CO 122	192	Sol
Avenue Louis Martin	DP/CO 123	377	Sol
Boulevard de la République	DP/CO 124	900	Sol
Avenue Louis Martin	DP/CO 125	2 635	Sol
Quai Sud Est	DP/CO 126	31	Sol
6T avenue Louis Martin	DP/CO 127	1 261	Sol
	DP/CO 128	54 343	Sol
	DP/CO 129	29 621	Sol
Quai de l'esplanade	DP/CO 130	1 183	Sol
Quai du Bajoyer	DP/CP 3	240	Sol
Quai du Bajoyer	DP/CP 7	204	Sol
Quai du Bajoyer	DP/CP 8	175	Sol
Quai du Bajoyer	DP/CP 9	185	Sol
Quai de la Bourse	DP/CP 10	5 830	Sol
Quai de la Bourse	DP/CP 21	346	Sol
	DP/CP 22	9 195	Sol
	DP/CP 23	2 805	Sol

G.3

	DP/CP 24	13 784	Sol
	DP/CP 25	1 813	Sol
	DP/CP 26	2 087	Sol
Terre plein du Naye	DP/CR 1	81	Sol
Terre plein du Naye	DP/CR 2	24	Sol
Terre plein du Naye	DP/CR 3	25	Sol
Terre plein du Naye	DP/CR 4	66	Sol
Terre plein du Naye	DP/CR 7	22	Sol
Terre plein du Naye	DP/CR 8	3 750	Sol
Terre plein du Naye	DP/CR 9	75	Sol
Terre plein du Naye	DP/CR 11	3 174	Sol
Terre plein du Naye	DP/CR 12	35	Sol
Terre plein du Naye	DP/CR 13	13 946	Sol
Chaussée Eric Tabarly	DP/CR 31	4 160	Sol
	DP/CR 32	5197	Sol
	DP/CR 33	52511	Sol
	DP/CR 34	2546	Sol
	DP/CR 35	862	Sol
	DP/CR 36	574	Sol
	DP/CR 37	1345	Sol
	DP/CR 38	4211	Sol
	DP/CR 39	9837	Sol
	DP/CR 40	4447	Sol
	DP/CR 41	393	Sol
	DP/CR 42	236	Sol
	DP/CR 43	5507	Sol
	DP/CR 44	368	Sol
	DP/CR 45	2340	Sol
	DP/CR 46	274	Sol
	DP/CR 47	1207	Sol
	DP/CR 48	15109	Sol
	DP/CR 49	1738	Sol
	DP/CR 50	572	Sol
	DP/CR 51	179	Sol
Port de plaisance des Sablons	DP/CT 15	100	Sol
Port de plaisance des Sablons	DP/CT 16	104	Sol
Port de plaisance des Sablons	DP/CT 17	106	Sol
Port de plaisance des Sablons	DP/CT 18	183	Sol
Port de plaisance des Sablons	DP/CT 19	94	Sol
Port de plaisance des Sablons	DP/CT 20	108	Sol
Port de plaisance des Sablons	DP/CT 21	18 276	Sol

Port de plaisance des Sablons	DP/CT 22	644	Sol
Port de plaisance des Sablons	DP/CT 23	12 246	Sol
	DP/CT 24	1 411	Sol
	DP/CT 25	896	Sol
	DP/CT 26	1 119	Sol
	DP/BL 463	17	Sol
	DP/BL 464	153	Sol
	DP/BL 465	3 319	Sol
	DP/BM 1201	460	Sol
	DP/BM 1202	773	Sol
	DP/BM 1203	3 403	Sol
	DP/BM 1204	4 699	Sol
	DP/BN 677	4 872	Sol
	DP/BN 678	86	Sol

Etant précisé que le ou les immeubles transférés seront désormais désignés par le seul mot IMMEUBLE.

Un plan d'assemblage des planches cadastrées dans la limite du domaine public portuaire demeurera annexé au présent acte (annexe 7).

Un plan du côté des terres, des zones non cadastrées dans la limite du domaine public demeurera annexé au présent acte (annexe 6).

Les parcelles cadastrées DP/BN n°677 à 679 sont issues du DP (DA 5275 W).
Les parcelles cadastrées DP/BL n°463 à 465 sont issues du DP (DA 5273 E).
Les parcelles cadastrées DP/BM n°1201 à 1205 sont issues du DP (DA 5274 A).
Les parcelles cadastrées DP/CN n°83 à 88 sont issues du DP (DA 5276 S).
Les parcelles cadastrées DP/CO n°128 à 130 sont issues du DP (DA 5277 M).
Les parcelles cadastrées DP/CP n°22 à 26 sont issues du DP (DA 5278 H).
Les parcelles cadastrées DP/CR n°32 à 38 sont issues de la division de la parcelle cadastrée DP/CR n°14 (DA 5279 D).
Les parcelles cadastrées DP/CR n°39 à 51 sont issues du DP (DA 5279 D).
Les parcelles cadastrées DP/CS n°90 à 95 sont issues du DP (DA 5280 L).
Les parcelles cadastrées DP/CT n°24 à 26 sont issues du DP (DA 5281 G).

Les documents d'arpentage numérotés DA 5273 à 5281 seront publiés à la conservation des hypothèques de SAINT MALO en même temps que les présentes.

La parcelle cadastrée CN n°3 devient CN n°63 par DA5250F
La parcelle cadastrée CN n°5 devient CN n°64 par DA5250F
La parcelle cadastrée CN n°6 devient CN n°65 par DA5250F
La parcelle cadastrée CN n°12 devient CN n°66 par DA5250F
La parcelle cadastrée CN n°13 devient CN n°67 par DA5250F
La parcelle cadastrée CN n°16 devient CN n°68 par DA5250F
La parcelle cadastrée CN n°18 devient CN n°69 par DA5250F
La parcelle cadastrée CN n°22 devient CN n°70 par DA5250F
La parcelle cadastrée CN n°27 devient CN n°71 par DA5250F
La parcelle cadastrée CN n°29 devient CN n°72 par DA5250F

9, 3

La parcelle cadastrée CN n°32 devient CN n°73 par DA5250F
La parcelle cadastrée CN n°33 devient CN n°74 par DA5250F
La parcelle cadastrée CN n°34 devient CN n°75 par DA5250F
La parcelle cadastrée CN n°35 devient CN n°76 par DA5250F
La parcelle cadastrée CN n°44 devient CN n°77 par DA5250F
La parcelle cadastrée CN n°45 devient CN n°78 par DA5250F
La parcelle cadastrée CN n°46 devient CN n°79 par DA5250F
La parcelle cadastrée CN n°49 devient CN n°80 par DA5250F
La parcelle cadastrée CN n°51 devient CN n°81 par DA5250F
La parcelle cadastrée CN n°52 devient CN n°82 par DA5250F
La parcelle cadastrée CO n°1 devient CO n° 114 par DA5249Y
La parcelle cadastrée CO n°2 devient CO n° 115 par DA5249Y
La parcelle cadastrée CO n°15 devient CO n° 116 par DA5249Y
La parcelle cadastrée CO n°29 devient CO n° 117 par DA5249Y
La parcelle cadastrée CO n°38 devient CO n° 118 par DA5249Y
La parcelle cadastrée CO n°81 devient CO n° 119 par DA5249Y
La parcelle cadastrée CO n°82 devient CO n° 120 par DA5249Y
La parcelle cadastrée CO n°85 devient CO n° 121 par DA5249Y
La parcelle cadastrée CO n°87 devient CO n° 122 par DA5249Y
La parcelle cadastrée CO n°89 devient CO n° 123 par DA5249Y
La parcelle cadastrée CO n°90 devient CO n° 124 par DA5249Y
La parcelle cadastrée CO n°94 devient CO n° 125 par DA5249Y
La parcelle cadastrée CO n°102 devient CO n° 126 par DA5249Y
La parcelle cadastrée CO n°108 devient CO n° 127 par DA5249Y
La parcelle cadastrée CP n°11 devient CP n°21 par DA 5251B
La parcelle cadastrée CR n°15 devient CR n°31 par DA 5252X
La parcelle cadastrée CS n°15 devient CS n°76 par DA 5253T
La parcelle cadastrée CS n°19 devient CS n°77 par DA 5253T
La parcelle cadastrée CS n°23 devient CS n°78 par DA 5253T
La parcelle cadastrée CS n°26 devient CS n°79 par DA 5253T
La parcelle cadastrée CS n°31 devient CS n°80 par DA 5253T
La parcelle cadastrée CS n°33 devient CS n°81 par DA 5253T
La parcelle cadastrée CS n°34 devient CS n°82 par DA 5253T
La parcelle cadastrée CS n°39 devient CS n°83 par DA 5253T
La parcelle cadastrée CS n°43 devient CS n°84 par DA 5253T
La parcelle cadastrée CS n°45 devient CS n°85 par DA 5253T
La parcelle cadastrée CS n°55 devient CS n°86 par DA 5253T
La parcelle cadastrée CS n°57 devient CS n°87 par DA 5253T
La parcelle cadastrée CS n°58 devient CS n°88 par DA 5253T
La parcelle cadastrée CS n°60 devient CS n°89 par DA 5253T
La parcelle cadastrée CT n°1 devient CT n°15 par DA 5254N
La parcelle cadastrée CT n°2 devient CT n°16 par DA 5254N
La parcelle cadastrée CT n°3 devient CT n°17 par DA 5254N
La parcelle cadastrée CT n°4 devient CT n°18 par DA 5254N
La parcelle cadastrée CT n°5 devient CT n°19 par DA 5254N
La parcelle cadastrée CT n°6 devient CT n°20 par DA 5254N
La parcelle cadastrée CT n°7 devient CT n°21 par DA 5254N
La parcelle cadastrée CT n°8 devient CT n°22 par DA 5254N
La parcelle cadastrée CT n°9 devient CT n°23 par DA 5254N

Les DA 5250F, 5249Y, 5251B, 5252X, 5253T et 5254N sont en cours de publication à la conservation des hypothèques de Saint Malo.

DÉCLARATION POUR L'EFFET RELATIF

Le sol des parcelles objet des présentes appartient à l'ETAT pour l'avoir acquis antérieurement au 1er janvier 1956.

PROPRIÉTÉ – ENTRÉE EN JOUISSANCE

La Région Bretagne devient propriétaire des immeubles domaniaux transférés et en a la jouissance à compter du 1er janvier 2007.

PRIX ET MODALITÉS DE PAIEMENT

En application de l'article 30 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004, le transfert des biens du port non autonome appartenant à l'Etat est effectué à titre gratuit.

IMPÔT SUR LA PLUS-VALUE

S'agissant d'un bien de l'Etat, il n'y a pas lieu d'appliquer les articles 150 U à 150 VH du code général des impôts.

DÉCLARATIONS NÉCESSAIRES A LA LIQUIDATION ET A L'ASSIETTE DE TOUS SALAIRES, IMPÔTS, DROITS ET TAXES

Suivant les mêmes dispositions de la loi précitée, le présent acte ne donnera lieu, lors de la formalité de publicité foncière, au paiement d'aucune indemnité, droit, taxe, salaire ou honoraires.

DÉCLARATIONS FISCALES

Suivant les mêmes dispositions de la loi précitée, le présent acte de transfert de propriété, exonéré du droit de timbre de dimension, des droits d'enregistrement et de la taxe de publicité foncière, sera soumis à la formalité fusionnée au bureau des hypothèques de SAINT MALO

FIN DE LA PARTIE NORMALISÉE rédigée sur dix pages

63

DEUXIÈME PARTIE

TITRE I – Les biens

ORIGINES ANTERIEURES

Néant

TITRE II – Clauses et conditions générales

SERVITUDES

La REGION BRETAGNE jouira des servitudes actives et passives et supportera les servitudes passives, apparentes ou occultes, continues ou discontinues, pouvant grever les immeubles transférés, sauf à faire valoir les unes ou à se défendre des autres, à ses risques et périls, sous réserve cependant des dispositions de l'article 13 de la convention de transfert du port de SAINT MALO sans aucun recours contre l'Etat, sans pouvoir dans aucun cas, appeler l'Etat en garantie et sans que la présente clause puisse attribuer soit à la REGION BRETAGNE soit aux tiers, plus de droits que ceux résultant de la loi ou de titres réguliers non prescrits.

CHARGES HYPOTHÉCAIRES

Les biens de l'Etat sont transférés francs et libres de toutes dettes et hypothèques. La REGION BRETAGNE devra toutefois faire son affaire personnelle des formalités de mainlevée des inscriptions qui grèveraient les immeubles et qui seraient devenues sans objet, sans pouvoir exercer, de ce chef, aucun recours contre l'Etat, sous réserve cependant des dispositions de l'article 13 de la convention de transfert du port de SAINT MALO..

GARANTIES

La REGION BRETAGNE est censée bien connaître les immeubles transférés. Elle les prend dans l'état où ils se trouvent sans pouvoir, sous réserve cependant des dispositions de l'article 13 de la convention de transfert du port de SAINT MALO, prétendre à une garantie de mesure ou de consistance.

Cependant, il y aura lieu à annulation du présent acte si l'on a compris dans le transfert un bien ou une partie de bien quelconque non susceptible d'être cédé par l'Etat. Dans cette hypothèse, il appartiendra à l'ETAT de prendre à sa charge toutes les conséquences financières qui pourraient découler de cette annulation.

INTERPRETATION

Les dispositions du présent acte s'interprètent au regard des dispositions de la convention de transfert du port de SAINT MALO et ne peuvent avoir pour effet de priver ces dernières de leur portée. En cas de contradiction, les dispositions de la convention de transfert prévalent.

5.3

LITIGES

Conformément à l'article 13 de la convention de transfert du port de SAINT MALO, les recours contentieux dont le fait générateur du dommage est antérieur à la date d'effet du transfert resteront intégralement à la charge de l'ETAT tant pour leur suivi que pour leurs conséquences.

SITUATION DE L'IMMEUBLE AU REGARD DE L'AMIANTE

Transfert d'un immeuble domanial sans établissement de diagnostic amiante :
«Le cédant déclare n'avoir pas procédé aux recherches préconisées par les dispositions des articles L 1334-13 et R 1334-14 à R 1334-29 du code de la santé publique; il remet au cessionnaire les éléments en sa possession relatifs à la construction ou à la rénovation de l'immeuble objet des présentes.
Le cessionnaire prend acte de la situation de l'immeuble au regard de la réglementation relative à l'amiante, il déclare être informé de la teneur des dispositions qui précèdent et s'oblige à en faire son affaire personnelle ; il renonce à tout recours contre le cédant en la matière.»

IMPÔTS

La REGION BRETAGNE supporte les impôts auxquels les immeubles transférés peuvent être assujettis à compter de la date de signature du présent acte de transfert de propriété.

OCCUPATIONS DU DOMAINE

La REGION BRETAGNE est subrogée de plein droit aux droits et obligations de l'Etat vis à vis des occupants, concessionnaires, fermiers, locataires, et perçoit à ce titre toutes les recettes en découlant.

PUBLICITE FONCIÈRE

Pour l'accomplissement de la formalité de publicité foncière, deux expéditions du présent acte seront déposées au bureau des hypothèques de la situation des immeubles par les soins du Chef du service du Domaine du département dans les délais et selon les modalités prévues aux articles 33 et 34-1° nouveau du décret n° 55-22 du 4 janvier 1955 modifié.

Par ailleurs, agissant dans un intérêt commun, les parties donnent tous pouvoirs nécessaires au chef du service du Domaine du département ou à tout inspecteur de son service qu'il désignerait à l'effet de faire signer toutes déclarations, dresser et signer tous actes complémentaires rectificatifs ou modificatifs des présentes dans le but de mettre ces dernières en concordance avec le fichier immobilier et les documents cadastraux.

DONT ACTE

Fait et passé les jour, mois et an susdits en l'Hôtel de la préfecture d'Ille et Vilaine

63

Le Préfet d'Ille et Vilaine,

PRÉFECTURE D'ILLE-ET-VILAINE
SECRÉTARIAT GÉNÉRAL
Bureau de la Coordination Interministérielle
Pour expédition certifiée
conforme à la minute
L'Adjointe au Chef de Bureau



Le Directeur Départemental du
Territoire et de la Mer

Le Président de la REGION BRETAGNE,

Le Trésorier Payeur Général d'Ille et Vilaine,

ANNEXE 1

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFECTURE DE L'ILLE-ET-VILAINE

SECRETARIAT GENERAL
Cellule de synthèse interministérielle

ARRETE PREFECTORAL

Portant délégation de signature à Monsieur Jean-Louis ROBERT Trésorier Payeur Général du département d'Ille-et-Vilaine

LE PREFET DE LA REGION BRETAGNE PREFET D'ILLE-ET-VILAINE

Vu les articles D. 1612-1 à D. 1612-5 du code général des collectivités territoriales ;

Vu le code civil, notamment ses articles 809 à 811-3 ;

Vu le code du domaine de l'Etat, notamment ses articles R. 158 et R. 163 ;

Vu l'acte dit loi du 20 novembre 1940 confiant à l'administration de l'enregistrement la gestion des successions non réclamées et la curatelle des successions vacantes, validé par l'ordonnance du 27 novembre 1944 ;

Vu la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 modifié relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions ;

Vu la loi n° 92-125 du 6 février 1992 modifiée relative à l'administration territoriale de la République, notamment son article 4 ;

Vu le décret n° 92-604 du 1er juillet 1992 portant charte de la déconcentration, modifié par le décret n° 95-1007 du 13 septembre 1995, le décret n° 97-463 du 9 mai 1997 et le décret n° 99-896 du 20 octobre 1999 ;

Vu le décret n° 97-34 du 15 janvier 1997 modifié relatif à la déconcentration des décisions administratives individuelles conférant au préfet une compétence de droit commun pour prendre les décisions précitées ;

Vu le décret du 25 juillet 2001 nommant M. Jean-Louis ROBERT Trésorier-Payeur Général du département d'Ille et Vilaine ;

Vu le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements, modifié par le décret n° 2005-1621 du 22 décembre 2005 ;

Vu le décret n° 2006-1792 du 23 décembre 2006 relatif aux attributions de la Direction Générale de la Comptabilité Publique en matière domaniale ;

Vu le décret n° 2008-158 du 22 février 2008 relatif à la suppléance des préfets de région et à la délégation de signature des préfets ;

VU le décret du 3 juillet 2009 portant nomination de monsieur Michel CADOT, préfet de la région Bretagne, préfet de la zone de défense Ouest, préfet d'Ille-et-Vilaine ;

Vu l'arrêté interministériel du 24 novembre 1972 rendant applicable dans le département le régime des procédures foncières institué par les articles R. 176 à R. 184 du code du domaine de l'Etat et par le décret n° 67-568 du 12 juillet 1967 relatif à la réalisation des acquisitions foncières pour le compte des collectivités publiques dans certains départements,

Vu l'arrêté interministériel du 23 décembre 2006 relatif à l'organisation de la gestion de patrimoines privés et de biens privés ;

Vu l'arrêté préfectoral du 17 février 2009 portant délégation de signature à M. Jean-Louis ROBERT Trésorier-Payeur Général de Bretagne et d'Ille et Vilaine ;

Sur la proposition du secrétaire général de la préfecture d'Ille-et-Vilaine,

ARRETE :

Article 1 :
Délégation de signature est donnée à M. Jean-Louis ROBERT Trésorier-Payeur Général du département de l'Ille et Vilaine à l'effet de signer les décisions, contrats, conclusions, mémoires et, d'une façon plus générale, tous les actes, y compris les actes de procédure, se rapportant aux questions, affaires ou matières domaniales.

Article 2 :
Délégation de signature est donnée à M. Jean-Louis ROBERT, trésorier payeur général de la région de Bretagne et du département d'Ille-et-Vilaine à l'effet de signer :

- les décisions prises après examen des demandes par le Comité Départemental d'Examen des problèmes de financement des entreprises d'Ille-et-Vilaine (C.O.D.E.F.I.),
- les procès-verbaux et documents présentés à la signature suite aux réunions de la commission de surendettement.

Article 3 :
Délégation est donnée au trésorier-payeur général de Bretagne et d'Ille-et-Vilaine, à l'effet de communiquer chaque année aux collectivités territoriales et établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre du département les différents états indiquant, notamment, conformément aux articles D 1612-1 à D 1612-5 du code général des collectivités territoriales, le montant prévisionnel des bases nettes imposables, les taux nets d'imposition adoptés l'année précédente et les autres informations nécessaires au vote du produit fiscal.

Article 4 :
La liste des cadres et agents faisant l'objet d'une subdélégation de signature au sein de la trésorerie générale d'Ille-et-Vilaine sera transmise au Préfet pour publication et tenue à jour trimestriellement.

Article 5 :
L'arrêté préfectoral du 17 février 2009 susvisé est abrogé.

Article 6 :
Le secrétaire général de la préfecture d'Ille-et-Vilaine et le Trésorier-Payeur Général de l'Ille et Vilaine sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui sera affiché et publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture d'Ille et Vilaine.

Rennes, le 03 AOUT 2009
Le Préfet,

Michel CADOT

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours dans le délai de deux mois à compter de sa publication devant la juridiction administrative compétente.

ANNEXE2

REGION BRETAGNE

Délibération n° 07-AERO/1
enregistrée au Contrôle
de la légalité le

CONSEIL REGIONAL

1ère réunion de 2007

8, 9 et 10 février 2007

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL DES DELIBERATIONS

LE TRANSFERT DES AEROPORTS DE BREST, RENNES, QUIMPER ET DINARD A LA REGION BRETAGNE

Le Conseil régional réuni en séance plénière les 8, 9 et 10 février 2007 au siège de la Région Bretagne ;

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales et notamment l'article 28 ;

Vu la délibération n° 06-AERO/1 du Conseil régional en date des 14, 15 et 16 juin 2006 relative à la candidature de la Région Bretagne au transfert des aérodromes de Brest, Rennes, Quimper et Dinard ;

Vu l'arrêté de M. le Préfet de la Région Bretagne en date du 5 octobre 2006 désignant la Région Bretagne comme bénéficiaire du transfert des aérodromes de Brest, Rennes, Quimper et Dinard à compter du 1er mars 2007 ;

Au vu du rapport présenté par Monsieur le Président du Conseil régional ;

Après avoir pris connaissance de l'avis formulé par la Commission de l'aménagement du territoire, des infrastructures et des finances ;

Et après avoir délibéré ;

DECIDE

- **d'AUTORISER** le Président du Conseil régional à finaliser et signer avec l'Etat les quatre conventions de transfert des aérodromes de Brest, Rennes, Quimper et Dinard à la Région Bretagne à compter du 1er mars 2007, selon les projets joints à la présente délibération ;
- **d'AUTORISER** le Président du Conseil régional à finaliser et signer les conventions de mise à disposition des biens immobiliers situés dans l'emprise aéroportuaire au profit des services de l'Etat ou de Météo France.

Le Président du Conseil Régional

Jean-Yves LE DRIAN

ANNEXE 3

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT DURABLES

Décret n° 2007-1616 du 15 novembre 2007 relatif au transfert à certaines collectivités territoriales ou à leurs groupements des services ou parties de services du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables qui participent à l'exercice des compétences dans le domaine des ports maritimes transférés en application de l'article 30 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004

NOR : *DEVK0751663D*

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'Etat, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables,

Vu le code des ports maritimes, notamment son article L. 302-4 ;

Vu la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 modifiée relative aux libertés et responsabilités locales, notamment ses articles 30, 104, 109, 110, 111 ;

Vu la loi n° 2005-1719 du 30 décembre 2005 de finances pour 2006, notamment son article 147 ;

Vu le décret n° 2006-330 du 20 mars 2006 fixant la liste des ports des départements d'outre-mer exclus du transfert prévu par l'article 30 de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;

Vu l'avis du comité technique paritaire ministériel du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer en date du 30 mars 2007 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décrète :

Art. 1er. – Dans les conditions prévues à l'article 104 de la loi du 13 août 2004 susvisée, sont transférés aux collectivités territoriales ou à leurs groupements dont la liste figure aux annexes 1 et 2 du présent décret, à l'exception des services ou parties de services chargés de la police portuaire dans les ports inscrits sur la liste prévue à l'article L. 302-4 du code des ports maritimes :

a) Les services ou parties de services qui participent à l'exercice des compétences dans le domaine des ports maritimes transférés en application de l'article 30 de la loi du 13 août 2004 susvisée ;

b) Les parties de services chargées des fonctions de support, notamment de la gestion administrative et financière, pour les services ou parties de services mentionnés à l'alinéa précédent.

Art. 2. – I. – Pour les ports maritimes transférés aux collectivités territoriales ou à leurs groupements qui figurent à l'annexe 1, le préfet de région précise la consistance des services ou parties de services faisant l'objet des transferts prévus à l'article 1er et fournit des éléments représentatifs de l'état des charges liées à ces services ou parties de services. A cet effet, il prend, après avis du comité technique paritaire spécial des services concernés, un arrêté comportant :

1° Pour le port de Bayonne transféré à la région Aquitaine le 1er août 2006 :

a) La liste détaillée des services ou parties de services à transférer ;

b) Le nombre des emplois à transférer déterminé en fonction des emplois pourvus au 31 décembre 2005, en indiquant le nombre des emplois pourvus au 31 décembre 2002 ;

c) Un état des charges supportées par l'Etat pour les années 2004, 2005, 2006 relatif aux indemnités de service fait (indemnités de sujétion horaire, indemnités d'astreintes, indemnités de permanence, indemnités horaires pour travaux supplémentaires) liées à l'organisation du travail ;

d) Un état des charges de fonctionnement, autres que celles de personnel, supportées par l'Etat pour les années 2003, 2004, 2005, relatives aux services ou parties de services à transférer ;

e) Un état des charges supportées par l'Etat au titre des années 2003, 2004, 2005 pour les vacations nécessaires au fonctionnement des services ou parties de services à transférer ;

2° Pour les ports maritimes transférés le 1er janvier 2007 :

a) La liste détaillée des services ou parties de services à transférer ;

b) Le nombre des emplois à transférer déterminé en fonction des emplois pourvus au 31 décembre 2006, en indiquant le nombre des emplois pourvus au 31 décembre 2002 ;

c) Un état des charges supportées par l'Etat pour les années 2004, 2005, 2006 relatif aux indemnités de service fait (indemnités de sujétion horaire, indemnités d'astreintes, indemnités de permanence, indemnités horaires pour travaux supplémentaires) liées à l'organisation du travail ;

d) Un état des charges de fonctionnement, autres que celles de personnel, supportées par l'Etat pour les années 2004, 2005, 2006, relatives aux services ou parties de services à transférer ;

e) Un état des charges supportées par l'Etat au titre des années 2004, 2005, 2006 pour les vacations nécessaires au fonctionnement des services ou parties de services à transférer.

II. – Pour les ports transférés le 1er janvier 2007 aux collectivités territoriales ou à leurs groupements qui figurent à l'annexe 2, le préfet de département précise la consistance des services ou parties de services faisant l'objet des transferts prévus à l'article 1er et fournit des éléments représentatifs de l'état des charges liées à ces services ou parties de services. A cet effet, il prend, après avis du comité technique paritaire spécial du service concerné, un arrêté comportant :

a) La liste détaillée des services ou parties de services à transférer ;

b) Le nombre des emplois à transférer déterminé en fonction des emplois pourvus au 31 décembre 2006, en indiquant le nombre des emplois pourvus au 31 décembre 2002 ;

c) Un état des charges supportées par l'Etat pour les années 2004, 2005, 2006 relatif aux indemnités de service fait (indemnités de sujétion horaire, indemnités d'astreintes, indemnités de permanence, indemnités horaires pour travaux supplémentaires) liées à l'organisation du travail ;

d) Un état des charges de fonctionnement, autres que celles de personnel, supportées par l'Etat pour les années 2004, 2005, 2006, relatives aux services ou parties de services à transférer ;

e) Un état des charges supportées par l'Etat au titre des années 2004, 2005, 2006 pour les vacations nécessaires au fonctionnement des services ou parties de services à transférer.

III. – Dans le même temps et pour l'application du I et du II, le préfet compétent communique au président de la collectivité bénéficiaire du transfert :

a) La liste nominative des agents occupant un emploi à transférer ainsi que la liste des emplois devenus vacants respectivement depuis le 31 décembre 2005 pour le port de Bayonne, depuis le 31 décembre 2006 pour les ports maritimes transférés le 1er janvier 2007 ;

b) Un état des jours acquis au titre du compte épargne-temps par chacun de ces agents ;

c) Un état des durées de service accomplies dans un emploi classé en catégorie active par chacun de ces agents.

Il actualise ces données à la date du transfert des services ou parties de services et transmet ces compléments d'information au président de la collectivité bénéficiaire du transfert dans le mois suivant la date du transfert.

IV. – Les préfets de région Aquitaine, Bretagne, Basse-Normandie et Nord - Pas-de-Calais prennent respectivement et conjointement avec le préfet des Pyrénées-Atlantiques pour ce qui concerne le transfert des services ou parties de services à la région Aquitaine, avec les préfets du Finistère et du Morbihan pour ce qui concerne le transfert des services ou parties de services à la région Bretagne, avec le préfet de la Manche pour ce qui concerne le transfert des services ou parties de services au syndicat mixte de Caen-Ouistreham et Cherbourg, et avec le préfet du Pas-de-Calais pour ce qui concerne le transfert des services ou parties de services à la région Nord - Pas-de-Calais, l'arrêté prévu au I. Ils signent conjointement la lettre communiquant les informations prévues au III.

V. – Pour l'application du quatrième alinéa du II de l'article 104 de la loi du 13 août 2004 susvisée, le nombre des emplois à transférer correspond au nombre d'emplois pourvus :

- au 31 décembre 2005 dans les services ou parties de services, mentionnés à l'article 1er pour la part d'activité exercée au titre du port de Bayonne transféré le 1er août 2006 ;
- au 31 décembre 2006 dans les services ou parties de services, mentionnés à l'article 1er pour la part d'activité exercée au titre des ports maritimes transférés le 1er janvier 2007.

Si ce nombre d'emplois est inférieur à celui des emplois pourvus au 31 décembre 2002, il est tenu compte de cette situation dans le calcul de la compensation.

Art. 3. – Les emplois des agents de droit privé affectés dans des services ou parties de services mentionnés à l'article 1er sont également transférés. La prise en charge des rémunérations correspondantes est effectuée selon les modalités prévues au quatrième alinéa de l'article 147 de la loi du 30 décembre 2005 susvisée.

Art. 4. – Le transfert des services ou parties de services mentionné à l'article 1er intervient le 1er janvier 2008.

Pour l'application de l'article 110 de la loi du 13 août 2004 et de l'article 147 de la loi du 30 décembre 2005, la date d'entrée en vigueur du présent décret est celle du transfert des services ou parties de services fixée au premier alinéa.

ANNEXE 4

PORT DE SAINT-MALO

CONVENTION DE TRANSFERT

conclue en application

de l'article 30 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004

relative aux libertés et responsabilités locales

TITRE I - DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 1 – OBJET 4
ARTICLE 2 – DOCUMENTS CONTRACTUELS 4
ARTICLE 3 – DÉLIMITATION ADMINISTRATIVE ET RÈGLEMENTS SPÉCIFIQUES 4
ARTICLE 4 – REMISE DES BIENS 4
ARTICLE 4.1 Principe général de transfert des biens de l'Etat à la Région 5
ARTICLE 4.2 Les exceptions au principe : biens restant propriété de l'Etat 5
ARTICLE 5 – CONTRATS EN COURS ET AUTORISATIONS 5
ARTICLE 6 – POLICE DU PORT 5
ARTICLE 7 – DIRECTION DU PORT 6
ARTICLE 8 – SÛRETÉ PORTUAIRE 6
ARTICLE 9 – SERVICES AUX NAVIRES 6
ARTICLE 9.1 Le pilotage 6
ARTICLE 9.2 Le lamanage et remorquage 6
ARTICLE 10 – VOIES FERRÉES PORTUAIRES 6
ARTICLE 11 – DRAGAGES 7
ARTICLE 12 – POLLUTION 7
ARTICLE 13 – LITIGES 7

TITRE II - EXERCICE DES MISSIONS DE L'ETAT 7

ARTICLE 14 – CAPITAINERIE 7
ARTICLE 15 – AUTRES SERVICES DE L'ETAT EXERÇANT LEUR ACTIVITÉ DANS DES IMMEUBLES TRANSFÉRÉS 7
ARTICLE 16 – BALISAGE PORTUAIRE 8
ARTICLE 17 – PRIORITÉ D'ACCÈS AUX COFFRES DE DINARD 8

TITRE III - DISPOSITIONS FINANCIERES 8

ARTICLE 18 – TRANSFERT À LA RÉGION DES MOYENS FINANCIERS 8
ARTICLE 18.1 Investissement 8
ARTICLE 18.2 Fonctionnement 8

TITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES 9

ARTICLE 19 – RENSEIGNEMENTS LIÉS À L'EXPLOITATION DU PORT 9
ARTICLE 19.1 9
ARTICLE 19.2 9
ARTICLE 20 – RESPONSABILITÉS 9
ARTICLE 20.1 Responsabilité de la Région 9
ARTICLE 20.2 Responsabilité de l'Etat 9
ARTICLE 21 – ARCHIVES 9
ARTICLE 22 – ENTRÉE EN VIGUEUR 10
ARTICLE 23 – MODIFICATION 10
ARTICLE 24 – IMPRESSION ET DIFFUSION 10

Vu l'article 72-2 de la constitution du 4 octobre 1958,

Vu la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales,

Vu le code général des collectivités locales et en particulier ses articles L1321-1 à L1321-8 et L1614-1 à L1614-8,

Vu le code général de la propriété des personnes publiques,

Vu le code des ports maritimes,

Vu l'ordonnance n°2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes (partie législative)

Vu le règlement général de police visé en annexe de l'article R351-1 du code des ports maritimes

Vu la délibération n°05-PINB/1 en date des 15 et 16 décembre 2005 autorisant la candidature de la Région au transfert des ports de Brest, Saint-Malo et Lorient pour l'ensemble de leur périmètre,

Vu le courrier conjoint en date du 28 août 2006 adressé au préfet par la commune de Saint-Malo et la Région Bretagne portant accord sur le transfert de l'intégralité du port à cette dernière et les modalités de gestion ultérieures de certaines parties du port,

Vu le courrier du Préfet de la Région Bretagne en date du 2 octobre 2006 désignant la Région Bretagne comme bénéficiaire du transfert de la totalité des ports de Brest, Lorient et Saint-Malo,

TITRE I - DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 1 – Objet

En application de l'article 30 de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales susvisée, la présente convention a pour objet de définir les modalités de mise en œuvre du transfert de l'Etat à la Région de la propriété, de l'aménagement, de l'entretien et de la gestion du port de Saint-Malo et de fixer la date de ce transfert.

Elle a également pour objet de préciser les conditions dans lesquelles la Région met gratuitement à la disposition de l'Etat les installations et aménagements nécessaires au fonctionnement des services chargés de la police et de la sécurité dans le port de Saint-Malo.

Un diagnostic de l'état du port dressé à partir des études et des informations dont dispose l'Etat figure à l'annexe 3 de la présente convention.

ARTICLE 2 – Documents contractuels

Les documents contractuels sont constitués des pièces suivantes :

- La présente convention ;
- Les annexes à la présente convention.

Les annexes s'interprètent au regard de la convention et lui sont subordonnées.

ARTICLE 3 – Délimitation administrative et règlements spécifiques

Le port de Saint Malo a fait l'objet d'une délimitation administrative par arrêté préfectoral du 3 juin 1935.

Cet arrêté et le plan qui lui est annexé sont joints en annexe 1.

Les règlements spécifiques applicables dans les limites du port sont joints en annexe 5.

Le plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison est joint en annexe 8.

ARTICLE 4 – Remise des biens

ARTICLE 4.1 Principe général de transfert des biens de l'Etat à la Région

L'ensemble des biens mobiliers nécessaires à l'exercice des compétences transférées et immobiliers du domaine public de l'Etat compris dans les limites administratives du port de Saint-Malo est transféré à titre gratuit dans le patrimoine de la Région.

La présente convention procède au transfert de propriété. Elle donnera lieu dans les meilleurs délais à passation d'actes constatant ce transfert de propriété et donnant lieu à publication.

Les annexes décrivent les biens mobiliers et immobiliers transférés à la Région, en particulier :

- Les emprises transférées (y compris les installations et ouvrages) en annexe 1.1
- Les bâtiments transférés (annexe 1.2., qui comporte les plans, descriptions et rapports de visite)
- Les coffres de Dinard, dont la description figure en annexe 1.4.
- La liste provisoire des matériels et équipements spécifiques et nécessaires au fonctionnement du port (en particulier à l'entretien et à l'exploitation des ouvrages portuaires) figure en annexe 1.3.

La liste définitive des biens mobiliers transférés à la Région sera arrêtée ultérieurement par procès-verbal établi contradictoirement entre la Région et l'Etat, de manière à en assurer la cohérence avec les futurs mise à disposition et transfert des services.

Les logiciels informatiques nécessaires au fonctionnement du port feront l'objet d'une convention qui sera conclue ultérieurement entre l'Etat et la Région.

L'ensemble des dossiers techniques relatifs à ces biens sera transmis à la Région.

En cas de contradiction entre les procès-verbaux de remise des biens qui seront établis contradictoirement entre la Région et l'Etat et les annexes à la présente convention, ces dernières seront modifiées par voie d'avenant.

ARTICLE 4.2 Les exceptions au principe : biens restant propriété de l'Etat

Les établissements de signalisation maritime ne sont pas transférés à la Région.

Leur liste figure en annexe 9 (Liste et description technique des établissements de signalisation portuaire).

ARTICLE 5 – Contrats en cours et autorisations

La Région est substituée à l'Etat dans les contrats, conventions et autorisations dont la liste et les principales caractéristiques figurent en annexes 2 et 4 et perçoit à ce titre toutes les recettes en découlant.

La Région est substituée à l'Etat dans les marchés publics dont la liste figure en annexe 4.3 à la présente convention.

La notification aux bénéficiaires de ces actes de cette substitution d'autorité portuaire sera effectuée par l'Etat, dès signature de la présente convention.

L'Etat s'engage à transmettre les originaux des contrats, conventions et autorisations en cours à la date de la signature de la présente convention dans un délai de trois mois à compter de son entrée en vigueur.

ARTICLE 6 – Police du port

L'Etat et la Région exercent leurs compétences respectives sur le port de Saint-Malo dans le respect des dispositions du code des ports maritimes. En application des articles L 302-4 et L 302-5 de ce code :

- l'autorité portuaire est l'autorité exécutive de la Région Bretagne,
- l'autorité investie du pouvoir de police portuaire est le représentant de l'Etat dans le département d'Ille et Vilaine.

Afin d'organiser l'affectation des quais, l'autorité portuaire est responsable de l'organisation des réunions d'exploitation du port, qu'elle préside.

En application de l'article L311-1 du code des ports maritimes, l'organisation des pouvoirs de police entre l'autorité portuaire et l'autorité investie du pouvoir de police dans le port de Saint-Malo fera l'objet d'une convention spécifique. Cette convention précisera les modalités de concertation pour l'organisation des mouvements de navires.

Cette convention précisera également la fréquence selon laquelle l'autorité portuaire fournit à l'autorité investie du pouvoir de police sur le port de Saint-Malo les informations relatives à l'état des profondeurs. Ces fréquences peuvent être augmentées à la demande de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire si celle-ci a connaissance d'évènements naturels ou artificiels susceptibles d'exercer une influence significative sur l'évolution des profondeurs.

ARTICLE 7 – Direction du port

A défaut de désignation expresse, la fonction de « directeur du port » appartient à l'autorité exécutive de la Région.

ARTICLE 8 – Sûreté portuaire

L'arrêté préfectoral du 2 mars 2000 désignant les membres du comité local de sûreté du port de Saint-Malo figure à l'annexe 6.1. Cet arrêté sera modifié pour ajouter la Région à la liste des membres du comité local de sûreté du port de Saint-Malo, sous la dénomination « l'autorité exécutive régionale ou son représentant ».

Le plan général de sûreté portuaire, les plans de sûreté des installations portuaires et la liste des agents de sûreté des installations portuaires seront remis par courrier confidentiel à la Région.

Dans le délai d'un mois, la Région proposera au préfet la désignation d'un agent de sûreté portuaire.

ARTICLE 9 – Services aux navires

ARTICLE 9.1 Le pilotage

La Région et l'Etat exerceront les responsabilités respectives qui leur sont confiées par la réglementation relative au pilotage.

L'arrêté du 29 décembre 1995 portant règlement local de la station de pilotage de Saint-Malo est joint en annexe 7.1.

ARTICLE 9.2 Le lamanage et remorquage

La Région exercera les responsabilités qui sont confiées à l'autorité portuaire par le code des ports maritimes. Les règlements particuliers du port portant des dispositions relatives au lamanage et au remorquage figurent à l'annexe 5.1.

La composition des commissions et les agréments sont joints à l'annexe 7.2.

ARTICLE 10 – Voies ferrées portuaires

Le port de Saint-Malo est équipé de voies ferrées et de divers embranchements. Le plan des voies est joint en annexe 10 à la présente convention.

Les voies ferrées portuaires sont régies par le livre IV du code des ports maritimes. La Région poursuivra avec la SNCF et RFF la procédure de répartition des voies ferrées. L'annexe 10 fait le point sur l'avancée des discussions entre la DDE, la SNCF et RFF à ce sujet.

ARTICLE 11 – Dragages

Le dragage du chenal et de ses abords en dehors des limites administratives du port relève de la responsabilité de la Région.

Un état des lieux du dragage figure en annexe 11.

ARTICLE 12 – Pollution

Conformément aux dispositions du code de l'environnement, l'Etat et la Région prendront respectivement en charge la réparation des dommages de pollution en tenant compte de l'origine de celle-ci.

Des notes sur les pollutions connues par l'Etat au moment du transfert sont en annexe 14, sans que cela n'engage la Région sur leurs prises en charge éventuelles. .

ARTICLE 13 – Litiges

Les recours existants à la date du transfert de compétence seront pris en charge par l'Etat jusqu'à leur terme.

Les recours dont le fait générateur du dommage est antérieur à la date d'effet du transfert resteront intégralement à la charge de l'Etat tant pour leur suivi que pour leurs conséquences.

Les recours relatifs à l'entretien et l'exploitation du port ou aux opérations d'investissement dont le fait générateur est postérieur à la date d'effet du transfert seront à la charge du bénéficiaire de la présente convention sans préjudice du droit pour la Région d'appeler à la cause et en garantie l'Etat, si la responsabilité de celui-ci est susceptible d'être engagée dans le litige.

Les recours juridictionnels connus de l'Etat et actuellement en cours sont énumérés en annexe 15.

En cas de litige sur l'interprétation des dispositions de la présente convention et à défaut de solution trouvée à l'amiable, le recours contentieux sera porté devant le tribunal administratif de Rennes.

TITRE II -EXERCICE DES MISSIONS DE L'ETAT

ARTICLE 14 – Capitainerie

La description des locaux transférés au bénéficiaire qui sont nécessaires à l'exercice des missions de la capitainerie figure à l'annexe 1.2 de la présente convention.

La Région met gratuitement ces locaux à disposition de l'autorité investie du pouvoir de police avec les modalités suivantes :

- Les dépenses d'aménagement de la capitainerie liées au clos et au couvert sont prises en charge par la Région.
- Les autres dépenses liées au fonctionnement de la capitainerie (en particulier, les charges d'entretien, d'électricité et de chauffage, de véhicules et d'embarcations, de déplacement, de

téléphone, de fourniture de bureau, de logiciel et matériel informatique ainsi que le mobilier) sont à la charge de l'Etat.

Les équipements spécifiques de la capitainerie sont décrits dans l'annexe 12 à la présente convention.

ARTICLE 15 – Autres services de l'Etat exerçant leur activité dans des immeubles transférés

Les immeubles figurant à l'annexe 1.2.2 et 1.2.3 font l'objet de conventions particulières.

ARTICLE 16 – Balisage portuaire

Conformément à l'article 4.2, les différents établissements de signalisation maritime existant sur le port de Saint-Malo sont joints en annexe 9.

La Région donnera au gestionnaire de ces établissements un libre accès à ces installations.

La Région est consultée lorsque les services de l'Etat envisagent de modifier la signalisation portuaire. Toutefois la décision définitive revient à l'Etat.

Toute modification du balisage suite à des transformations du port effectuées par la Région, sera à la charge de celui-ci et devra faire l'objet de la validation réglementaire.

ARTICLE 17 – Priorité d'accès aux coffres de Dinard

L'Etat bénéficie d'une priorité d'usage des coffres de Dinard pour des bâtiments civils ou militaires si la sécurité de la navigation, des personnes et des biens, la nécessité d'approvisionnement du pays l'imposent et pour les besoins militaires.

TITRE III -DISPOSITIONS FINANCIERES

ARTICLE 18 – Transfert à la Région des moyens financiers

ARTICLE 18.1 Investissement

L'article 119 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 définit les modalités de transfert des moyens financiers correspondants aux opérations d'investissement se faisant sur les ports. A titre indicatif, une hypothèse de calcul basée sur les investissements des dix dernières années est fournie en annexe 16.

Les opérations d'investissement en cours sont énumérées en annexe 13. La maîtrise d'ouvrage de ces opérations est transférée à la Région à la date d'entrée en vigueur du transfert. L'ensemble des financements perçus par l'Etat pour la réalisation de ces opérations et non mandatés à la date du transfert sera reversé à la Région.

ARTICLE 18.2 Fonctionnement

La compensation des dépenses de fonctionnement du port de Brest est déterminée conformément à l'article 119 de la loi du 13 août 2004 précitée. A titre indicatif, une hypothèse de calcul basée sur les dépenses des trois dernières années est fournie en annexe 16.

Ces dépenses de fonctionnement comportent :

- le fonctionnement courant des services,
- l'entretien des ouvrages portuaires,
- l'exploitation des ouvrages portuaires.

Pendant la période de mise à disposition des services, sont distingués :

- les moyens de fonctionnement courant des services mis à disposition, qui continuent d'être assurés par l'Etat ;
- les dépenses relatives à l'entretien et l'exploitation des ouvrages portuaires (y compris les dragages), qui sont financées par la Région et compensées par l'Etat.

A l'issue de la période de mise à disposition, l'Etat apportera une compensation financière correspondant à l'ensemble des dépenses de fonctionnement, qui seront prises en charge par la Région.

TITRE IV -DISPOSITIONS DIVERSES

ARTICLE 19 – Renseignements liés à l'exploitation du port

ARTICLE 19.1

La Région ou son délégataire s'engage à fournir à l'Etat les informations liées à l'exploitation du port dans les limites et selon les modalités fixées aux articles L. 1614-7 et R.1614-21 à R.1614-27 du Code général des collectivités territoriales, qu'il s'agisse de l'activité de commerce ou de plaisance. Les états statistiques sont transmis par voie électronique.

Ces dispositions pourront être modifiées ou précisées par le décret en Conseil d'Etat prévu par l'article L 153-2 du Code des ports maritimes.

ARTICLE 19.2

L'Etat s'engage à communiquer à la Région ou à son délégataire toute information recueillie par la capitainerie qui serait utile à l'exploitation du port.

ARTICLE 20 – Responsabilités

ARTICLE 20.1 Responsabilité de la Région

Les dommages causés aux personnels, aux matériels ou aux tiers à l'occasion d'opérations relevant de la compétence du Région ou de l'exploitant délégué et les frais et indemnités qui en résulteraient, sont à la charge du Région ou de l'exploitant délégué, dans les conditions du droit commun.

La Région se garantit contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant lui incomber du fait de l'activité du port.

ARTICLE 20.2 Responsabilité de l'Etat

Les dommages causés aux personnels, aux matériels ou aux tiers à l'occasion d'opérations relevant de la compétence de l'Etat et les frais et indemnités qui en résulteraient, sont à la charge de l'Etat dans les conditions du droit commun.

ARTICLE 21 – Archives

Les archives relatives au port sont déposées dans les bâtiments remis à la Région ou aux archives départementales d'Ille-et-Vilaine.

ARTICLE 22 – Entrée en vigueur

La présente convention entre en vigueur le 1er janvier 2007, après signature par les parties.

Le transfert du port de Saint-Malo se faisant en pleine propriété, il n'y a pas d'échéance à la présente convention.

ARTICLE 23 – Modification

La présente convention peut être modifiée par voie d'avenant à la demande d'une des parties.

ARTICLE 24 – Impression et diffusion

La présente convention est établie en deux originaux destinés :

A la Région,

Au préfet de la Région Bretagne

Fait à Rennes **, le** 29 DEC. 2006

Le Préfet de la région Bretagne,	**Le Président du Conseil Régional Bretagne,**

ANNEXES

Annexe 1 biens transférés

1.1 emprises transférées

1.1.1 Plan définissant l'ensemble des emprises transférées : [redacted]

1.1.2 Etat parcellaire du transfert légendé

1.1.3 Arrêté préfectoral du 3 juin 1935 fixant les limites administratives du port de Saint-Malo et le plan annexé

1.2 Plan, description, rapports de visite des bâtiments transférés non concédés :

- bâtiments non concédés et non mis à disposition de l'Etat :
  - bureaux situés quai du Pourquoi Pas
  - 4 postes (amont Nord et Sud, aval Sud et aval Nord) de l'écluse du Naye
  - 3 postes de commandes des ponts de Saint-Malo, des Corsaires et de Saint-Servan
- bâtiments non concédés et mis à disposition de l'Etat
  - capitainerie
  - Subdivision territoriale et services vétérinaires
  - Centre du parc routier départemental
  - Service des douanes
- Bâtiments non concédés et d'occupation mixte Etat-Région :
  - Parc maritime (ateliers et bureaux), situé quai du Pourquoi Pas

1.3 Biens mobiliers transférés : Liste provisoire et caractéristiques des matériels spécifiques et nécessaires au fonctionnement du port.

1.4 Description des coffres de Dinard

Annexe 2 Concessions transférées

2.1 Concession d'outillage public et d'exploitation de la forme de radoub accordée à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Saint-Malo

2.1.1 cahier des charges et ses avenants

- Arrêté ministériel du 21 mai 1957 : cahier des charges
- Arrêté ministériel (avenant n°1) du 11 septembre 1958
- Arrêté ministériel (avenant n°2) du 28 novembre 1965
- Arrêté ministériel (avenant n°3) du 18 juillet 1966
- Arrêté ministériel (avenant n°4) du 7 août 1970
- Arrêté ministériel (avenant n°5) du 11 octobre 1971
- Arrêté ministériel (avenant n°6) du 22 mai 1973
- Arrêté ministériel (avenant n°7) du 20 août 1975
- Arrêté ministériel (avenant n°8) du 16 septembre 1977
- Arrêté ministériel (avenant n°9) du 18 décembre 1978

- Arrêté ministériel (avenant n°10) du 18 décembre 1980
- Arrêté ministériel (avenant n°11) du 3 février 1986
- Arrêté ministériel (avenant n°12) du 27 février 1986
- Arrêté ministériel (avenant n°13) du 18 août 1986
- Arrêté ministériel (avenant n°14) du... 12 août 1986
- Arrêté ministériel (avenant n°15) du 24 mai 1989
- Arrêté ministériel (avenant n°16) du 27 avril 1989
- Arrêté ministériel (avenant n°17) du 26 décembre 1989
- Arrêté ministériel (avenant n°18) du... 10 janvier 1994
- Arrêté ministériel (avenant n°19) du... 25 novembre 1994
- Arrêté ministériel (avenant n°20) du 4 juin 1996
- Arrêté ministériel (avenant n°21) du 22 décembre 2000

2.1.1 Liste des avenants n°22 : A FOURNIR

2.1.2 Liste des autorisations accordées par le concessionnaire qui engagent la Région au-delà de la durée de la concession (AOT et autres)

2.1.3 Bilan de la concession : comptes exécutés 2005 et Immobilisations de la concession

2.2 Concession de l'établissement et de l'exploitation du port de plaisance de Vauban accordée à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Saint-Malo

2.2.1 cahier des charges et ses avenants

- Arrêté ministériel du 2 septembre 1969 : cahier des charges
- Arrêté préfectoral (avenant n°1) du 11 octobre 1971
- Arrêté préfectoral (avenant n°2) du 5 novembre 1976
- Arrêté ministériel (avenant n°3) du 14 août 1987
- Arrêté ministériel (avenant n°4) du 30 janvier 1989
- Arrêté ministériel (avenant n°5) du 20 juin 1996

2.2.2 Liste des autorisations accordées par le concessionnaire qui engagent la Région au-delà de la durée de la concession (AOT et autres) : A FOURNIR

2.2.3 Bilan de la concession : A FOURNIR : comptes exécutés 2005 et Immobilisations de la concession

2.3 Concession de l'établissement et de l'exploitation du port de plaisance des Sablons accordée à la Ville de Saint-Malo

2.3.1 cahier des charges et ses avenants

- Arrêté ministériel du 20 juin 1972 : cahier des charges
- Arrêté préfectoral (avenant n°1) du 18 juin 1974
- Arrêté préfectoral (avenant n°2) du 15 mai 1975
- Arrêté préfectoral (avenant n°3) du 24 août 1979
- Arrêté ministériel (avenant n°4) du 3 juin 1986
- Arrêté ministériel (avenant n°5) du 27 janvier 1987

- Arrêté ministériel (avenant n°6) du 17 mars 1987
- Arrêté ministériel (avenant n°7) du 16 octobre 1997

2.3.2 Liste des autorisations accordées par le concessionnaire avant la Région et la durée de la concession (AOT en cours) : AVOURNIR

2.3.3 Etat de la concession : AVOURNIR comptes rendus annuels d'exploitations de la concession

2.4 Concession de l'établissement d'un silo à céréales au bénéficie de la SICA SILO de Saint-Malo

2.4.1 cahier des charges et ses avenants

- Arrêté du 24 août 1959 modifié cahier des charges

Annexe 3 Diagnostic du port :

- Rapport d'audit réalisé en 2005
- Dossier relatif à la remise en état des boucliers d'accostage du poste 1

Annexe 4 contrats et autorisations de l'Etat en cours

4.1 Liste des autorisations d'occupation temporaire accordées par l'Etat sur les terrains transférés (non concédés),y compris les conventions portant AOT accordées à la CCI de Saint-Malo portant sur l'espace Duguay Trouin en date du 19 juillet 1995 et celle portant sur l'hôtel consulaire du 12 février 1997.

4.2 Conventions de transfert ou de superposition de gestion :

- convention du 9 décembre 1986 modifiée conclue entre l'Etat et la ville de Saint-Malo en date pour le transfert de gestion du terre-plein du Fort du Naye:
- convention entre l'Etat et la ville de Saint-Malo en date du 15 avril 1998 pour le transfert de gestion de terrains situés sur le terre-plein du Fort du Naye, secteur de la station de pompage
- convention entre l'Etat et la ville de Saint-Malo en date du 23 juillet 1981 relative à la superposition de gestion de diverses voies portuaires
- convention de superposition de gestion entre l'Etat et la ville de Saint-Malo en date 9 décembre 1986 des terre-pleins de la voie des écluses.

4.3 Marchés publics non soldés à la date du transfert

- Marché de fourniture de pièces acier, métalliques et aluminium notifié le 17/07/2006
- Marché de fourniture de services de télécommunications, lot n°4 liaisons spécialisées notifié le 22 août 2006
- abonnements relatifs aux contrôles de sécurité (installations électriques, appareils à pression, appareils de levage)
- contrats de fourniture d'eau
- contrats de fourniture d'électricité

4.4 Autres Conventions

- convention entre l'Etat et la ville de Saint-Malo en date du 9 novembre 1988pour l'entretien de la voie sur les écluses (ponts mobiles)
- convention du 31 janvier 2001 conclue entre l'Etat et la CCI de Saint- Malo pour la mise à disposition des coffres d'amarrage en Rance

- Convention pour la prévention et la lutte contre les sinistres sur le port de Saint-Malo en date du 25 février 1980, conclue entre le concessionnaire, la mairie de Saint-Malo et le concédant.
- [illegible]
- Convention entre l'Etat et la ville de Plouer Sur Rance en date du 19 avril 2004 pour l'entretien et la maintenance de la porte basculante d'entrée du port de plaisance
- [illegible]

Annexe 5 : Réglementation spécifique applicable dans les limites administratives du port

5.1 Arrêté du 12 décembre 1980 approuvant le règlement particulier de police du port de Saint-Malo

5.2 Règlement d'exploitation du port approuvé le 22 mai 2006

5.3 Plan de secours spécialisé du port de Saint-Malo, approuvé le 16 juillet 2004

5.4 Arrêté du 7 juillet 1998 portant réglementation de la fréquentation publique du domaine public portuaire

5.5 Arrêté du 12 janvier 2000 portant conditions d'utilisation des terre-pleins concédés à la Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays de Saint-Malo

5.6 Arrêté préfectoral du 28 juin 2005 approuvant le règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses sur le port de Saint-Malo

5.7 Arrêté du 20 novembre 1986 portant conditions d'utilisation du grill de carénage

5.8 Arrêté du 20 juillet 1986, portant règlement de police pour l'exercice des sports nautiques, plage de Bon Secours

5.9 Arrêté du 25 mai 1977 portant règlement pour la circulation des engins de plage à l'intérieur des limites administratives du port

5.10 Réglementation applicable dans le port de plaisance des Sablons

- Arrêté du 3 juin 1998 règlementant les signaux pour les mouvements des navires
- Arrêté du 7 octobre 2005 portant règlement de police
- Arrêté du 2 août 1977 portant consignes d'utilisation
- Arrêté du 22 décembre 2004 portant conditions d'utilisation des locaux de la zone artisanale

5.11 Réglementation applicable dans le port de plaisance Vauban

- Arrêté du 27 septembre 1994 modifiant les consignes d'utilisation des installations
- Arrêté du 25 juillet 1985 portant règlement de police

Annexe 6 Sûreté portuaire

6.1 Liste des membres du comité local de sûreté du port de Saint-Malo : arrêté préfectoral du 2 mars 2000

6.2 Plan de sûreté portuaire

6.3 Liste des installations portuaires : arrêté préfectoral du 19 avril 2004

6.4 Plans de sûreté des installations portuaires : arrêté préfectoral du 30 juin 2004

6.5 Liste des ASIP (agent de sûreté des installations portuaires)

Annexe 7 Services au navire

7.1 Pilotage.: règlement local de la station : Arrêté du 29 décembre 1995

Annexe 8 Plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison

- Arrêté du 22 mai 2006

Annexe 9 Balisage portuaire

- Liste et description technique des établissements de signalisation portuaire.

Annexe 10 Voies ferrées portuaires

- Plan des voies ferrées et des divers embranchements et note relative à l'état des discussions DDE/RFF/SNCF

[redacted]

[redacted]

Capitainerie

Description des équipements spécifiques nécessaires au fonctionnement mis à la disposition de la capitainerie (non transférés) : [redacted]

Annexe 13 Opérations d'investissement en cours

[redacted]

Annexe 14 pollution :

- échanges de courriers entre la CCI et Alstom et études réalisées concernant la pollution des terre-pleins
- note faisant le point sur la présence de mercure dans l'avant-port et l'écluse

[redacted]

Annexe 16 montants prévisionnels des compensations financières

[redacted]

ANNEXE 5

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DE LA RÉGION BRETAGNE

ARRETE PREFECTORAL

constatant le transfert à la Région Bretagne des emprises du domaine public portuaire non cadastré de Saint Malo

LE PREFET DE LA REGION BRETAGNE,
PREFET D'ILLE ET VILAINE

Vu le code général de la propriété des personnes publiques, et notamment les dispositions des articles L.2111-6, L.2122-17, L.2122-18, et L.2123-3 ;

Vu la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, et notamment les dispositions de l'article 30 ;

Vu la circulaire n°2005-51 du 2 août 2005 du Ministère des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la mer, relative à la mise en œuvre des transferts de compétence prévus dans le domaine des ports maritimes par l'article 30 de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;

Vu l'arrêté préfectoral du 3 juin 1935 portant délimitation administrative du port de Saint-Malo ;

Vu le courrier conjoint en date du 28 août 2006 adressé au Préfet par la commune de Saint-Malo et la Région Bretagne portant accord sur le transfert de l'intégralité du port à cette dernière et les modalités de gestion ultérieures de certaines parties du port ;

Vu le courrier du Préfet de la région Bretagne en date du 2 octobre 2006 désignant la Région Bretagne comme bénéficiaire du transfert de la totalité des ports de Brest, Lorient et Saint-Malo ;

Vu la convention de transfert de l'Etat vers la région du port d'intérêt national de Saint Malo en date du 29 décembre 2006 ;

En l'absence d'identification cadastrale des emprises portuaires dans le périmètre transféré ;

Sur proposition de Madame la Secrétaire Générale pour les affaires régionales ;

ARRETE

Article 1 : Le présent arrêté a pour objet de constater le transfert en pleine propriété des biens dépendant du domaine public portuaire non cadastré (annexe 1) compris dans le périmètre transféré, tel que défini par la convention de transfert en date du 29 décembre 2006.

L'annexe 1 du présent arrêté est constituée par le plan du côté des terres au 1/2500.

Article 2 : Les parties cadastrales feront l'objet d'un acte, en la forme administrative, passé au plan départemental par le service du domaine et publié à la conservation des hypothèques territorialement compétente.

Article 3 : Le présent arrêté sera notifié au président du conseil régional et publié au recueil des actes de la Préfecture de la région Bretagne et de la Préfecture d'Ille-et-Vilaine. Il est susceptible de recours devant le Tribunal Administratif de Rennes dans un délai de deux mois à compter de sa publication. Dans ce même délai de deux mois, le pétitionnaire peut présenté un recours gracieux. Le silence gardé par l'administration pendant plus deux mois sur la demande de recours gracieux emporte décision implicite de rejet de cette demande conformément à l'article R.421-2 du code de justice administrative.

Article 4 : Madame la Secrétaire Générale pour les affaires régionales, M. le secrétaire général de la préfecture d'Ille-et-Vilaine, M. le directeur départemental des territoires et de la mer d'Ille-et-Vilaine et M. le Trésorier Payeur Général d'Ille-et-Vilaine sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Rennes, le - 1 JUIN 2010

Le préfet de la région Bretagne,
Préfet d'Ille et Vilaine

Michel CADOT

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DE LA RÉGION BRETAGNE

ARRETE PREFECTORAL

constatant le transfert à la Région Bretagne des emprises du domaine public portuaire non cadastré de Saint Malo

LE PREFET DE LA REGION BRETAGNE, PREFET D'ILLE ET VILAINE

Vu le code général de la propriété des personnes publiques, et notamment les dispositions des articles L.2111-6, L.2122-17, L.2122-18, et L.2123-3 ;

Vu la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, et notamment les dispositions de l'article 30 ;

Vu la circulaire n°2005-51 du 2 août 2005 du Ministère des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la mer, relative à la mise en œuvre des transferts de compétence prévus dans le domaine des ports maritimes par l'article 30 de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;

Vu l'arrêté préfectoral du 3 juin 1935 portant délimitation administrative du port de Saint-Malo ;

Vu le courrier conjoint en date du 28 août 2006 adressé au Préfet par la commune de Saint-Malo et la Région Bretagne portant accord sur le transfert de l'intégralité du port à cette dernière et les modalités de gestion ultérieures de certaines parties du port ;

Vu le courrier du Préfet de la région Bretagne en date du 2 octobre 2006 désignant la Région Bretagne comme bénéficiaire du transfert de la totalité des ports de Brest, Lorient et Saint-Malo ;

Vu la convention de transfert de l'Etat vers la région du port d'intérêt national de Saint Malo en date du 29 décembre 2006 ;

En l'absence d'identification cadastrale des emprises portuaires dans le périmètre transféré ;

Sur proposition de Madame la Secrétaire Générale pour les affaires régionales ;

ARRETE

Article 1 : Le présent arrêté a pour objet de constater le transfert en pleine propriété des biens dépendant du domaine public portuaire non cadastré (annexe 1) compris dans le périmètre transféré, tel que défini par la convention de transfert en date du 29 décembre 2006.

L'annexe 1 du présent arrêté est constituée par le plan du côté des terres au 1/2500.

Article 2 : Les parties cadastrales feront l'objet d'un acte, en la forme administrative, passé au plan départemental par le service du domaine et publié à la conservation des hypothèques territorialement compétente.

Article 3 : Le présent arrêté sera notifié au président du conseil régional et publié au recueil des actes de la Préfecture de la région Bretagne et de la Préfecture d'Ille-et-Vilaine. Il est susceptible de recours devant le Tribunal Administratif de Rennes dans un délai de deux mois à compter de sa publication. Dans ce même délai de deux mois, le pétitionnaire peut présenté un recours gracieux. Le silence gardé par l'administration pendant plus deux mois sur la demande de recours gracieux emporte décision implicite de rejet de cette demande conformément à l'article R.421-2 du code de justice administrative.

Article 4 : Madame la Secrétaire Générale pour les affaires régionales, M. le secrétaire général de la préfecture d'Ille-et-Vilaine, M. le directeur départemental des territoires et de la mer d'Ille-et-Vilaine et M. le Trésorier Payeur Général d'Ille-et-Vilaine sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Rennes, le - 1 JUIN 2010

Le préfet de la région Bretagne,
Préfet d'Ille et Vilaine

Michel CADOT

10.4 Annexe 4 : Fiches descriptives des matériaux utilisés, ANTEA

Fait le : A :

Bilan technique

Centrale : LORIENT Tel : Fax :
Client : Chantier :

Produit
F.65 C35/45 400 II/A 42,5N PM CP2 D14 S200 XS3 (F65) CL0,20
E35S2ZES0B

Caractéristiques techniques

Dmax	:	14.0	Liant équ.	:	400
Consistance	:	200mm+-30mm	Eau efficace	:	173
Résistance garantie	:	35 MPa Cylindre	Eau eff / liant équ.	:	0.43
Classe d'exposition	:	XS3-XD3 PM (F65)	A dans liant équ.	:	0
Classe de chlorure	:	0.20	Dosage mini	:	377
E/C maxi	:	0.45	Dosage demandé	:	400
			G/S	:	1.17

Composition

Type	**Constituant**	**Libellé**	**Quantité** (kg/m³)	Alcalin (%)	**Alcalin masse** (kg/m³)	Chlorure (%)	**Chlorure masse** (kg/m³)	Indice I (%)	Indice I (kg/m3)
Ciments 1	II42V SP	CEM II/A-V 42,5N PM CP2 SPLC	400	0.7000	2.800	0.1000	0.400		
Sables 1	0/4 SA	0/4 Sablière d'armorique, Lafarge Gr	520	0.0196	0.102	0.0470	0.244		
Sables 2	0/4 CL GCH	0/4 Concassé Lavé GRANDCHAMP	290	0.0164	0.047	0.0004	0.001		
Gravillons 1	4/14 GUIL	4/14c Guilligomarch SNCG lavé	950	0.0064	0.061	0.0010	0.009		
Adjuvants 1	OPT 145	Optima 145	3.20	1.0000	0.032	0.1000	0.003		
Eaux 1	EAU NATUR	EAU NATURELLE	185	0.0500	0.093	0.0100	0.019		
TOTAL			**2348**		**3.135**		**0.677**		**0.00**

Teneur en Chlorure	**0,169**

Observations :

Le Responsable Qualité,

Note : Lafarge Bétons se réserve le droit d'ajuster les dosages en adjuvants afin de pouvoir garantir les propriétés spécifiées du béton en fonction de la température extérieure et des conditions de livraison.

10.5 Annexe 5 : Notice paysagère et architecturale, AEI

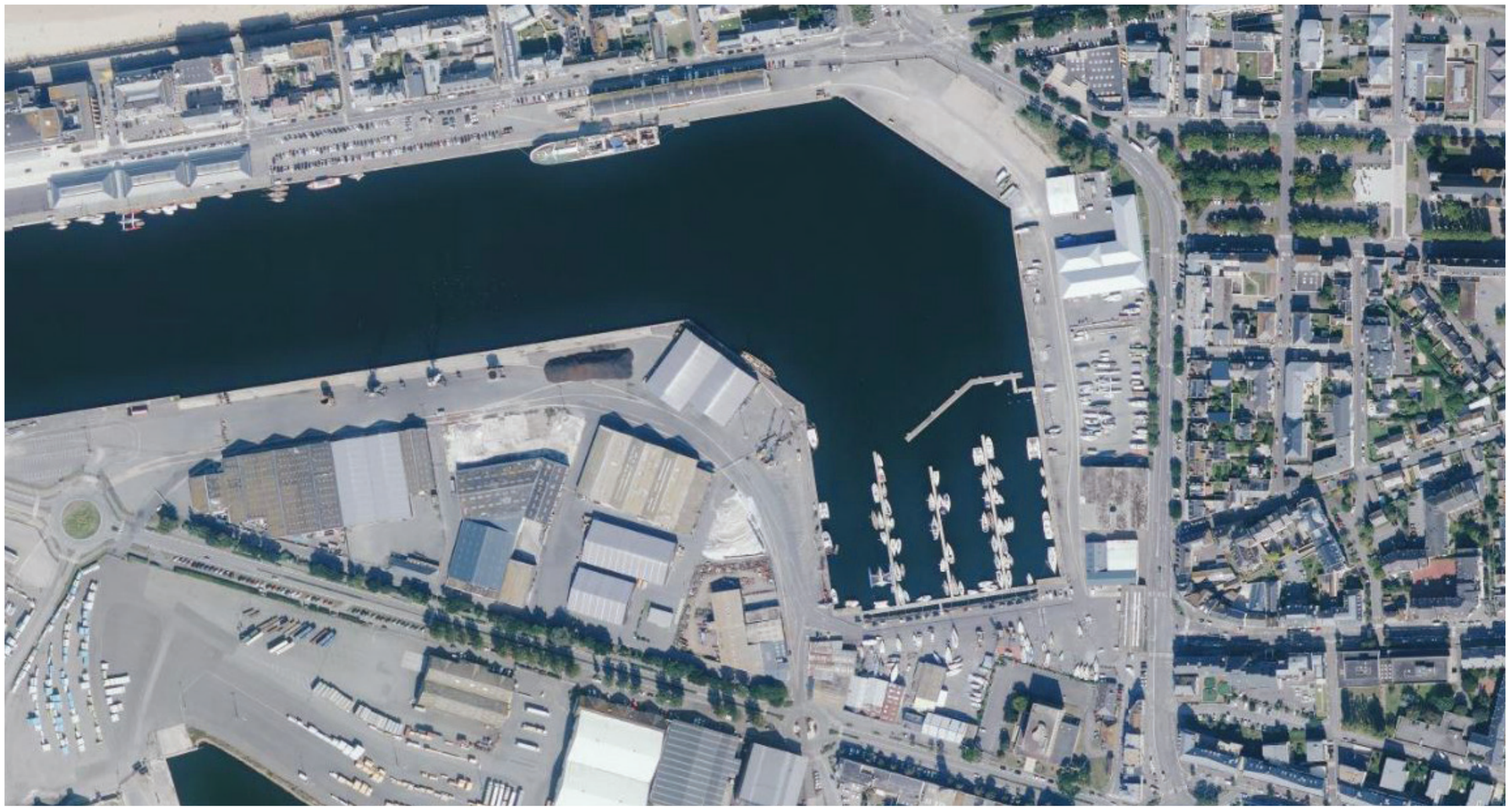
ARCHITECTURE
PAYSAGE
URBANISME

4, RUE JEAN BAPTISTE CLÉMENT
93310 LE PRÉ SAINT GERVAIS
01.48.95.48.25 01.48.95.47.04
@ aeiagence@orange.fr
@ www.aeiagence.com

PORT DE SAINT MALO - RÉHABILITATION DU QUAI DE TERRE NEUVE

PHASE AVP

Février 2023



MAÎTRISE D'OUVRAGE :

SOMMAIRE

A. CADRE DU PROJET 5

I. Situation et objet des travaux 5

II. Organisation du port de Saint-Malo 7

III. Contraintes patrimoniales 8

B. SYNTHÈSE HISTORIQUE DU SITE ET DES OUVRAGES 11

I. La ville de Saint Malo 11

II. Le port et les quais 12

III. Evolution du quai de Terre-Neuve 15

C. DESCRIPTION ARCHITECTURALE DES OUVRAGES 17

I. Le quai de Terre-Neuve 17

II. Le quai RO-RO 20

D. BILAN SANITAIRE DES OUVRAGES 23

I. Pathologies observées 23

E. PROPOSITIONS DE TRAVAUX - POINTS DE VIGILANCES ARCHITECTURAUX 27

I. Travaux à envisager sur l'ouvrage 27

A. CADRE DU PROJET

I. Situation et objet des travaux

Le quai de Terre-Neuve est situé dans le port de Saint Malo, à l'est de la cité corsaire, au niveau du bassin Duguay-Trouin. Ce dernier présente un usage commercial et industriel.

Le quai de Terre-Neuve est utilisé pour la réparation navale de plaisance et le pôle course. Il a pour fonction le chargement et déchargement des navires. Un terre-plein est disposé à l'arrière de l'ouvrage pour le stockage. Le quai dit « Ro-Ro » est implanté au sud du quai. Il permet de décharger et charger des véhicules sur des bateaux.

Ces deux ouvrages sont fortement dégradés et doivent faire l'objet d'une réhabilitation.



Figure 1. Orthophotographie 2022, localisant le quai de terre-neuve. géoportail.gouv.fr

ZONE DU PROJET

Quai de Terre-Neuve

Quai Ro-Ro

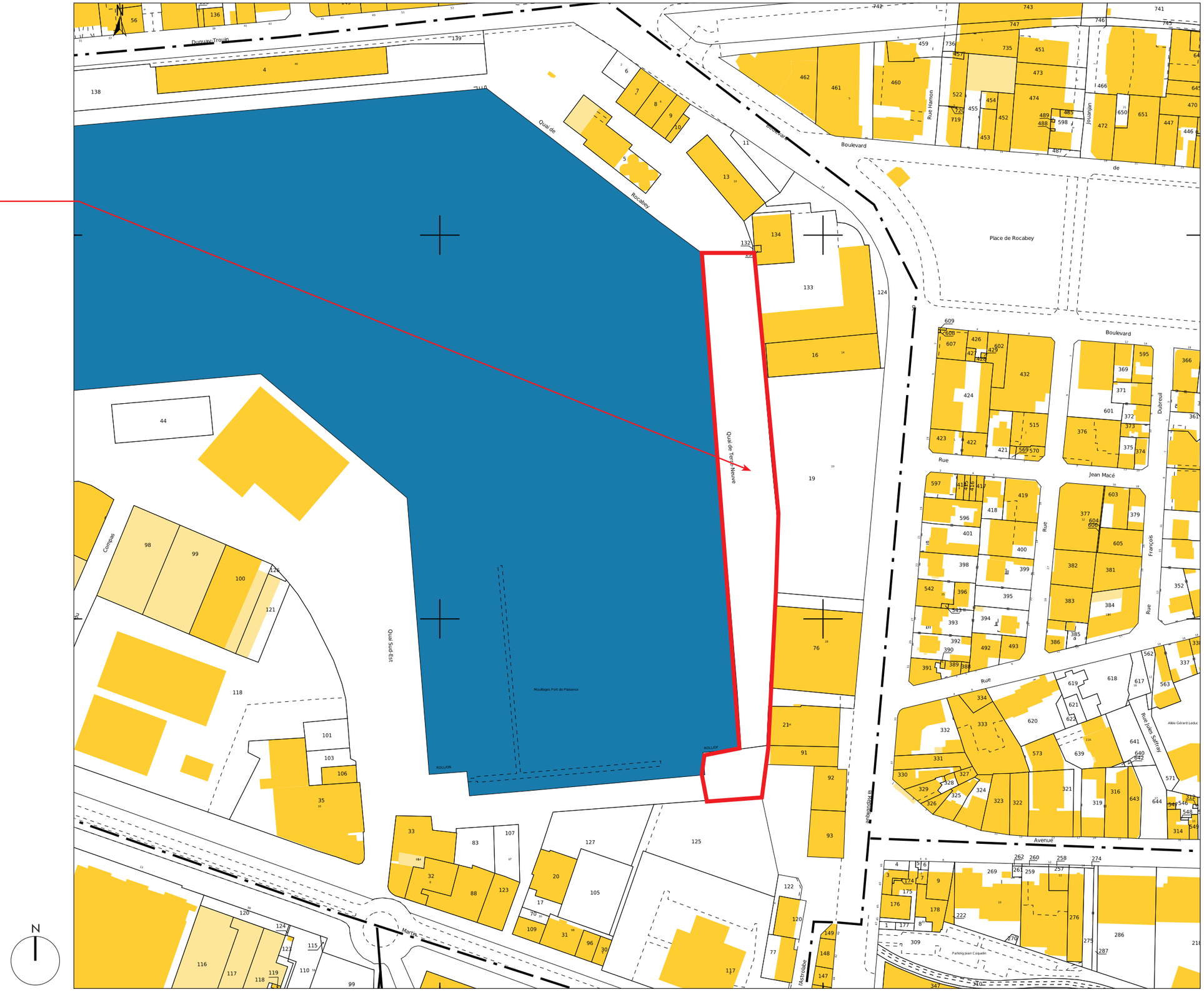


Figure 2. Plan cadastral - cadastre.gouv.fr

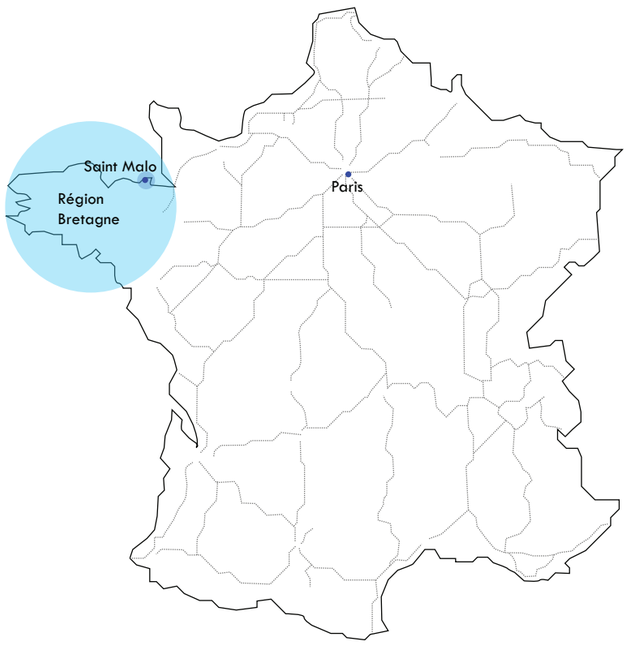
II. Organisation du port de Saint-Malo

Le port de Saint-Malo, se décompose en 2 grandes zones distinctes :

- l'avant-port : zone sous influence de la marée qui accueille le trafic des ferries avec l'Angleterre et les îles Anglo-Normandes, les grands paquebots et le port de plaisance des Bas-Sablons
- les bassins intérieurs à flot : au nombre de 4 (le bassin Duguay-Trouin, le bassin Vauban, le bassin Jacques Cartier et le bassin Bouvet), ils accueillent le trafic marchandises hors ferries, l'activité réparation navale, la pêche, et la plaisance

Le bassin Duguay-Trouin et le quai de Terre-Neuve sont situés à proximité du quartier de la Gare qui tend à devenir le nouveau centre de l'agglomération regroupant les 3 communes de Saint-Servan, Saint-Malo et Paramé.

Situé au bout de l'avenue Louis Martin, la localisation de la gare engendre un afflux de piéton et de cycle qui empruntent l'avenue pour atteindre la cité corsaire.



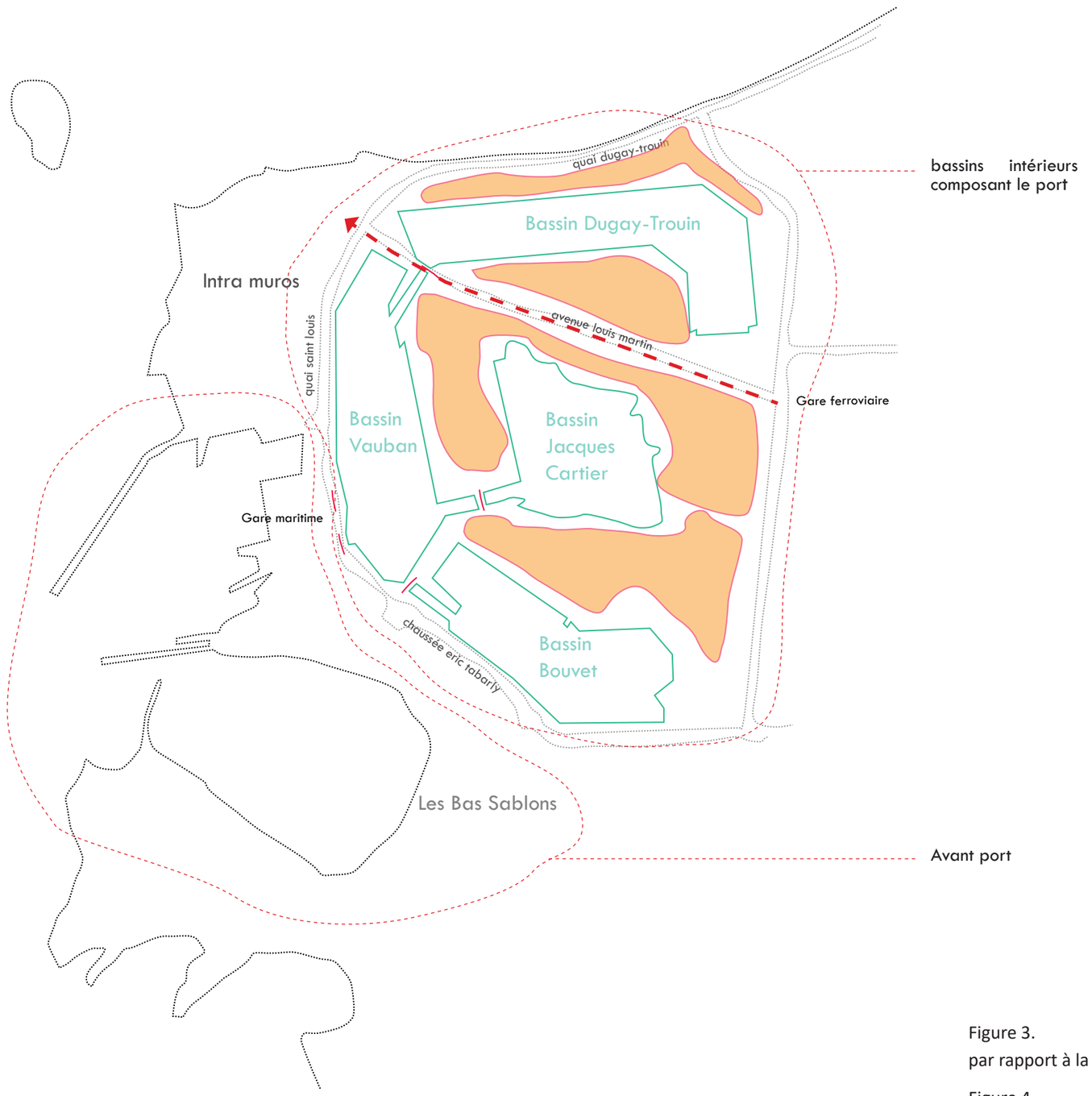


Figure 3. Localisation de Saint Malo par rapport à la France. Dessin AEI

Figure 4. Plan de Saint-Malo avec les différentes zones (port et avant port). Dessin AEI

III. Contraintes patrimoniales

1. Abords de Monument Historique

Une partie du quai de Terre-Neuve et le quai RoRo sont situés dans le Périmètre Délimité des Abords (PDA) de la Maison du Peuple, édifice inscrit au titre des monuments historiques depuis le 16/11/2011.

Cet immeuble protégé a une incidence directe sur son environnement.

Afin de protéger la relation entre un édifice et son environnement, les services de l'état en charge de la conservation des Monuments Historiques tiennent une veille sur la qualité des interventions sur le bâti et sur les espaces publics.

Les travaux et aménagements des ouvrages situés dans le périmètre sont alors soumis à l'accord de l'Architecte des Bâtiments de France et devront faire l'objet d'une déclaration préalable aux travaux.

Caractéristiques du monument historique :

Maison du peuple , situé eau 13 avenue Jean Jaurés.

Inscrit MH le 16/11/2011, en totalité.



Figure 5. Carte de synthèse des protections, http://atlas.patrimoines.culture.fr



Vue de la Maison du peuple, monument historique, depuis l'avenue Jean Jaurés.



Vue des quais depuis la Maison du peuple.

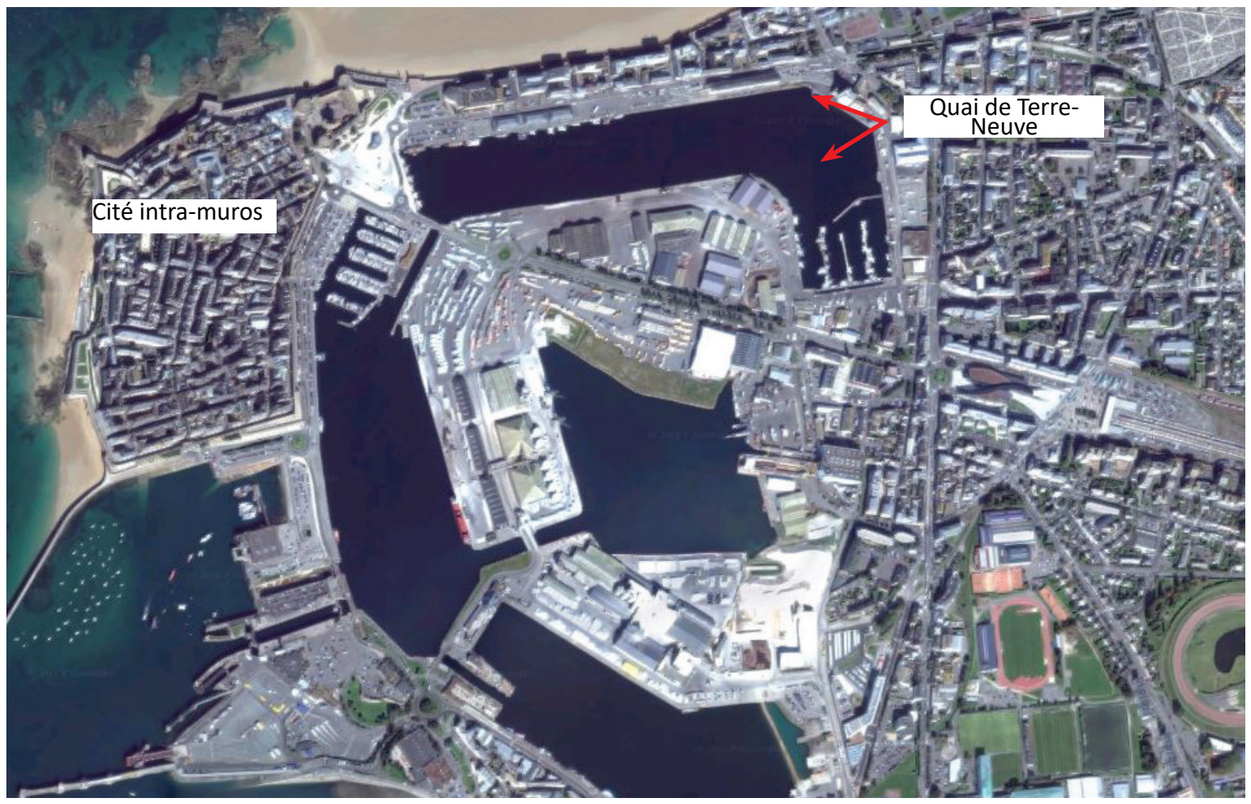
Les covisibilités avec le quai de Terre-Neuve et le quai Ro-Ro sont limités en raison de la présence du hangar.

2. La cité corsaire

Le quai de Terre-Neuve offre un panorama sur la cité corsaire, monument historique. Ce point de vue remarquable devra être conservé et pris en compte dans le projet. C'est un site chargé d'histoire, où l'esthétique du paysage est liée aux navires et aux remparts qui constituent les images fortes de la ville.



Vue de la cité corsaire depuis le quai de Terre-Neuve



3. Autres protections à proximité du site

Différentes protections sont localisées à proximité du site.

Protections du bâti :

- Monuments historiques et leurs abords : *essentiellement situés intramuros*

Protections paysagères :

- Sites classés : *Le square Duguay-Trouin à Saint-Malo, les rues Saint-Vincent et Porcon de la Barbinais, la place et la rue Broussais, les rues de Dinan, de l'Epine (entre les rues de la Fosse et Surcouf) et la promenade du Sillon (du jardin des Douves à l'av. de Moka)*

- Sites inscrits : *Quai Saint-Louis..*

Il n'existe pas de ZNIEFF à proximité immédiate du site.

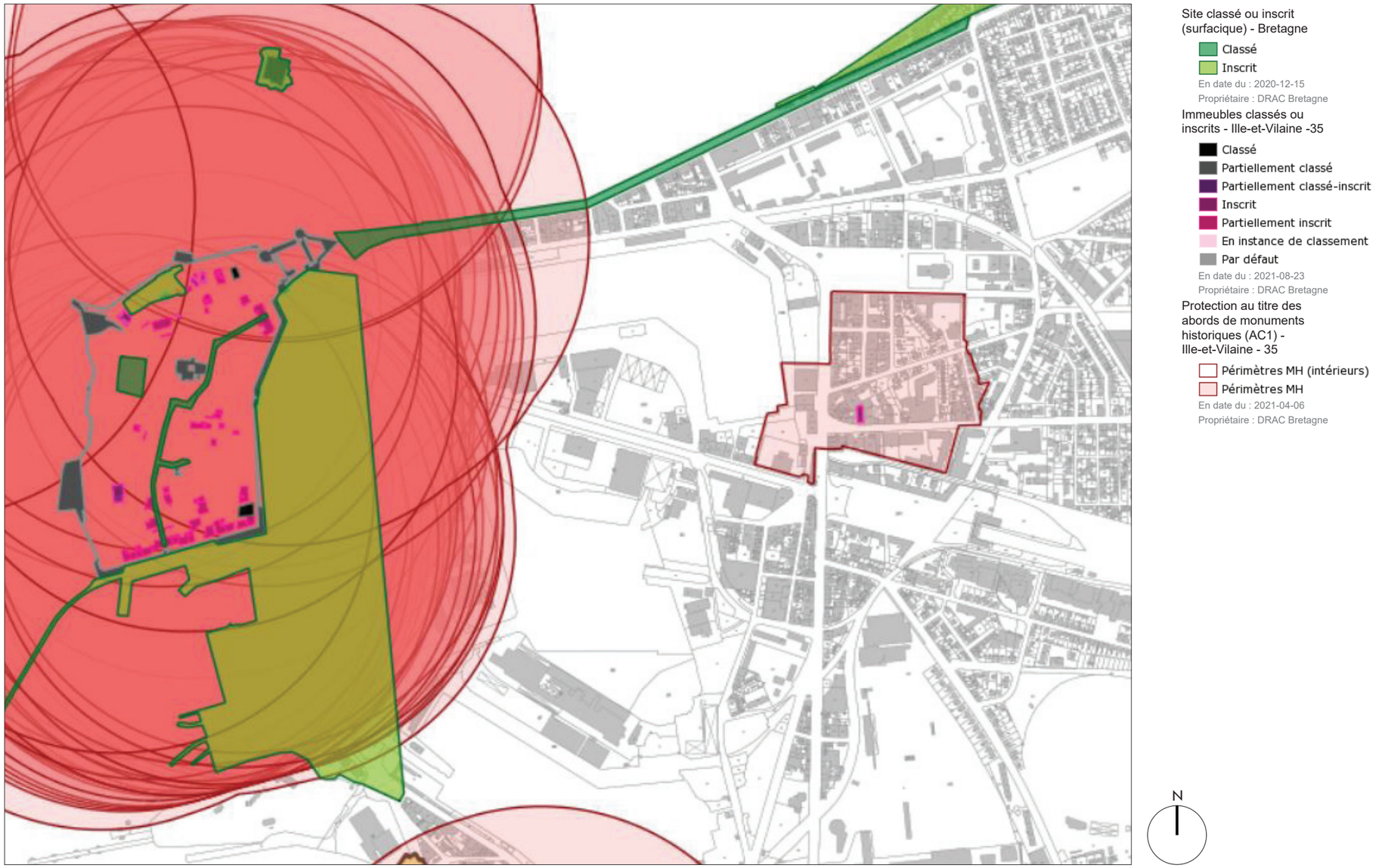


Figure 6. Carte de synthèse des protections, http://atlas.patrimoines.culture.fr

B. SYNTHÈSE HISTORIQUE DU SITE ET DES OUVRAGES

I. La ville de Saint Malo

L'histoire de Saint-Malo remonte à l'antiquité celtique. La ville de Saint-Malo a été construite progressivement sur le rocher Canalchius. Historiquement, c'était le lieu où vivait l'ermite Aaron vivait et une église a été construite en premier lieu.

La ville s'est développée autour de cette église au fur et à mesure, puis a été ceinturée par des remparts en granit afin de la protéger des tourments de la mer et des conflits. En effet la position stratégique du port est l'objet de conflits entre la Bretagne et la France.

Les deux portes principales sont tournées vers le port. La cité est construite à l'époque médiévale et dispose aujourd'hui de ruelles très étroites, et d'immeubles assez hauts (R+2, R+3). Les remparts ont été classés Monuments Historiques en 1886 et 1921.

Jusqu'à la seconde guerre mondiale, les administrations, hôpitaux, commerces se trouvaient dans l'intramuros. L'intramuros est un site hautement patrimonial car il accueille un château, les remparts, une cathédrale et des constructions aujourd'hui classées. Durement touchée lors de la seconde guerre mondiale, la ville est entièrement reconstruite à l'identique après la guerre.

D'un point de vue urbanistique, la ville de l'intramuros est dense, avec des rues étroites sur le modèle des villes fortifiées médiévales et des écussons de centre-ville anciens. Les portes, donnant toutes face au port ont été liées par des voies jusqu'aux terres vers Saint Servan d'une part et vers Paramé d'autre part. L'ouverture vers les faubourgs a permis d'étendre la ville sur un schéma plus ouvert, avec des circulations plus fluides et des avenues lisibles qui rythment la ville. (exemple la Voie de la liberté, l'avenue Louis Martin, la chaussée Eric Tabarly etc.)

La ville de Saint Malo est aujourd'hui constituée de la ville intramuros, de Saint Servan et de Paramé.



Figure 7. Carte historique de Saint-Malo

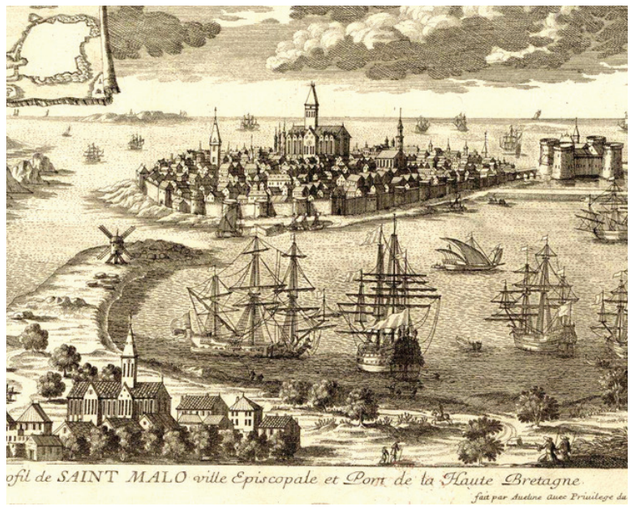


Figure 8. Vue de Saint-Malo et de son rocher avant la construction du port

II. Le port et les quais

Sources : *http://www.infobretagne.com/saint-malo-port-quais.htm*

https://www.saintmalo-cancale.port.bzh/page/les-ports

1. Du port d'échouage au port de commerce

Au 12e siècle, Saint-Malo recueille la préférence des marins et des marchands en raison de ses qualités de site portuaire d'échouage. L'idée de transformer le port d'échouage de Saint-Malo en bassins à flot, afin d'adapter le port aux activités de commerce maritime (voyageurs et marchandises), de construction navale, de la pêche et de consolider la place de Saint-Malo parmi les neuf ports de la Manche, date de la fin du 17e siècle. La ville de Saint-Malo s'est développée dans un premier temps autour de la période de la découverte des Amériques et l'expansion des échanges qui ont permis à son port d'être l'activité économique principale pendant de nombreuses années. Puis son essor décroit à la Révolution française. Saint-Malo continue cependant de développer la pêche, en particulier la Grande Pêche vers Terre-Neuve. Enfin, à la fin du XIXe et au XXe siècle, Saint-Malo développe son tourisme, notamment grâce à ses plages.

2. L'évolution des infrastructure portuaire

La vieille ville de Saint-Malo est historiquement la partie de la ville la plus ancienne, avec son lien direct sur le port. Les remparts en font un espace protégé des éventuels assaillants et protègent également le port. On constate notamment que la vieille ville historique fait rempart et protège des vents, et le met à l'abri. Construit dans une anse naturellement formée par la géographie du lieu, le port prend place refermée sur lui-même avec une ouverture vers la mer protégée par les constructions. Il y a donc un rapport très étroit entre la ville, sa position géographique, ses remparts et le port.

Les quais tels que nous les connaissons datent du XIXème siècle.

A l'origine la mer battait le pied des remparts, ainsi les navires s'y accostaient jusqu'au XIVe siècle. Les premiers aménagements débutent au XVIIIème siècle avec notamment la construction du quai de Dinan et du quai Saint-Louis entre 1722 et 1724

En 1830, les quais sont défectueux et menacent ruine. Ils sont alors améliorés, relevés et élargis :

- 1835 -1836 : on amorce le Môle des Noirs ou jetée du port et construction du quai de Dinan, ainsi que la cale du même nom, furent construits.
- 1839 : le quai Saint-Louis est refait (1839)
- 1841-1849 : construction du quai Saint-Vincent, de la grande porte au Sillon (1841-1849).
- 1860-1864 : construction du quai Duguay-Trouin

En 1884 et 1885, les deux premiers bassins à flots sont inaugurés (le bassin Duguay-Trouin pour Saint-Malo et le bassin Bouvet pour Saint Servan), l'actuel bassin Vauban est resté une zone d'échouage. Ce n'est que dans les années 1930 avec la construction d'une digue percée d'écluses entre le fort du Naye et l'intramuros que le bassin Vauban sera transformé en bassin à flot.

Entre temps, à proximité du port de Saint-Malo, la gare de chemin de fer est construite en 1864.

L'augmentation du trafic avant la première guerre mondiale révèle des insuffisances dans l'outil portuaire. Un programme de modernisation est réalisé au début des années 30, malgré la crise de 29.

La seconde guerre mondiale conduit à la destruction des écluses et d'une grande partie des installations portuaires. En 1951 l'écluse actuelle est reconstruite et mise en service. De nombreux aménagements sont entrepris à partir des années 1960.

- 1960-1970 : Construction du port de plaisance Vauban
- 1977 : Construction et aménagement de la gare maritime du Naye et rampe ferry
- 1980-1982 : Aménagement du bassin Jacques Cartier
- 1986 : Construction de la gare maritime de la
- 1993 : Pose d'une deuxième passerelle ferry
- 2012 : Réalisation du quai Charcot en 2012
- 2012 : Construction du pôle technique Duguay-Trouin (infrastructures, outils et compétences pour offrir une réponse adaptée aux besoins de tous les acteurs du monde de la plaisance)
- Réalisation du terre-plein Lamenais

3. Le quai de terre neuve

Le terme de Terre-neuviers désigne les bateaux et les Terre-neuvas les pêcheurs se rendant sur les bancs de Terre-Neuve (province canadienne) pour pêcher la morue.

Le quai de Terre-neuve borde le bassin Duguay-Trouin. Sa date exacte de construction est inconnue mais elle se situe comme l'ensembl des quais en maçonnerie du port, entre la fin du XIXème siècle et le début du XXème siècle.

La configuration actuelle du site est établie à partir du début des années 1970.

Programme de travaux sur le site :

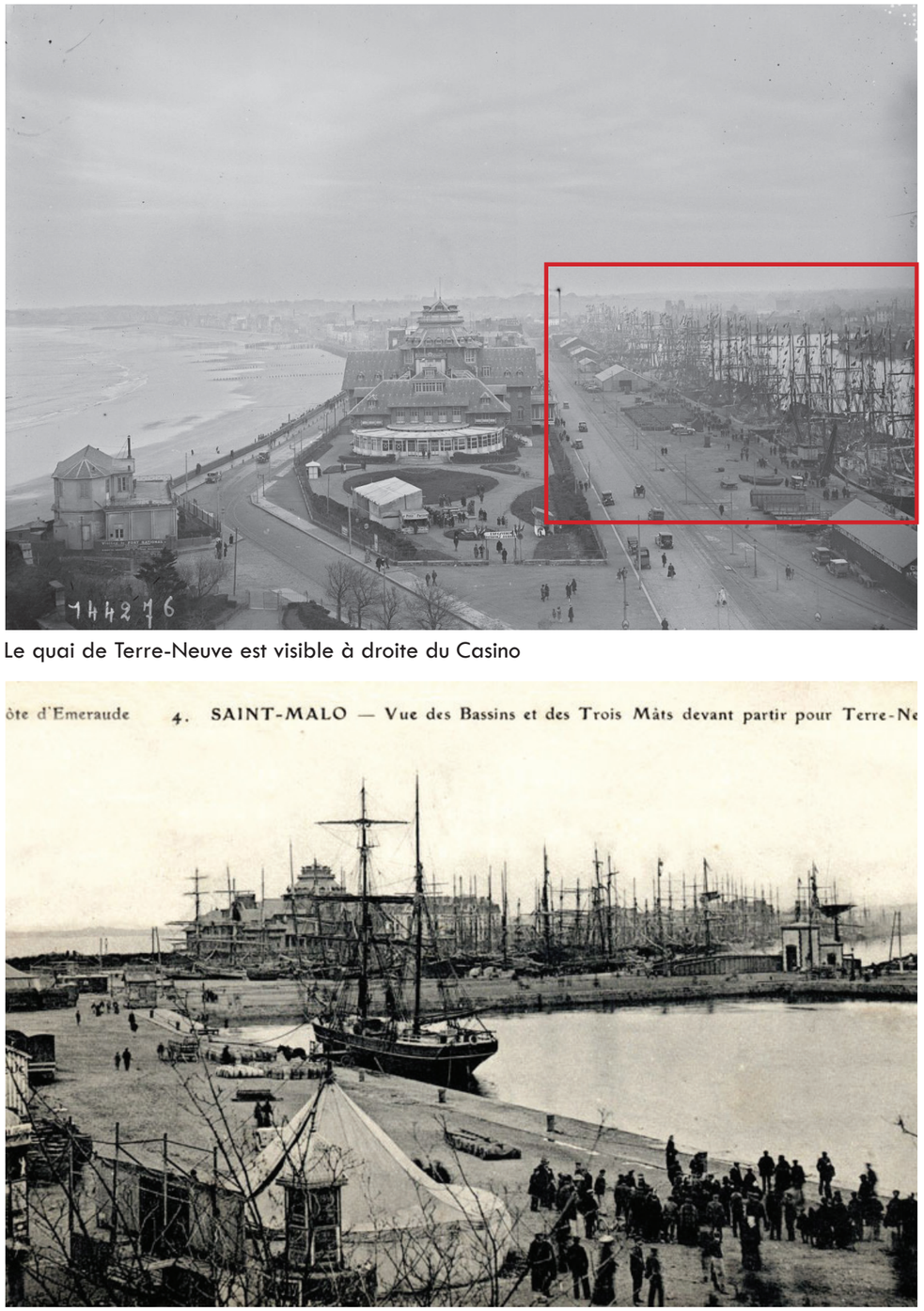
- 1960 : Grosse réparation
- 1972 : aménagement des 2 quais RO-RO
- 1994 : Comblement des cavités bétonnées
- 1998 : Réparation ponctuel du quai de Terre Neuve à la suite d'un effondrement
- 2015 : Réalisation des pieux de la darse à élévateur





Figure 9. Carte de l'état major, montrant les dispostions du port de Saint-Malo en 1820-1866 ,via géoportail.gouv.fr

Figure 10. Plan des ports de Saint-Malo et Saint-Servant en 1882 , via gallica.bnf.fr



Le quai de Terre-Neuve est visible à droite du Casino



Vue de l'extrémité Ouest du quai de Terre-Neuve (non concerné par l'étude).

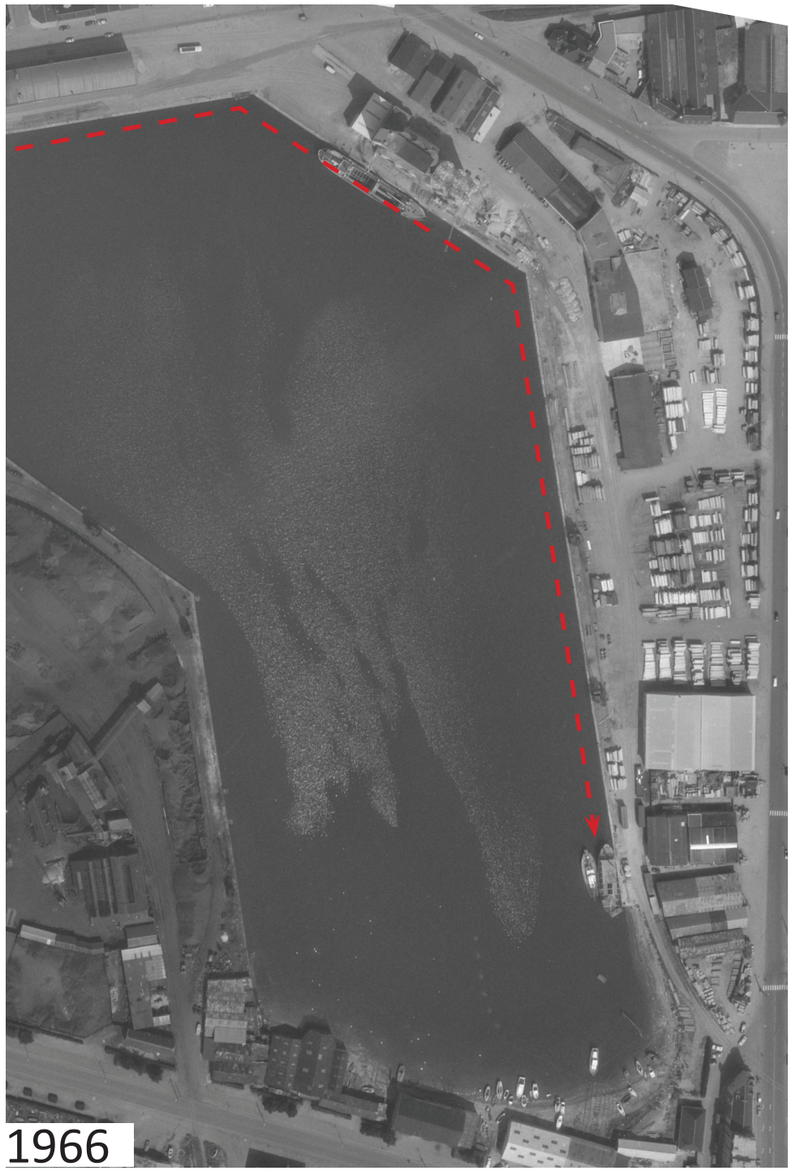
Figure 11. Vue du port, 1930, gallica.bfn.fr

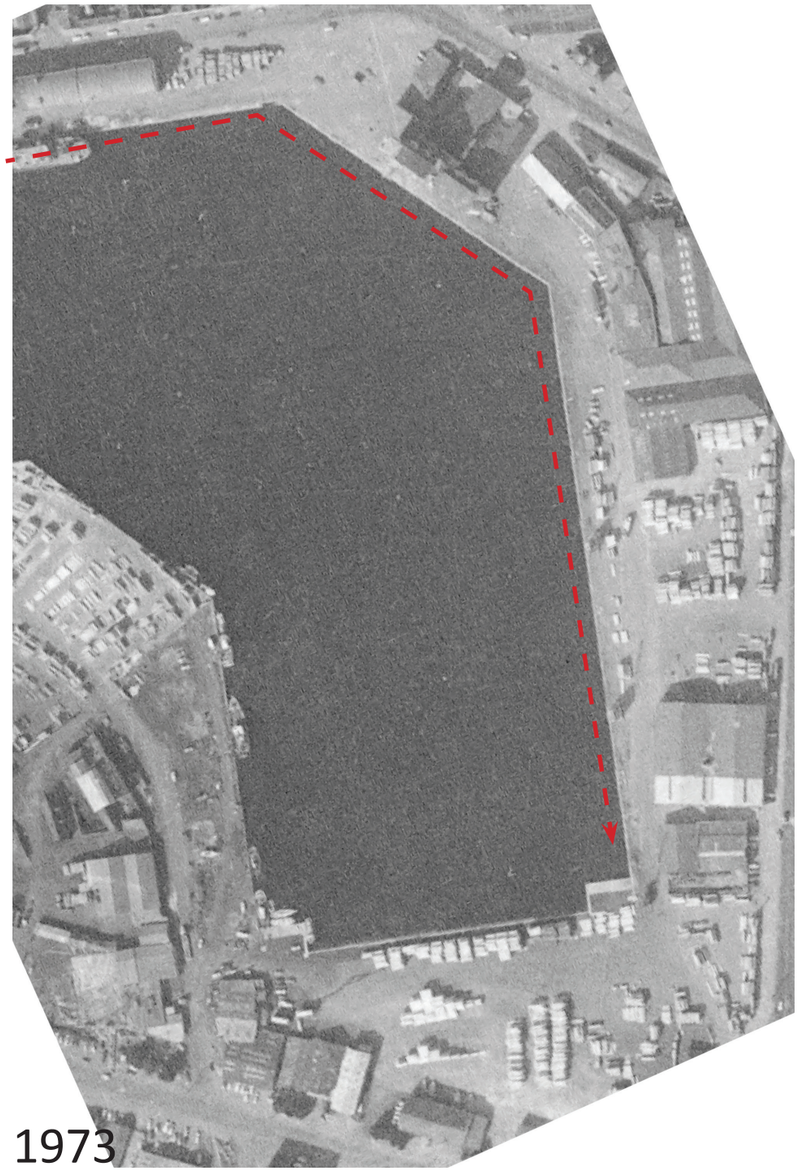
Figure 12. Vue des bassins, 1927, gallica.bfn.fr

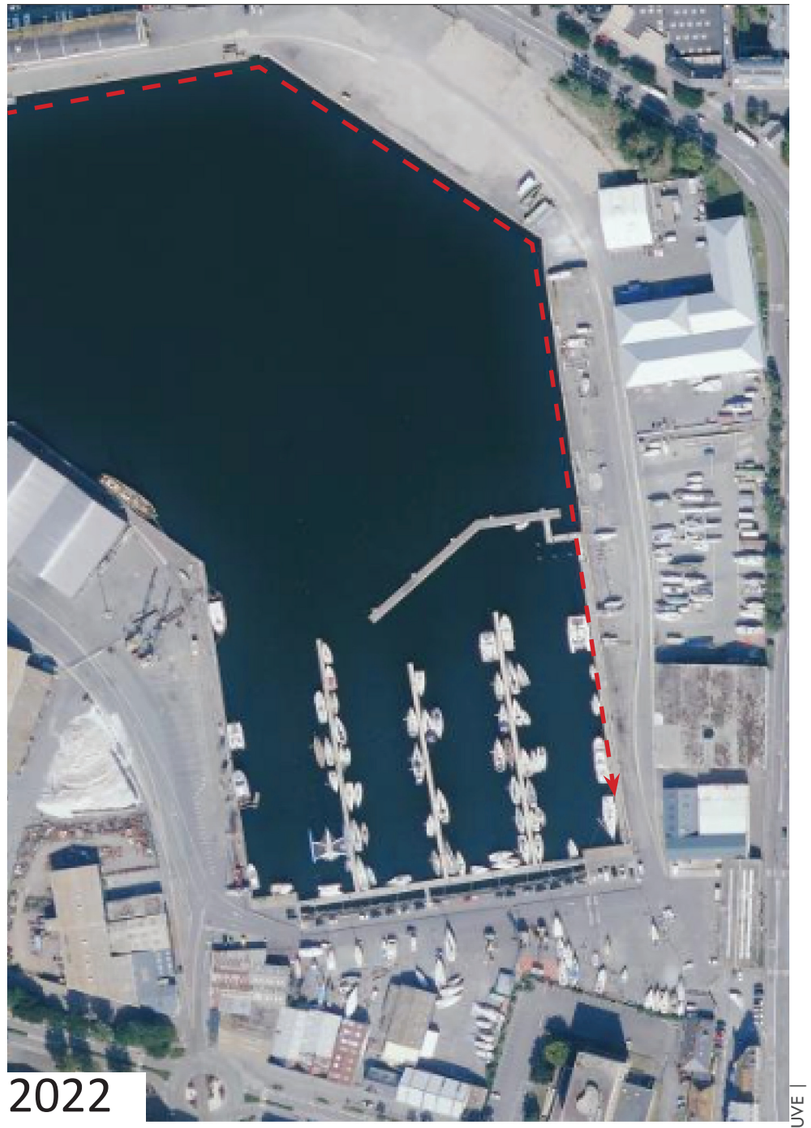
Figure 13. Carte postale , début XXe, Vue des bassins et des Trois Mâts devant partirs pour Terre-Neuve

Figure 14. Carte postale , début XXe, Le quai de Terre-Neuve

III. Evolution du quai de Terre-Neuve


1966


1973


2022

La photographie aérienne de 1966 montre l'état du bassin avant les aménagements du quai RO-RO en 1972.

Le linéaire du quai de Terre-Neuve est resté constant.

L'analyse historique des photographies aériennes disponibles sur le site https://remonterletemps.ign.fr/ montre que la configuration actuelle du site a été établie à partir du début des années 1970, notamment sur la partie Sud du bassin Duguay-Trouin.

Avant 1973, cette partie était aménagée selon un profil de plage sur lequel les bateaux venaient s'échoués.

A partir de 1973, il est identifié un quai droit et la construction du quai RO-RO.

C. DESCRIPTION ARCHITECTURALE DES OUVRAGES

I. Le quai de Terre-Neuve

Le quai de Terre-Neuve est un mur maçonné de type mur poids à redans, revêtu d'un parement de pierres disposés en opus incertum et terminé par un couronnement en pierre de taille.

Il présente un fruit de 1/6 puis 1/2 à partir de 7,86 CM.

Il présente 5 redans de maçonneries à l'arrière aux cotes 6,16 m, 7,86 m, 9,56 m, 11,26 m et 12,96 m CM,

La maçonnerie s'appuie sur un rideaux parafouille en bois d'une hauteur d'environ 4 mètres.

Du béton entre le rideau parafouille constitue ses fondations.

Pour la majorité, ces ouvrages sont constitués d'une maçonnerie de parement en appareillage régulier de pierres de tailles de bonne qualité alors que la maçonnerie dite de remplissage est faite d'un béton dit cyclopéen (agrégat de grandes dimensions) ou d'une maçonnerie de qualité inférieure.

Au regard des dates de construction, la nature des liants entrant dans la composition du mortier de maçonnerie peut être variable : il peut s'agir de chaux hydraulique, d'un mélange de chaux hydraulique et de chaux aérienne ou bien de ciment portland artificiel de « première génération ».

Des reprises en béton ont été repérées.



Figure 15. Vue générale du quai de Terre-Neuve, photographie AEI Janvier 2023

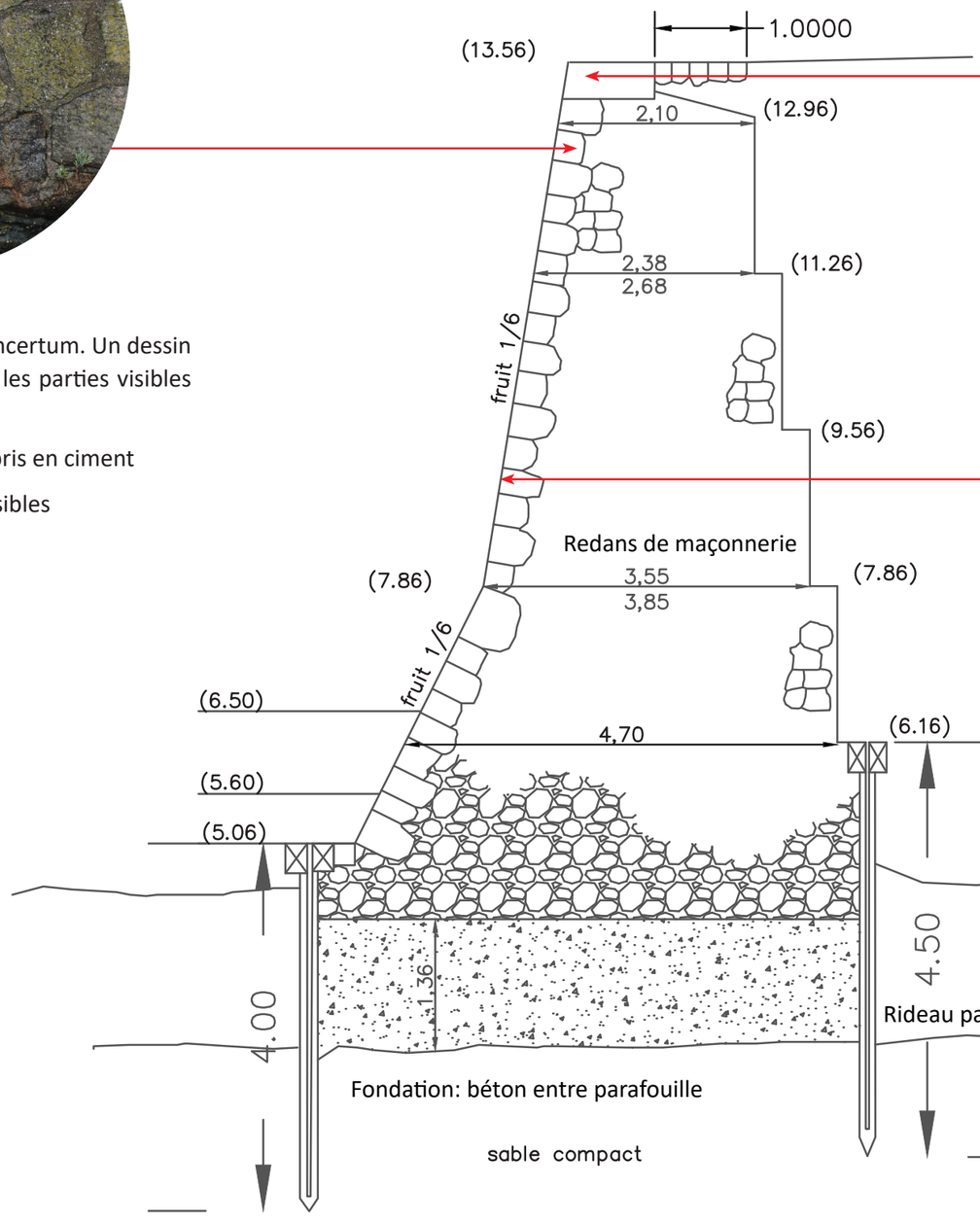


Parement

Moellons disposés en opus incertum. Un dessin particulier à conserver dans les parties visibles du quai

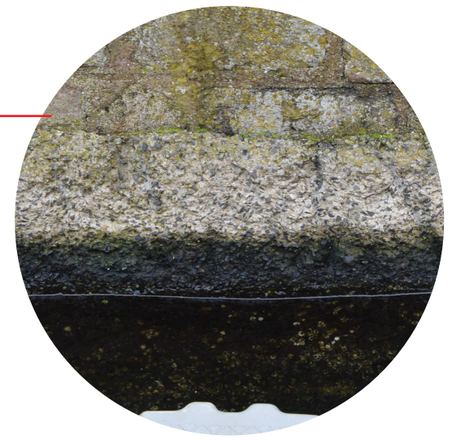
Joints épais à la chaux ou repris en ciment

Environ 7 rangs de pierres visibles





Couronnement pierre de taille (granit) à conserver



Reprise ponctuelles en béton

Exemples de calepinage







Calepinage de la pierre de couronnement vu depuis la chaussée.

II. Le quai RO-RO

En 1972, deux postes de roll-on et roll-off (RO-RO) sont aménagés au sud du bassin Duguay-Trouin. Ils permettent le chargement et le déchargement des voitures et des camions dans un bateau. Les ouvrages d'accostages ont été exécutés à l'extrémité Sud-Est du bassin Duguay Trouin au lieu-dit « Grève de Moka », entre les quais de Terre-Neuve et Sud-Est

Il s'agit d'une dalle en béton armé, sur pieux. Le rideau frontal est constitué par des palplanches métalliques battues au refus dans le rocher et retenues en tête par des tirants métalliques fixés sur un rideau d'ancrage mis en place en arrière dans le terreplein. Une poutre en béton armée de 1x1.5m est arasé à la côte sur la face accostable.

Le terre-plein (actuel quai Raymond l'abbé) est limité par un cordon d'enrochement entre les quais de terre neuve et sud est



Figure 16. Vue générale du quai Ro-Ro , photographie AEI Janvier 2023





Poutre de couronnement - Béton armé



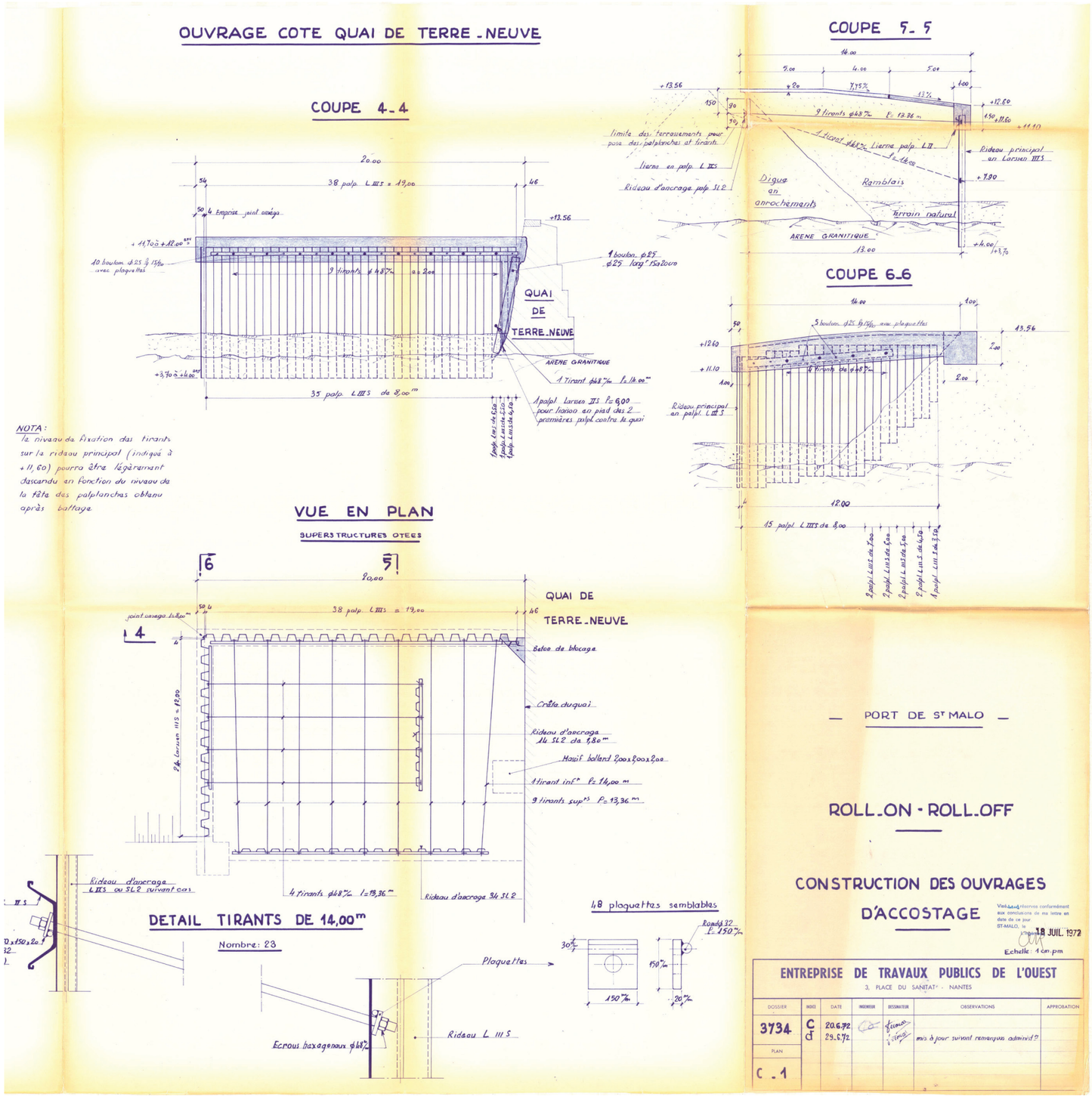
Cordon d’enrochement à reproduire après démolition

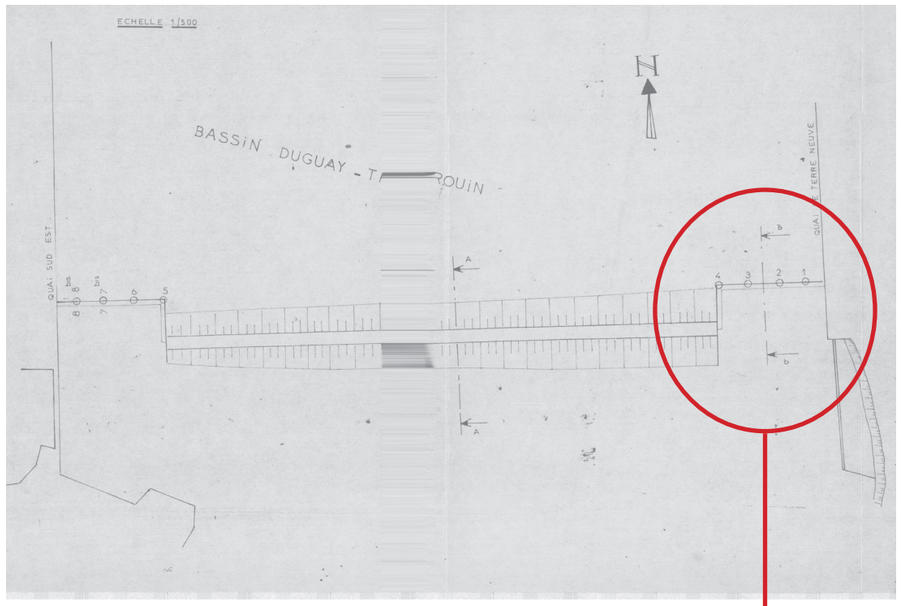




Rideau palplanche

Plans d’exécution 1972





Ouvrage concerné par la démolition

Figure 17. Construction des ouvrages d’accostage - 1972.

Figure 18. Bassin Duguay-Trouin, Construction RoRo , laboratoire régional, plan et coupe des sondages, extrait du plan.

D. BILAN SANITAIRE DES OUVRAGES

I. PATHOLOGIES OBSERVÉES

1. Altération des maçonneries

a. Cavités et effondrement



La perte des joints a entraîné à certains endroits le creusement et la perte des pierres. Les trous formés par ces manques sont appelés cavités.

Les quais sont lessivés, l'absence de joints a engendré la désolidarisation des maçonneries.

c. Confortation ciment



Certains désordres ont déjà fait l'objet de reprises en béton.

b. Ragréage ciment



Sur les façades du quai, on remarque de nombreux ragréages grossiers au ciment.

Ces ragréages peuvent être dû à des confortements et à la reprise des joints.

L'application du ciment a masqué une partie des pierres.

En plus d'une dégradation esthétique de l'ouvrage ces reprises dégradent les maçonneries.

d. Disjointoiement, lacunes et altérations



Les joints de mortier des murs de pierres sont vulnérables aux intempéries et notamment à l'eau. Leur exposition permanente provoque leur usure en profondeur, une désagrégation du mortier qui peut être accentuée par des mouvements liés à des problèmes structurels (bouffement, déversement, fissuration…), et /ou à la pousse de végétation.



La plupart des joints sont dégradés certains ont été comblés par du ciment.

La nature des matériaux de jointoiement est hétérogène.

Le disjointoiement généralisé sur l'ensemble des maçonneries du quai.

e. Fractures et fissures



Plusieurs fractures ont été relevées. Elles correspondent à des fentes importantes entre les maçonneries et mesurent plus de 5mm de largeur.

Les fissures correspondent à des fentes visibles affectant la surface des maçonneries. Par convention, la fissure a entre 0.2 et 2mm de largeur.

Les fissures verticales dans la maçonnerie au droit des effondrement sont signes de la désorganisation de ces dernières.

2. Végétation et colonisation biologique

a. Végétation



Dans les joints dégarnis ou en pied d'ouvrage peut s'installer de la végétation. Les racines des plantes dégradent à terme les joints.



b. Coquillage et faune marine



Les pieds des ouvrages sont soumis aux marées. L'eau de mer amène une faune marine qui colonise et s'installe sur l'ouvrage. Algues, coquillages et microorganisme ont ainsi pu être repérés. Cette faune en s'accrochant, dégrade les maçonneries.

3. Equipements portuaires

a. Rouille sur les éléments métalliques



L'ouvrage présente divers équipements portuaires : échelles, crosses, anneaux, bollards sont soumises aux aléas climatiques et aux sels marins. Ces éléments sont aujourd'hui rouillés au point d'être fragilisés ou dangereux.



17 organeaux sont répartis le long du quai. Ils présentent une corrosion généralisée.



Trois échelles en acier galvanisé sont insérées dans une échancrure de la structure du quai.

On note une corrossion généralisée, la déformation des barreaux et certains manquant.

4. Chaussée

a. Affaissement du terre-plein



La chaussée présente des problemes d'évacuation des eaux pluiviale qui engrendrent des infiltrations et la dégradation des maçonneries.

L'affaissement du terre - plein est en un exemple.



Les murs maçonnés sont ornés par des pierres de couronnement en granit.



On remarque la présence de railsn, parallèles au quai de Terre-Neuve.

E. PROPOSITIONS DE TRAVAUX - POINTS DE VIGILANCES ARCHITECTURAUX

I. Travaux à envisager sur l'ouvrage

Le bilan sanitaire réalisé sur l'ouvrage et nos observations sur le site nous ont permis de mettre en évidence les pathologies et désordres du quai de Terre-Neuve.

Ce chapitre se consacre aux travaux qui doivent être envisagés afin de réparer les parties effondrées du quai, remédier aux désordres structurels et embellir l'ouvrage.

Les travaux prendront en compte l'intervention en milieu marin avec les contraintes hydrauliques et environnementales qu'ils impliquent.

Le chantier ne devra pas occasionner obstacle à la qualité des eaux et à l'écoulement, notamment lors des marées.

Les travaux nécessiteront la mise en place de dispositifs n'occasionnant pas de rejet dans la mer ni mise en suspension de matériau étranger.

Pour limiter la mise en suspension des mortiers et des bétons, une attention particulière sera portée à la qualité des matériaux : prise rapide, qualité PMES.

La récupération des déchets des matériaux de type mortier et béton sera effectueé avant chaque marée haute

1. Reprise des maçonneries du quai de Terre-Neuve

- La reconstruction des parements se fera par maçonnerie, sur la partie de visible en permanence de l'ouvrage (côte 11,50m)
- Les pierres qui se sont éboulées seront réemployées après avoir été nettoyées.
- Pour l'ensemble des maçonneries il serait pertinent d'effectuer un nettoyage par hydrogommage ou microgommage sous brouillard d'eau. Cette méthode est la plus adaptée et la moins nocive.
- Veiller à consolider les fissures et le remplissage de l'ouvrage avec des injection pour remplir les vides si nécessaire.
- Conserver les couronnements en pierre de taille, granit.
- Rejointoiement généralisé de l'ouvrage

Pour l'ensemble des parements, il serait pertinent d'effectuer un rejointoiement. Les joints existants réalisés en ciment devront être dégarnis sur une profondeur au moins égale à deux fois la largeur du joint. Ils seront lavés avant regarnissage.

Le mortier de garnissage devra être de teinte proche de celles des pierres. Ce même mortier sera utilisé pour la reprise des fissures et des fractures. Celles-ci seront remaillées par injection de coulis.

Pour validation, l'entreprise exécutante proposera des échantillons pendant la période de préparation.

- Dévégétalisation généralisé de l'ouvrage
- Un nettoyage des algues, et un décapage des coquillages et micro-organismes devra être engagé en pieds de l'ouvrage et sur la cale au droit des zones de travaux.
- Des fourreaux sont à prévoir pour l'éclairage des échelles.
- Remplacement des 3 échelles
- Après démolition, le quai Ro-Ro sera repris de la même manière que le quai Raymond l'abbé, à savoir réalisation d'enrochement devant une poutre de couronnement en béton armé.



Intégration de l'éclairage,dans la pierre de couronnement

Incrustation de spots lumineux

TBM environnement
Siège social :
2 rue de Suède - bloc 3
56400 AURAY
Tel 02.97.56.27.76
contact@tbm-environnement.com
www.tbm-environnement.com