

Port de Saint-Malo - projet de modernisation du terminal ferry
du Naye
Comité de suivi #7

COMPTE-RENDU				
Objet :		Lieu :	Date :	
		Le Carré, ancien bâtiment de la CCI	05 février 2025 18H00-20H00	
INTERVENANTS	INTERLOCUTEUR	Coordonnées	Participant	Diffusion
Région Bretagne	Stéphane Perrin-Sarzier	stephane.perrin@bretagne.bzh	×	
	Carole Le Bechec		×	
	Huy-San Tang, Anthony Fossard, Sébastien Hamard, Florian Kopp, François Amiot		×	
SEM Breizh	Mikael Goupil Christophe Jgouic		×	
Collège des Institutions	Etat (Sous-Préfecture) M Brugnot			×
	Etat (DML) M Hervé		×	
	Etat (PAF), Mme Colas		×	
	Etat (Douanes) M Simon			×
	Mairie de St Malo, M Lurton, maire,			×
	Maire de Saint Malo, M Nivot, DGA		×	
	Agglomération de St Malo, M Wolken		×	
	Ville de Dinard, M Salmon, M Fontaine			×
	SPL Destination SMBMSM, M Belloir			×
Collège des acteurs économiques	Capitainerie, M Le Nénan, M de la Broise		×	
	Comité de pêche de St Malo, M Leclerc			×
	Brittany Ferries, M Gabriel, Mme Dargent		×	
	Condor Ferries, M Wakefield, M Haurez			×
	Pilotes et Union maritime, M Bourbon		×	
	EDEIS, M Pichon, M Tanioux		×	
	Représentants Dockers, M Rio		×	
	Union maritime			×
	IMCA, Mme Guinemer			×
	UCSS, Mme Le Saux			×
Collège des riverains non organisés, associations	Usagers et de la Plaisance de Saint-Malo, M Maybon			×
	A Velo Malo, M Rousseau		×	
	ADICEE, Mme Guilloret,		×	
	OSONS, M Bouffort		×	

environnementales et cadre de vie	Eau et Rivière de Bretagne, Mme Ollivier-Lorphelin		X	
	BRETAGNE VIVANTE - SEPNB - RANCE EMERAUDE (membre de France Nature Environnement), M Goguel, Mme Lejerme		X	
	SPEFF, Mme Feuvrier			X
	M Pavie			X
	M Bessec		X	
	M Carsin			X
	Mme Dupont		X	
	Droits de cité-Intra muros, M Emmanuel,		X	
	APPSAM, M Collin, M Lelievre, M Margron		X	
	ADCIM, Mme Lescaut			X
	Intra Malo, M Barbieux, M Barbe-Mintiere		X	
	Collectif Sablons / APPSAM M Margron		X	
	Veille Environnement Patrimoine M Croguennec		X	
	Collectif Perspectives malouines M Lointier, M Revert		X	

Introduction

Monsieur Perrin-Sarzier accueille les participants et rappelle qu'il était convenu que ce comité se poursuivrait au moins jusqu'à l'entrée en fonction du terminal.

Il redonne quelques indicateurs de temps : la première réunion publique sur le sujet a eu lieu le 1^{er} octobre 2020, la concertation sous différentes formes s'est poursuivie jusqu'au début de 2024. L'an dernier a été consacré à la phase règlementaire. Nous entrons dans la phase travaux et c'est l'objet de ce comité de suivi.

Ce projet représente 20 M€ d'études et 130 M€ de travaux, dont 42 pour le volet terrestre, le reste pour le volet nautique. Sur le volet terrestre, la moitié des 42 M€ concerne le terre-plein et l'interface ville-port, et l'autre moitié les bâtiments. 1/3 des 87 M€ du volet nautique concernent le dragage, le reste correspondant au poste 1. Le financement est essentiellement assuré par le Conseil régional. La Ville apporte 1 M€ et l'Etat un peu plus de 3 M€ dans le cadre du CPER. L'Europe a apporté 0.5 M€ pour contribuer aux études.

L'importance des travaux nautiques s'explique par la nécessité de répondre aux besoins des compagnies, et de fiabiliser les heures d'escales, afin de garder une attractivité suffisante. Nous avons travaillé avec les commandants des compagnies et les pilotes pour ajuster les dragages. Il y a également de nombreux sujets visant à limiter l'impact sur l'activité portuaire, et sur la ville elle-même. Ainsi, les sédiments extraits seront amenés par voie d'eau dans les bassins, sans recours au transport routier.

Enfin, l'intérêt de cet investissement réside également dans son adaptation aux besoins liés aux nouvelles modalités de passage de frontière. Nous sommes encore en attente d'éléments sur ce point. Mais il est important de faciliter les flux à l'intérieur pour éviter les débordements sur les espaces de circulation. Nous continuons de travailler avec l'agglomération sur un projet de plateforme rétro portuaire qui permettrait de stocker les camions à l'extérieur de la ville.

Madame Tang rappelle que les comités de suivi sont des lieux d'information et d'échange. La présente réunion sera articulée selon deux temps : un rappel des procédures menées, puis le calendrier des

prochains travaux. Elle appelle les participants à ne pas hésiter à faire part de sujets qu'ils souhaitent voir abordés lors des prochaines réunions.

Monsieur Méteau informe que l'arrêté d'autorisation environnemental a été signé le 18 octobre 2024. Cet arrêté prévoyait l'instauration d'un comité de suivi environnemental qui doit se réunir au moins deux fois par an pendant les travaux puis une fois par an pendant 10 ans. Un système de partage des informations est prévu. La composition de cette instance est détaillée.

Il ajoute qu'une mise à jour des états de référence a été réalisée. Ils concernent les oiseaux (le goéland, le moineau domestique) la flore, les chiroptères, les poissons (en particulier les anguilles qui n'ont pas été inventoriées dans l'avant-port), la qualité des sédiments qui seront dragués pendant les travaux, les herbiers marins, les gisements de moules.

Madame Tang ajoute que ces analyses permettent d'améliorer la connaissance sur ces sujets et ne servent pas seulement à mesurer l'impact des travaux.

Monsieur Méteau précise qu'une mise à jour de l'état acoustique a été réalisée début 2025.

L'objectif de ces études est de vérifier s'il y a des évolutions par rapport aux états initiaux réalisés précédemment. S'il en est constaté, il faut établir un porté à connaissance.

Un premier porté à connaissance a concerné le suivi de turbidité et le ressuyage des sédiments dragués. Un autre a porté sur une adaptation des méthodes de dragage, mais il ne sera pas utile car elles resteront finalement inchangées. Un autre porté à connaissance est à venir. Il concerne les méthodes d'effarouchement sonores et la prise en compte des moineaux domestique et d'un gite potentiel de chauves-souris.

Monsieur Perrin-Sarzier ajoute que l'aire de stockage des sédiments ne sera pas visible de la voirie, mais que les travaux de mise en place ont débuté. Ces sédiments seront transportés par voie d'eau, ressuyé, puis confinés dans les caissons construits dans la forme de radoub, et servant à la construction des embectages. L'aspect de ceux-ci a été travaillé avec les ABF.

Une personne demande si la construction des embectages fait partie de la première phase des travaux. La réponse est positive.

Madame Tang précise que les portés à connaissance font l'objet d'une réunion préalable avec les autorités afin de valider la faisabilité avant l'écriture du document.

Une personne demande ce que signifie « Ressuyage ». Il s'agit de faire s'évacuer l'eau des sédiments dragués.

Une personne s'interroge sur l'usage des sédiments : remplir les caissons et également mettre à niveau le terre-plein ? Par ailleurs, elle souhaite savoir si le bassin Jacques Cartier sera également utilisé pour le stockage des sédiments du port de plaisance.

Madame Tang répond que la partie sableuse des sédiments pourra être utilisée pour niveler le terre-plein. Les vases seront utilisées pour remplir les caissons. Concernant le port de plaisance, il est trop tôt pour savoir où seront stockés les sédiments. A l'issue des travaux du terminal du Naye, la Région s'est engagée à ce qu'il n'y ait plus aucun sédiment résiduel issu de ce chantier sur le site.

Une personne demande comment sont enfermées les vases qui vont lester les caissons préfabriqués. Madame Tang précise que les caissons sont étanches, séparés par des alvéoles étanches entre elles. Au moment de leur réalisation, les caissons seront remorqués sur site et remplis par les vases ressuyées. Les caissons seront ensuite refermés hermétiquement. Un suivi d'étanchéité sera réalisé par la suite.

Une personne s'interroge sur la qualité des eaux de ressuyage qui s'écouleront dans le bassin Jacques Cartier. Une présentation du bassin de ressuyage est effectuée. Un bassin de décantation permettra de rejeter des eaux non turbides. Par ailleurs, un suivi en continu de la qualité des eaux rejetées sera

effectué (prélèvement et analyses). Si des écarts sont constatés, des mesures supplémentaires seront prises.

La même personne demande quelles pollutions sont présentes sur ces sédiments. Madame Tang répond qu'il s'agit de sables marins, sans pollution identifiée. Cela concerne la zone d'évitage qui sera la première à être traitée.

Monsieur Perrin-Sarzier ajoute qu'une visite sur site peut être organisée lorsque les installations seront en fonctionnement. Concernant le port de plaisance, le calendrier n'est pas le même que celui du terminal, et le sujet de réemploi est pris en compte dans les réflexions. Par ailleurs, cela concerne une volumétrie moindre.

Les sédiments du poste 2 et du périmètre de la Bourse sont plus exposés à la pollution. Ce sont plus les sédiments que l'eau qui sont pollués d'ailleurs. Tant qu'on n'y touche pas, cela ne relargue pas plus au large, mais on a vérifié que les interactions entre le bassin et la mer n'étaient pas trop importants.

Une personne s'interroge sur l'aspect des ouvrages : la passerelle métallique du poste 1 est rouillée. Monsieur Perrin-Sarzier répond que cet ouvrage va être déconstruit et qu'un nouveau poste sera mis en place dans la phase 2 des travaux. Madame Tang ajoute que les couleurs sont un sujet important pour l'ABF.

Madame Tang présente la mise à jour du planning des travaux qui s'étaleront jusqu'en 2028. Les travaux sur le poste 1 concernent un horizon à 2030.

Monsieur Guehennec présente le phasage détaillé des douze prochains mois. Le mois de février est celui de la préparation des travaux maritimes. Le dragage démarrera fin février. Madame Tang ajoute que les images projetées sont issues de la maquette BIM du projet qui reprend l'ensemble des données, associées à un temps donné (maquette 4D qui permet de prévoir l'état du chantier à une date précise).

Monsieur Guéhennec précise qu'au printemps, les lots du chantier terrestres auront été notifiés et que l'on assistera aux travaux préparatoires terrestres. Concernant les travaux maritimes, ils concerteront la fin du dragage, et le ressuyage. Monsieur Perrin-Sarzier ajoute que les bâtiments déconstruits à cette période sont des bâtiments logistiques principalement, ainsi que le bâtiment du pilotage.

Une personne demande si la démolition de ces bâtiments va entraîner la fermeture de l'accès à la gare maritime. Madame Tang précise que ces premières déconstructions concernent des locaux techniques et des sanitaires permettant la construction du parking provisoire. Les nouveaux sanitaires seront installés sur le parking de la capitainerie.

Monsieur Guéhennec informe que la fin d'année verra la préparation de la phase 2 des travaux maritimes, et le début de la construction de la gare maritime. Madame Tang que la configuration présentée durera environ 18 mois, temps de la construction de la gare.

Dès la toute fin de 2025, le dragage et la déconstruction des embectages commenceront.

Madame Khalil présente les caractéristiques du dragage et du ressuyage des sédiments. Monsieur Perrin-Sarzier rappelle que le déroctage ne se fera que mécaniquement. Il n'y aura pas d'utilisation d'explosifs. L'objectif de cette opération est de fiabiliser et élargir les horaires des escales, d'accueillir le Saint Malo, dont le tirant d'eau est supérieur de 50 centimètres à celui de son prédécesseur. Un long travail a été mené avec les commandants des navires et les pilotes pour identifier le bon niveau d'intervention.

Madame Khalil ajoute des informations sur les impacts de ces travaux : des travaux nocturnes sont envisagés et font l'objet d'une demande d'autorisation en cours d'instruction. Par ailleurs, l'utilisation de barges sans augmenter le nombre de sassées de l'écluse limitera l'impact sur la circulation routière. Enfin, les compagnies maritimes ont été informées des limitations d'horaire.

Madame Tang ajoute que les travaux nocturnes ne devraient pas générer de nuisances particulières en raison des techniques utilisées.

Une personne demande le nom de l'entreprise retenue pour effectuer les travaux. C'est l'entreprise Merceron.

Monsieur Méteau détaille les suivis environnementaux qui vont être menés pendant les premières opérations de dragage. Un suivi de turbidité sera réalisé grâce à cinq bouées. L'objectif est d'obtenir un suivi de turbidité en temps réel. Si les seuils d'alerte ou d'arrêt sont dépassés, il s'agira avant tout de comprendre les causes. Cela pourra aller jusqu'à l'arrêt de chantier en cas de dépassement du deuxième seuil. La localisation des bouées a été validée avec la commission nautique locale afin de prendre en compte l'ensemble des contraintes.

Madame Tang ajoute que les bouées sont installées sur un large périmètre, afin de suivre largement en amont et en aval, ainsi qu'aux abords des herbiers.

Une personne demande si un interfaçage des informations est prévu avec l'EPTB qui assure un suivi de la gestion des sédiments en Rance et qui a effectué des mesures de turbidité. Il doit émettre des préconisations prochainement sur les conditions d'exploitation du barrage de la Rance. Il semble que lors de gros coups de vent, la turbidité augmente. Ainsi, cela serait utile de ne pas faire rentrer d'eau en Rance à ces périodes pour ne pas faire entrer de sédiments.

Madame Tang rappelle que l'EPTB est associé au comité de suivi environnemental et est donc informé des mesures de suivi du chantier. Monsieur Perrin-Sarzier ajoute que, dans la mesure où la donnée est collectée, il n'y a pas de raison de ne pas la mettre à disposition, ce que confirme Madame Tang en évoquant le partage de l'ensemble des rapports et études avec le comité de suivi environnemental. Pour cela, une plateforme numérique a été créée.

Monsieur Méteau aborde le sujet du déroctage et de son impact sur les mammifères marins. Des mesures de suivi acoustique sous-marines seront mises en jeu pour détecter la présence de mammifères et vérifier le champ sonore des opérations. Pendant le déroctage, un démarrage progressif des travaux permettra aux éventuels animaux présents de s'éloigner. Enfin, un suivi visuel par des observateurs spécialistes aux abords des travaux sera mené trente minutes avant le démarrage des opérations. Si un mammifère est repéré, les travaux sont reportés ou arrêtés.

Madame Tang invite les participants à poser des questions.

Une personne demande s'il y a un responsable du suivi des opérations de dragage. Le bureau d'études SCE Environnement a la charge du contrôle extérieur de cette partie. L'entreprise Merceron dispose également de bureaux d'études dédiés au contrôle interne. Monsieur Perrin-Sarzier ajoute que les données des rapports sont mises à disposition du comité de suivi environnemental. Il se dit favorable à leur publication auprès du comité de suivi. Madame Tang propose que le rapport annuel de l'ensemble des suivis soit publié sur le site internet de la Région et que, si un sujet particulier intéresse une des parties prenantes, le détail lui soit communiqué.

Monsieur Perrin-Sarzier propose que lors d'une prochaine visite de l'installation de ressuyage et du matériel de mesures, soit évoqué le rapport d'analyse.

Une personne demande quelle est l'articulation entre les différentes expertises et contrôles nécessaires à la réalisation d'un tel projet tant du point de vue terrestre que maritime. Madame Tang répond que, sur le volet terrestre, le projet est mené par un groupement, dont le mandataire est AREP, et qui comprend EGIS (VRD), Ataxis (SSI), Madec architecture, Lalu paysages. La région mandate par ailleurs directement un contrôleur technique **XXX**. Sur chacune des thématiques, il existe un contrôle extérieur, en plus du pilotage par SemBreizh, mandataire de la partie terrestre. Sur la partie nautique, le groupement SCE /Fondouest est le maître d'oeuvre. Arcadis est assistant à maîtrise d'ouvrage sur le volet technique : il revoit les livrables produits par le maître d'oeuvre et fait éventuellement des observations. L'objectif est d'aboutir à des solutions qui conviennent à tous.

Par ailleurs, des contrôleurs extérieurs vérifient la bonne réalisation des opérations, par exemple au travers de relevés bathymétriques pour contrôler les dragages, ou de contrôles qualité du béton.

Une personne demande des précisions sur le fonctionnement du groupement de maîtrise d'œuvre de la partie terrestre. Madame Tang répond qu'Arep est mandataire du groupement. A ce titre, il coordonne la production des études et s'assure de la bonne coordination de la phase travaux. Il est probable que Madec Architecte assure avec Egis le suivi des travaux.

Madame Tang propose de présenter l'ensemble des intervenants lors d'un prochain comité de suivi. Monsieur Perrin-Sarzier ajoute que l'un des critères de réussite d'un projet architectural est que l'architecte suive son chantier. C'est d'autant plus important quand le chantier se déroule en site occupé. Le comité de suivi contribue à démontrer que le chantier sera surveillé.

Une personne s'interroge sur les caractéristiques d'un bateau prévu pour exploiter la liaison avec Jersey. Il craint des nuisances sonores. Par ailleurs, il est question de départs plus tardifs vers Jersey, de navigations plus longue, limitant ainsi la durée de présence à Jersey. Cela ne va-t-il pas faire perdre de l'attrait à la liaison ?

Monsieur Perrin-Sarzier rappelle que le sujet des nuisances sonores avait été abordé dès le début de la concertation, et que le travail avec la compagnie Condor avait permis de trouver des solutions. Il informe qu'il a exprimé auprès de la compagnie prestataire actuel qu'il n'était pas concevable de revenir sur cet acquis. Il est dans l'attente d'un retour, la saison commençant fin mars. Des mesures de bruit seront effectués en collaboration avec Edeis.

Le courant de quai est de toute façon prévu dans le projet, ce qui limite l'impact éventuel de cette question dans le temps. Un renouvellement de flotte est par ailleurs prévu. Une attention particulière est portée à la question des nuisances sonores éventuelles.

Concernant les horaires d'escale, la Région Bretagne est l'autorité portuaire. Le port de Saint Malo va devoir trouver des solutions pour que les opérateurs puissent fonctionner de manière équitable. Cette année, Brittany ferries et Condor ont déposé leurs horaires en premier. Ils ont donc une priorité dans l'attribution des horaires. Cette information a été partagée avec les parties prenantes.

A partir de l'année prochaine, il est probable que le dépôt des horaires d'escales soit simultané. Pour organiser les rotations, il faut tenir compte de l'horaire du Saint Malo, qui est le bateau à la plus forte capacité, alors que seule la rampe 2 sera accessible.

Monsieur Perrin-Sarzier exprime son regret que des communication désordonnées aient été publiées sans que l'autorité portuaire ait validé les horaires. Concernant l'attractivité de la place malouine, avoir plusieurs compagnies et gérer un passage de frontières plus complexe vont montrer l'intérêt du projet de modernisation du terminal. Depuis plusieurs années, il est prévu une marche à blanc de l'EES. Elle est indispensable pour gérer les flux correctement.

Monsieur Perrin-Sarzier estime que le projet va permettre de fiabiliser les escales en travaillant sur le chenal, améliorer les horaires d'escales, sécuriser la présence de plusieurs compagnies. Le moment actuel est particulier et il géré par la Région et Edeis.

Une personne s'interroge sur le fonctionnement futur et l'avitaillement du Saint Malo, bateau hybride fonctionnant en partie au gaz. L'approvisionnement en gaz se fera par bateau et non pas à terre. Monsieur Dargent informe qu'il est prévu que l'entrée et la sortie du chenal soient effectuées en mode électrique, ainsi qu'une partie de l'escale (avant l'installation du courant à quai). Le rechargement en électricité se fera pendant la traversée. Il ajoute que plusieurs clients lors de la traversée inaugurale ont fait part de leur surprise car il y avait peu de vibrations et de bruit.

Monsieur Perrin-Sarzier propose que le sujet du ressuyage fasse l'objet d'une visite sur site en amont du prochain comité de suivi, avant ou après les vacances estivales. Il invite les participants à proposer des sujets et rappelle que des visites de chantier seront organisées. Il remercie les personnes présentes et conclut la réunion.

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