

cndp Commission nationale
du **débat public**

BILAN DE LA CONCERTATION

Concertation préalable décidée au titre de l'article L. 121-8 du
code de l'environnement

Concertation préalable relative au projet de
modernisation du terminal ferry du Naye (Saint-
Malo)

Du 1^{er} octobre au 13 novembre 2020

Nom des garants :
Danielle FAYSSE
Pierre GUINOT-DELÉRY

Date de remise du rapport : 14 décembre 2020

SOMMAIRE

| | |
|---|-----------|
| AVANT-PROPOS | 3 |
| INTRODUCTION | 4 |
| Le projet, objet de la concertation..... | 4 |
| La saisine de la CNDP..... | 6 |
| Garantir le droit à l'information et à la participation..... | 6 |
| LE TRAVAIL PREPARATOIRE DES GARANTS | 7 |
| Travail mené avec le Conseil régional de Bretagne..... | 7 |
| Les résultats de l'étude de contexte | 8 |
| L'élaboration du dispositif de concertation | 10 |
| LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION | 13 |
| SYNTHESE DES ARGUMENTS EXPRIMES..... | 14 |
| Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation..... | 14 |
| Perspectives d'évolution du projet résultant de la concertation..... | 16 |
| AVIS SUR LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION | 17 |
| Le droit à l'information a-t-il été effectif ? | 18 |
| Le droit à la participation a-t-il été effectif ?..... | 18 |
| DEMANDE DE PRECISIONS ET RECOMMANDATIONS AU RESPONSABLE DU PROJET | 19 |
| Précisions à apporter de la part du responsable du projet..... | 20 |
| Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique | 20 |
| LISTE DES ANNEXES | 20 |

AVANT-PROPOS

Le présent bilan est rédigé par les garants de la concertation préalable. Il est communiqué par les garants dans sa version finale le 14 décembre 2020 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement). www.bretagne.bzh/actualites/modernisation-du-terminal-ferry-du-naye.

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté, sous deux mois, sa réponse à ce bilan, réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

INTRODUCTION

Le projet, objet de la concertation

Les informations et documents figurant dans cette première partie sont issus du dossier de concertation, disponible sur le site de la concertation.

- Responsable du projet : Le Conseil régional de Bretagne et, plus particulièrement, la mission dédiée au projet au sein de la direction des ports, aéroports et du fret (DPAF).
- Situation du projet dans l'ensemble portuaire et la Ville :



- Objectifs du projet selon le maître d'ouvrage : rénover les installations du Terminal du Naye et permettre une meilleure insertion de l'équipement dans son environnement urbain.
- Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat :

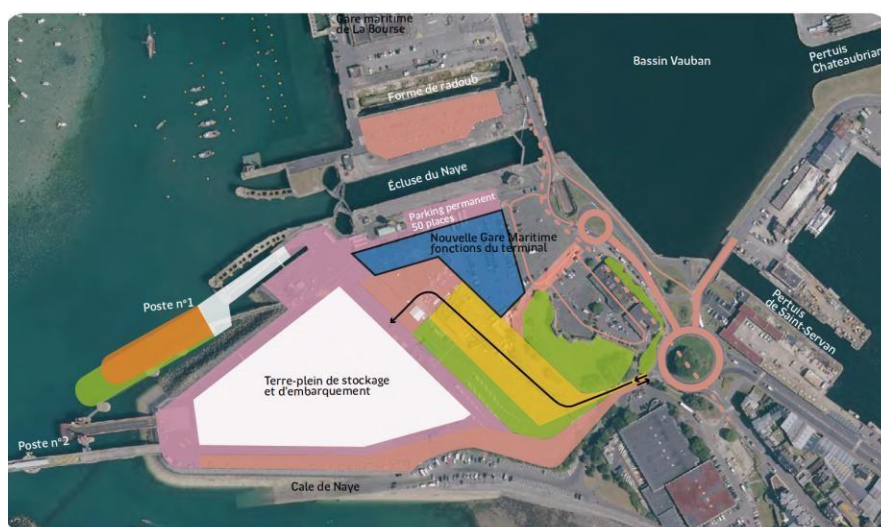
Le Terminal du Naye accueille, à Saint-Malo, le trafic (fret et passagers) des ferries assurant des liaisons avec la Grande-Bretagne et les îles Anglo-Normandes. Initialement créée en 1925, l'équipement a été détruit durant la 2nde guerre mondiale puis reconstruit en 1945. Il se caractérise aujourd'hui par une réelle vétusté de ses différentes composantes (quais d'amarrage, bâtiment d'accueil du public, parking, dispositifs de contrôle et d'embarquement, circulation aux abords). La Région Bretagne, autorité portuaire pour les 22 ports bretons, entend donc procéder à une rénovation globale en cohérence avec son souhait de conforter le développement du port de Saint-Malo dans son ensemble. Par ailleurs, une dimension importante du projet concerne la relation « ville - port » dans la mesure où le Terminal, comme le port lui-même, est étroitement imbriqué dans le tissu urbain.

Tel que soumis à la concertation préalable, le dossier comporte une option de référence et trois scénarios détaillés dans le dossier de concertation :

- L'option dite « de référence » est la plus proche de ce que l'on pourrait aussi nommer « option 0 ». Elle ne prend en effet en compte que des travaux obligatoires du fait de l'obsolescence des installations et donc liés à des considérations de sécurité et de sûreté. Toutefois, ce scénario inclut également l'amélioration des liaisons entre la ville et le port. A bien des égards, on peut, de fait, considérer que cet aspect doit être traité « toutes choses égales par ailleurs ».

- En plus des travaux évoqués dans l'option de référence, *le scénario 1* repose sur la déconstruction et la reconstruction du poste à quai n°1. Il s'agirait d'optimiser les conditions d'accès et les usages de cet équipement en le rendant opérationnel de manière permanente. Cela permettrait de désengorger le poste n°2 et ouvrirait la possibilité d'une escale supplémentaire l'après-midi.
- *Le scénario 2* prévoit, lui, l'approfondissement et l'élargissement du chenal d'accès. Il en découlerait une capacité d'accueil de plus grands navires et la mise en place d'horaires d'escales plus attractifs qu'à l'heure actuelle. L'activité serait concentrée sur le poste n°2 dont l'accessibilité serait améliorée. En revanche, le poste n°1 serait abandonné, ce qui rendrait impossible la gestion de deux escales simultanées.
- *Le scénario 3*, privilégié par le maître d'ouvrage au moment où s'est organisée la concertation (« l'option la plus en phase avec sa stratégie pour offrir le niveau de service le plus élevé » ainsi que l'exprime le dossier de concertation), réunit la plupart des travaux énumérés dans les trois options précédentes. Il y ajoute la construction d'une nouvelle gare maritime et la refonte complète du terre-plein.

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



| | |
|---|---|
| | Zone 1 : accueil et contrôle véhicule |
| | Zone 2 : stationnement avant embarquement |
| | Zone 3 : support ZAR |
| | Zone 4 : accueil gare maritime + fonctions : Compagnies, PAF, Douanes, Pilotes, etc |

| | |
|---|--|
| | Zone 5 : personnel, usagers et secours |
| | Zone 6 : accueil, attente PL hors ZAR |
| | Zone 7 : sortie VL / PL |
| | VL vers la zone d'embarquement |
| | PL vers la zone ZAR |

Enfin, le bilan financier des différents scénarios s'établit ainsi :

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

- Contexte du projet : par rapport à la décision initiale d'engager le projet, et au-delà des considérations structurelles évoquées ci-dessus, trois éléments importants peuvent modifier tant ses contours que son principe. Il s'agit des conséquences de la confirmation du Brexit, de la manière dont l'actuelle crise sanitaire pourra influencer sur les échanges touristiques et commerciaux, et éventuellement du résultat des futures élections régionales.
- Calendrier du projet (*selon scénario 3*) : le début des travaux est, pour l'instant, prévu en 2023 et la mise en service de l'installation rénovée pour fin 2025/ début 2026.
- Schéma décisionnel : il appartiendra à l'exécutif régional de faire approuver par l'assemblée délibérante les suites qui seront données au projet et, bien entendu, si la décision est prise de le poursuivre, la forme définitive qu'il revêtira.

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

La saisine de la CNDP

- Contexte de la concertation : la saisine de la CNDP s'est effectuée après la décision de principe du Conseil régional de Bretagne d'entreprendre la rénovation du Terminal. A ce stade, la concertation pouvait s'engager en intégrant l'hypothèse de ne pas réaliser l'opération. D'autre part, comme indiqué par ailleurs, plusieurs scénarios ont été intégrés dans le dossier de concertation.
- Décision d'organiser une concertation préalable L 121-8

Par décision lors de la séance plénière du 3 juillet 2019 la CNPD a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L. 121-9 du code de l'environnement et a désigné Madame Danielle FAYSSE et Monsieur GUINOT-DELÉRY comme garants de la concertation.

Dans le cadre d'une concertation préalable L 121-8, les modalités de la concertation sont définies par la Commission nationale du débat public. Suite à la concertation préalable, une concertation post concertation préalable est mise en place, jusqu'à l'enquête publique, également sous l'égide d'un ou deux garants CNDP.

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garants neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du garant qui se trouve en annexe de ce bilan.

- Le rôle du garant

Un garant est une personne inscrite sur la liste nationale des garants, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un ou plusieurs garants pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant est lié à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui présente à tous son rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du maître d'ouvrage. A l'issue de la concertation, les garants rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, les garants avaient pour mission d'être particulièrement attentifs à ouvrir le champ du débat à trois grandes séries d'aspects : territoriaux (liaisons entre le port et la ville de Saint-Malo), socio-économiques (conséquences du Brexit, tourisme, évolution prévisible du trafic) et environnementaux (impacts des travaux sur le milieu maritime, impacts sur le milieu urbain et la population d'un accroissement du trafic).

LE TRAVAIL PREPARATOIRE DES GARANTS

Travail mené avec le Conseil régional de Bretagne

Pour mener à bien cette concertation, le Conseil régional de Bretagne s'est adjoint le concours (assistance à maîtrise d'ouvrage) de la société MD Conseil, basée à Lille.

L'une des premières préoccupations des garants a été de convenir d'une méthode et d'un programme de travail avec le porteur de projet.

La première réunion en ce sens s'est tenue à Rennes le 13 septembre 2019, en présence du Directeur Général des Services.

Dès cette première rencontre, le calendrier de la phase « active » de la concertation, initialement prévue au tout début de l'année 2020, a été décalé à la fin du printemps 2020, sur recommandation des garants auxquels il semblait peu opportun de mener cette opération durant la campagne des élections municipales de mars 2020.

La mise en place d'un comité de suivi suite à la concertation préalable été annoncée par la Région Bretagne dès les premières rencontres avec les garants.

Fin 2019 et début 2020, plusieurs réunions ont été organisées avec l'équipe projet et le service communication du Conseil régional, ainsi que le cabinet MD Conseil, afin de préparer le dossier de concertation et de définir les modalités de la concertation.

Les garants ont également rencontré, en janvier 2020, le vice-président du Conseil régional **alors** en charge du dossier. Cet entretien a permis de sensibiliser ce dernier aux principes de la concertation et aux attentes de la CNDP.

La crise sanitaire liée à l'apparition de la COVID 19 sur le territoire français et la période de confinement général qui a suivi sont venues contrarier le calendrier initial. Afin d'assurer un maximum de réunions publiques et d'ateliers en « présentiel », la concertation a été décalée à l'automne 2020.

Entre les mois de mars et de septembre 2020, de nombreuses réunions de travail ont été organisées en visioconférence. Elles ont permis de finaliser le dossier de concertation, examiné par la CNDP le 2 juillet 2020, et de définir le dispositif de la concertation, validé par la CNDP à la même date.

Les résultats de l'étude de contexte

Un élément de contexte mérite, avant tout, d'être ici souligné : la fin de l'année 2019 a été marquée par un changement de concessionnaire pour l'exploitation du port de Saint-Malo. Cet événement est d'autant plus significatif que la CCI, qui n'a pas été retenue à l'issue du dernier appel d'offres, détenait la concession depuis plus de cinquante ans. Lui succède l'entreprise EDEIS, qui a repris depuis décembre 2016 les activités d'ingénierie et d'opérations/maintenance de SNC-Lavalin.

Entre septembre 2019 et février 2020 les garants se sont attachés à rencontrer les différentes institutions et structures concernées par le projet ou étant susceptibles de participer à la concertation proprement dite (Cf. tableau joint en annexe).

Les garants ont commencé par contacter les personnes identifiées par le maître d'ouvrage et ont ensuite fonctionné par « capillarité », au fur et à mesure des échanges avec les premiers interlocuteurs.

Au total 21 entretiens en vis-à-vis ont été réalisés à Saint-Malo et 35 personnes ont été rencontrées par les garants :

Institutionnels :

- M. le Maire de Saint Malo,
- M. le sous-préfet de Saint Malo,
- M. le Vice-président du Conseil régional de Bretagne en charge de l'économie, l'innovation, l'artisanat et les TPE,
- SPL destination Saint- Malo (Office de tourisme de Saint-Malo),
- Services de l'aménagement urbain et de l'espace public de la Ville de Saint-Malo.

Acteurs portuaires :

- Société EDEIS,
- Brittany Ferries,
- Condor Ferries (voyageurs),
- Morvan fils transit (logistique et fret),
- Comité local des pêches.

Associations

- Association pour le développement concerté de l'Intra Muros (ADCIM),
- Bretagne Vivante (FNE)
- Association Dinard côte d'Emeraude Environnement (ADICEE),
- Eaux et Rivières de Bretagne,
- Association OSONS,
- Association Pays d'Emeraude Mer Environnement (APEME),
- Délégation départementale de la Société pour la protection des paysages et de l'esthétique de la France Société (SPPEF),
- Association " Les Vaseux" pêcheurs plaisanciers,
- Association Droit de Cité Saint Servan - Cité d'Aleth,
- Association des commerçants de Saint Servan,
- Association des Commerçants Intra Muros.

Il convient d'abord de souligner le très bon accueil qui a été réservé aux garants lors des prises de rendez-vous. D'une façon générale, les personnes rencontrées lors des entretiens ont exprimé un intérêt réel pour la

notion de concertation préalable que beaucoup découvraient. Toutes ont accepté l'idée d'une participation active à la démarche le moment venu.

Par ailleurs, plusieurs acteurs ont demandé la mise à disposition des associations des études économiques et environnementales au fur et à mesure de leur réalisation.

Les entretiens réalisés ont permis d'avoir une idée assez précise des points de vue en présence.

Si l'on excepte l'engagement spécifique du maître d'ouvrage et des partenaires impliqués comme la commune de Saint-Malo, le concessionnaire et les compagnies de ferries, deux positionnements peuvent être distingués :

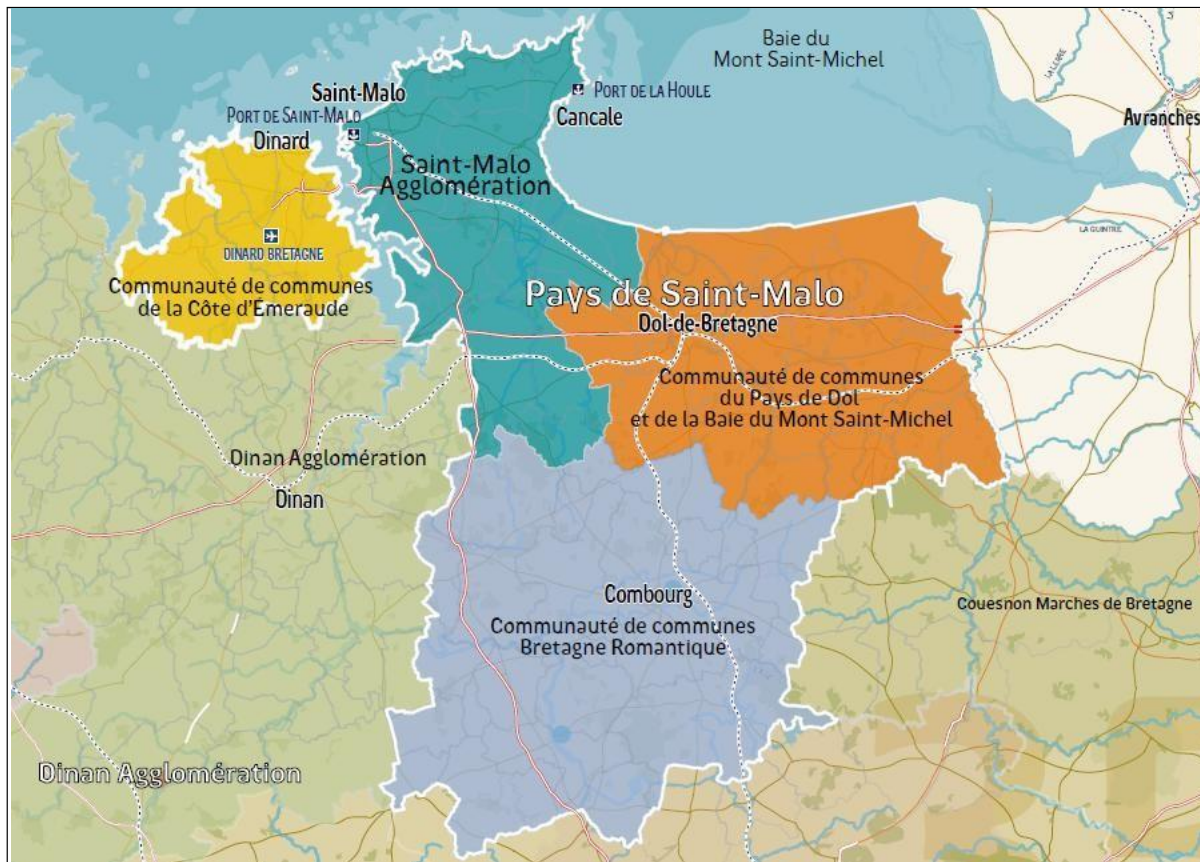
- Pour les plus nombreux, on note un a priori favorable au projet qui s'accompagne, souvent, de l'expression d'une vigilance affirmée quant à certains de ses aspects (en phase travaux ou en phase d'exploitation) et d'une demande d'informations complémentaires. Ceci vaut, par exemple, pour le Comité des pêches ou par l'association des habitants et commerçants de l'Intra-muros.
- Pour d'autres, relevant du monde associatif environnementaliste, les rendez-vous, toujours courtois, ont donné lieu à des appréciations critiques remettant en cause le principe même d'un projet visant à accroître les flux de fret et de passagers et les impacts du projet sur l'environnement, en particulier sur le milieu marin et la qualité de l'air. Même si ces réserves ont été exprimées de façon mesurée lors de entretiens, les garants ont bien senti que ces enjeux allaient faire l'objet d'interrogations, voire de prises de positions plus tranchées, au cours de la concertation.

A l'issue de cette étude de contexte les garants ont identifié les enjeux suivants :

- Opportunité du projet ;
- Dimensionnement du projet ;
- Insertion du projet dans la ville de Saint Malo (aménagement urbain, liaison ville-port, circulations) ;
- Impact environnementaux des travaux sur le milieu marin (opérations de déroctage et extraction de sédiments pollués) ;
- Impacts sur l'environnement urbain en phase travaux et aussi en phase de fonctionnement (nuisances sonores, pollution de l'air, insertion paysagère dans un site emblématique ;
- Aspects économiques (évolution de la fréquentation du terminal dans le contexte du Brexit, incidences sur les autres activités portuaires, le tourisme, les activités commerciales et de service).

S'agissant du périmètre géographique de la concertation, les garants ont jugé que le territoire proposé par le maître d'ouvrage, à savoir l'ensemble du Pays de Saint-Malo, qui représente 170 265 habitants et 73 communes regroupées en quatre intercommunalités, était bien adapté eu égard aux enjeux socio économiques du projet et à ses incidences sur la circulation routière. Les garants ont également insisté sur la nécessité de porter une attention particulière à la commune de Dinard, impactée, en phase travaux, par les opérations de déroctage-extraction de sédiments et, en phase exploitation, par les nuisances sonores engendrées par le stationnement nocturne des ferries.

Périmètre de la concertation : le Pays de Saint-Malo



L'élaboration du dispositif de concertation

Comme déjà indiqué et afin de ne pas interférer avec la campagne des élections municipales, le calendrier de la concertation, a été une première fois décalé, à la demande des garants, sur les mois de juin-juillet 2020

En mars 2020, à deux semaines du passage prévu en assemblée plénière de la CNDP afin de valider les modalités de concertation ainsi que le dossier de concertation, deux points nouveaux sont venus télescoper ce nouveau calendrier :

- 1 - La crise sanitaire liée à la pandémie de COVID 19 et la période de confinement

Le contexte sanitaire inédit a amené le maître d'ouvrage à décaler à nouveau la période de concertation et à revoir son dispositif.

Après échanges avec les garants et afin d'essayer de garantir un maximum de réunions publiques et de rencontres avec le public en présentiel, la décision a été prise de repousser la phase active de la concertation à l'automne 2020, soit du 1^{er} octobre au 13 novembre 2020.

Dans l'idée de maintenir la dynamique créée autour de la mise en place de cette concertation, tous les acteurs rencontrés ont été tenus informés du report de la concertation à la rentrée 2020.

- 2 - L'introduction, dans le dossier de concertation, de scénarios supplémentaires pour la réalisation du projet

Les garants avaient, dès les premières discussions avec le maître d'ouvrage, fortement insisté pour la présentation d'une « hypothèse zéro », c'est-à-dire l'exposé aussi objectif que possible des conséquences

d'un abandon du projet. En dépit de certaines réticences de l'échelon politique de la collectivité régionale, ce point était acquis dans la version qui devait être soumise à validation début avril.

Suite à un contact avec la CNDP en mars 2020, au moment où, déjà, se profilait la perspective d'un report de la phase active de concertation prévue en juin et juillet 2020, il a été demandé aux garants de transmettre au Conseil régional le souhait d'ajouter des scénarios alternatifs, en plus de « l'option zéro » et du projet tel que conçu par le porteur de projet.

Malgré les contraintes liées à période de confinement les garants ont veillé, autant qu'il était possible, à la « sincérité » et à la clarté de ces compléments apportés au dossier de concertation. Ces éléments figurent bien dans le document présenté le 1^{er} juillet en séance plénière de la CNDP.

Les tableaux comparatifs inclus dans le dossier synthétisent le travail effectué sur les différents scénarios.

Le dossier, le calendrier et le dispositif de la concertation ont été présentés à la CNDP lors de sa séance plénière du 1^{er} juillet 2020 qui s'est déroulée en visioconférence.

La Commission nationale a considéré que le dossier de concertation proposé par le maître d'ouvrage était suffisamment complet pour informer le public, sous réserve que le corps du document soit complété sur les impacts environnementaux et l'analyse socio-économique du projet, notamment à partir des éléments contenus dans les fiches annexées au dossier.

Le Conseil régional a mis à profit la période estivale pour apporter les compléments demandés.

- La mise en place d'un dispositif adapté et adaptable aux contraintes sanitaires

Le dispositif a été élaboré par le Conseil régional et le cabinet MD Conseil, en étroite collaboration avec les garants.

Les relations entretenues avec le maître d'ouvrage lors de cette phase de préparation ont toujours été fluides et constructives malgré les difficultés liées à la mise en place de réunions de travail dématérialisées pendant la période de confinement et au-delà.

Les demandes des garants telles que :

- la mise en place d'expositions extérieures en plusieurs points stratégiques de la ville (à l'entrée de l'intra-muros (devant l'office de tourisme), devant le terminal du Naye, à l'intérieur de la gare maritime et sur la place du marché de Saint Servan,
- l'organisation d'une visite du terminal Ferry avant chaque atelier thématique,
- le dépôt d'un registre d'expression et l'organisation d'une permanence d'accueil du public en mairie de Dinard,
- La mise à disposition du public, sur le site internet dédié à la concertation, de toutes les études déjà réalisées et au fur et à mesure de leur réception,

ont été accueillies positivement par les représentants du maître d'ouvrage.

Dans les circonstances rappelées ci-dessus, les garants estiment que tout ceci témoigne du souci de la collectivité de suivre au plus près leurs préconisations.

- Le dispositif de concertation

Information du public

- Affichage réglementaire et insertion dans la presse
- Diffusion d'affiches sur l'ensemble du territoire

- Distribution de flyers
- Articles dans la presse

Pendant la concertation

Dossier de concertation et son résumé, consultables :

- En version papier en mairie de Saint-Malo et dans chacune des 73 communes du pays de Saint- Malo ;
- En version numérique, sur le site internet de la Région.

2 réunions publiques aménagées :

- Réunion de lancement le 01 octobre 2020 (en présentiel avec retransmission en ligne) ;
- Réunion de restitution le 05 novembre 2020 (en distanciel).

6 ateliers participatifs portant sur trois thématiques : l'économie (emploi, tourisme, pêche, ...), l'interface ville-port et l'environnement.

Programmation de 2 séries d'ateliers sur chaque thématique pour approfondir les débats.

Organisation d'une visite du terminal du Naye avant chaque atelier pour faciliter la compréhension du projet.

Un site internet du projet servant de ressource documentaire et de plateforme citoyenne présentant :

- Le dossier de concertation et sa synthèse ;
- Un film pédagogique présentant le site et le projet ;
- Les études réalisées dans le cadre de l'élaboration de l'étude d'impact ;
- La synthèse des études réalisées dans le cadre de la conception du volet nautique ;
- La synthèse des études réalisées dans le cadre de la conception du volet terrestre.

Des expositions extérieures en plusieurs endroits de la ville ;

Des rencontres avec le public : sur le marché de Saint Servan, dans les mairies de Saint Malo et de Dinard et en gare maritime du Naye.

Des registres d'expression : déposés dans les mairies de Saint Malo et de Dinard et dans la gare maritime du terminal.

Une adresse postale.

Une adresse électronique : concertation-cndp-terminaldunaye@bretagne.bzh

Le dispositif de concertation :

85 affiches réglementaires,
 422 affiches publicitaires
 5000 flyers
 390 dossiers de concertation et 186 résumés non techniques diffusés
 7 encarts presse, présence en digital durant une semaine sur différents supports (Ouest-France, Le Télégramme, le Pays Malouin)
 2 semaines de campagne sur Facebook
 Actualités sur le site bretagne.bzh relayées sur Twitter, Facebook, LinkedIn. 2 « évènements Facebook » créés
 1 réunion d'ouverture, 1 réunion de restitution du travail en ateliers,
 6 ateliers thématiques
 12 permanences du porteur de projet

LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

Le dispositif élaboré lors de la préparation de la concertation a été adapté en fonction de l'évolution des contraintes sanitaires liées à l'épidémie de COVID 19.

La première réunion publique s'est déroulée le jeudi 1^{er} octobre 2020, de 20 h à 22h15, à l'espace Bouvet situé à Saint-Servan. Elle a rassemblé environ 120 personnes dans le strict respect des mesures sanitaires et elle a été retransmise en ligne sur le site du Conseil régional ainsi que via Twitter et Facebook.

935 spectateurs se sont connectés sur le compte Twitter (651 en direct/284 en rediffusion).

1 851 vues de vidéos de 3 secondes ont été comptabilisées sur Facebook.

Après l'ouverture de la séance par M. le Maire de Saint Malo et une présentation, par les garants, de la démarche de concertation placée sous l'égide de la CNDP, les représentants du maître d'ouvrage (élu, techniciens, bureau d'études) ont exposé le projet de modernisation du terminal ferry du Naye et les trois scénarios envisagés.

La deuxième partie de la soirée a été consacrée aux échanges avec le public. Elle a donné lieu à 13 interventions de personnes présentes dans la salle et une intervention via Facebook., relayée par la personne en charge de l'animation de la réunion publique.

Les 6 ateliers thématiques

Le dispositif initial prévoyait l'organisation de 2 ateliers pour chaque thématique avec les mêmes participants ; la première séance étant consacrée à l'appropriation du sujet, la seconde à l'approfondissement.

Compte-tenu du nombre de personnes inscrites à ces ateliers, de la capacité des salles destinées à les accueillir (20 personnes) et des contraintes sanitaires, ce dispositif n'a pu être mis en place. C'est pourquoi deux séries d'ateliers identiques ont été programmées. Toutes les personnes inscrites ont donc pu participer à un ou plusieurs ateliers.

Les trois thématiques soumises au débat :

- Le développement économique (5 et 12 octobre) : Le terminal Ferry : un vecteur de développement économique du port de Saint -Malo et plus largement du pays de Saint-Malo?
- Environnement (6 et 13 octobre) : Quels impacts à terre et en mer?
- Interface ville -port (8 et 15 octobre) : Comment améliorer les liaisons entre la ville et le port de Saint-Malo?

Les 6 séances se sont déroulées de façon identique sur le modèle suivant :

Accueil des participants

Visite du terminal ferry adaptée à chaque thématique avec présentation des scénarios envisagés

Atelier

- Présentation de la thématique et des enjeux
- Répartition en 3 groupes (World Café)
- Mise en commun des travaux

Ces ateliers ont réuni un total de 89 participants. Certaines personnes se sont inscrites à plusieurs ateliers.

La typologie des 59 personnes ayant participé aux ateliers est la suivante :

- 35 riverains – citoyens
- 14 représentants d'associations
- 5 acteurs portuaires (EDEIS, pilotes, Pêcheurs...)
- 5 institutionnels (mairie de Saint-Malo, CCI...)

Les garants étaient présents lors des six ateliers. Ils sont intervenus pour présenter ou rappeler les principes de la concertation ou les spécificités de la procédure organisée sous l'égide de la CNDP, en application de l'article L.121-8 du Code de l'environnement.

Ils ont aussi été amenés à répondre aux critiques relatives à la remise en cause, par certains, du principe même de la concertation, la réalisation du projet étant, selon ces personnes, déjà décidée par le Conseil régional de Bretagne.

D'autres critiques ont porté sur l'absence de réponses suffisamment précises apportées aux interrogations relatives aux impacts de chacun des différents scénarios, en particulier sur le milieu marin, la circulation routière et l'économie locale.

Enfin, suite à l'atelier « Interface ville –port » du 8 octobre 2020, le maître d'ouvrage, à la demande des garants, a mis à disposition du public, sur le site internet de la concertation, le plan masse du projet de gare maritime.

Les permanences du porteur de projet

Les représentants du maître d'ouvrage ou du cabinet MD Conseil sont allés à la rencontre du public lors des 12 permanences assurées sur le marché de Saint-Servan, (à Saint-Malo), en mairies de Dinard et de Saint-Malo, sur l'esplanade Saint Vincent et dans la gare maritime du Naye.

Ils y ont rencontré environ 90 personnes, la plupart sur le marché de Saint-Servan.

Les cahiers d'expression du public ont été déposés dans les mairies de Saint Malo et de Dinard et dans la gare maritime du terminal du Naye. Aucune contribution n'a été inscrite dans ces registres.

La réunion de restitution des ateliers

Suite à la mise en place du confinement, à compter du 29 octobre 2020 et pour une durée minimum d'un mois, cette réunion, initialement prévue en public le 5 novembre 2020, à l'espace Bouvet situé à Saint Servan, a été reportée au 13 novembre.

Ce report a permis de mettre en place un nouveau dispositif de réunion publique interactive.

Les intervenants, ont été filmés à l'espace Bouvet et leurs présentations ont été retransmises en direct sur le site de la Région Bretagne et sur les comptes Twitter et Facebook. Le public a pu s'exprimer soit par écrit, soit en demandant à prendre la parole.

Après une ouverture de séance par M. le Maire de Saint-Malo et M. le Conseiller régional en charge du projet, 3 personnes ayant participé aux ateliers ont restitué l'essentiel des questions et propositions exprimées lors de ces ateliers. Les garants ont ensuite présenté une synthèse des contributions enregistrées sur la plateforme numérique.

La deuxième partie de la soirée a été consacrée aux échanges avec le public. Elle a donné lieu à 5 interventions en direct et à 26 questions écrites.

- 60 personnes se sont connectées au site internet.
- 796 spectateurs (429 en direct/367 en rediffusion) se sont connectés sur le compte Twitter et
- 1 410 vues de vidéos de 3 secondes ont été comptabilisées sur le compte Facebook.

SYNTHESE DES ARGUMENTS EXPRIMES

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

La synthèse ici présentée reprend ce qui a été recueilli sur le site de la concertation mais également à l'occasion des réunions publiques, des ateliers participatifs, des différents entretiens que nous avons menés lors de la phase de préparation de la concertation et des permanences du porteur de projet.

Pour plus de détails il convient de se rapporter à l'annexe 3 : Restitution des ateliers et Réponses du maître d'ouvrage aux questions posées lors de la concertation.

- L'opportunité du projet

Des interrogations, voire, fussent-elles demeurées très minoritaires, de franches oppositions, ont émergé quant au principe ou à l'ampleur du projet. Les arguments avancés pour justifier ces prises de position ont été essentiellement de trois ordres, certains intervenants pouvant, d'ailleurs, s'appuyer sur plusieurs d'entre eux :

- La contradiction ressentie entre les objectifs affichés (développement des trafics passagers et fret, augmentation de la taille des bateaux accueillis) et la « sobriété » mise à l'ordre du jour dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique.
- La crainte que les conséquences du Brexit ne viennent contrarier la stratégie prônée par le maître d'ouvrage pour l'avenir du port de Saint-Malo en général et pour le Terminal du Naye en particulier.
- Le rejet de la perspective d'un accroissement du trafic routier, notamment s'agissant des poids lourds, et donc des nuisances pour la population locale.

- La reconfiguration du lien Ville – Port

Comme il a été indiqué plus haut dans la présentation du projet, cette dimension a été prise en compte dès l'origine par le Conseil régional. Le grand intérêt manifesté pour cette thématique durant la concertation a confirmé la pertinence de ce choix.

Pour beaucoup de contributeurs, l'opération de rénovation offre l'occasion, d'une part de remédier à différents dysfonctionnements urbains liés à l'activité du Terminal, d'autre part de doter la zone portuaire de modes de déplacements « doux » en cohérence avec les impératifs de la période et des années à venir. De nombreuses propositions ont donc été enregistrées concernant la limitation de la circulation automobile aux abords du Terminal (développement des solutions de transports collectifs, éloignement du stationnement, création d'aménagements cyclo-piétonniers). (Annexe 3 – Ateliers interface ville-port et questions, 39, 42, 43,46 et 50)

Ces logiques ont été en outre appliquées à la recherche, jugée indispensable, de meilleures liaisons entre l'Intra-muros, le port et le quartier Saint-Servan. (Annexe 3 – Ateliers interface ville-port et questions 37 et 38)

La nécessité d'une étroite coopération entre les collectivités régionales et municipales pour la réussite de ces orientations a été maintes fois soulignée.

- Les préoccupations environnementales et les nuisances

L'activité courante du port de Saint-Malo a généré, ces dernières années et récemment encore, des inquiétudes sans lien avec le trafic ferries. D'ailleurs, durant la concertation, les événements dramatiques survenus à Beyrouth le 4 août 2020 n'ont pas manqué d'être évoqués, sans doute en raison de la possibilité ainsi offerte d'interpeller les différentes autorités en charge de la sécurité portuaire. Quoiqu'il en soit, cette sensibilité s'est retrouvée autour du projet mis en débat à travers plusieurs approches :

-> L'impact des travaux sur le milieu maritime : les scénarios 2 et 3 (Cf. ci-dessus, « le projet, objet de la concertation) supposent le recours à des techniques (déroctage/dragage) inquiétant particulièrement les professionnels de la pêche qui ont manifesté le souhait d'obtenir des garanties, voire des compensations, liées à la perturbation de leurs activités. Des questions ont été aussi posées quant à l'effet sur les mammifères marins et, globalement, les milieux naturels. (Annexe 3 - Ateliers environnement et nuisances et questions 11, 12,19, 22, 23, 24, 25, 26, 27et 28).

-> L'impact des travaux sur les riverains : une précédente campagne de travaux similaires à ceux venant d'être évoqués a laissé des traces dans la population en raison des dommages causés alors à un certain

nombre d'habitations. Des assurances ont donc été réclamées à ce titre également.

-> Nuisances sonores des bateaux à quai : un nombre significatif de contributeurs ont évoqué le bruit nocturne provoqué par certains navires en raison des générateurs électriques en période de recharge. Le souhait a été manifesté que le projet de rénovation conduise à la disparition du phénomène. (Annexe 3 – Ateliers environnement et nuisances et question 29)

-> Nuisances liées au trafic routier : ce sujet recoupe naturellement ceux des aménagements urbains ou même de l'opportunité du projet mentionnés plus haut. Toutefois, les inconvénients de tous ordres (embouteillages, sécurité, bruit, pollution de l'air) résultant du trafic engendré par le Terminal ont été fréquemment abordés en tant que tels, y compris par des intervenants ne manifestant pas de réelles réserves à l'égard du principe de la rénovation. (Annexe 3 - Ateliers environnement et nuisances et questions 30 et 56)

- La nouvelle configuration du Terminal

Ce thème est tout particulièrement apparu à l'occasion des ateliers participatifs. Des propositions très concrètes ont été formulées autour de l'attractivité du lieu et de son insertion dans la ville. Si la dimension des activités purement commerciales n'a pas suscité une totale unanimité (concurrence éventuelle avec le commerce local), l'intention s'est manifestée de ne pas le limiter à un endroit « de passage » mais d'y offrir, y compris pour les non-voyageurs, des opportunités de fréquentations pour des motifs divers (découverte visuelle du port via une terrasse, activités culturelles, etc...). (Annexe 3 – Ateliers développement économique et questions 41, 47, 48, 49 et 50)

Perspectives d'évolution du projet résultant de la concertation

Dès la fin de la concertation, le Conseil régional a souhaité présenter les premiers enseignements qu'il retirait de cette phase d'échanges et les points sur lesquels il entendait faire porter sa réflexion en vue d'une évolution des contenus du projet :

- Comité de suivi.

Dans le cadre de la concertation post, la Région Bretagne souhaite poursuivre la dynamique de la concertation préalable en faisant perdurer ce lien avec la population, conformément à ses engagements envers la CNDP. Le comité pourrait être constitué des collèges représentatifs suivants :

- Institutions
- Associations
- Acteurs Portuaires
- Citoyens, hors société civile organisée.

- Nuisances sonores dues à la présence des navires à quai, surtout la nuit

La Région s'engage à essayer de trouver une solution temporaire avant l'achèvement des travaux du terminal, le plus tôt possible, sous réserve de pouvoir lever des contraintes techniques (bruit émis et compatibilité avec les installations des bateaux).

Le comité de suivi permettra d'informer la population sur les suites données.

- Vigilance vis-à-vis des impacts de l'augmentation du trafic sur la ville (congestion éventuelle de la circulation, bruit, qualité de l'air)

La collectivité régionale considère que travailler sur des solutions logistiques de gestion des flux amont de la

ville, dont l'activité du terminal apporte une part non négligeable, est nécessaire. Il faut éviter la congestion des routes et des rues à proximité du terminal et sur l'agglomération.

C'est l'agglomération qui est compétente sur les mobilités sur son territoire. La Région propose de contribuer à la réflexion visant à trouver des solutions compatibles avec le calendrier de la réalisation du terminal.

- Réappropriation des espaces portuaires par les malouins, en particulier l'interface Ville-port

Le programme du projet répond, à ce stade, aux besoins spécifiques de l'activité du terminal ainsi qu'aux besoins des mobilités urbaines sur l'interface Ville-port, le tout dans un espace contraint. Ainsi, des aspects fonctionnels et techniques pluriels et complexes sont à intégrer à cet aménagement.

Toutefois, l'élargissement des usages externes à l'activité de transport (déambulation, exposition, concerts, food trucks) sera étudié avec EDEIS et la Ville de St Malo.

Par ailleurs, la demande récurrente des vues à offrir depuis les toitures de la gare du terminal vers les activités du port, notamment vers l'écluse, a été entendue. La Région demandera au maître d'œuvre en charge de la conception de la gare maritime du Naye d'étudier un accès public en toiture permettant de restituer des vues sur le port. Le comité de suivi permettra de communiquer sur les suites données.

- Collaboration/partenariat entre la Ville de St Malo et la Région Bretagne sur le Terminal du Naye et les autres sujets partagés entre les collectivités à l'échelle du territoire (hors terminal).

Le maître d'ouvrage reconnaît que le terminal du Naye constitue un espace contraint, entouré de sujets qu'il faudra traiter, et qu'il n'ignore pas (pont de l'écluse, liaison douce Bas-Sablons, liaison douce Intra-muros, gare de la bourse, cale du Naye, piscine du Naye). La Région estime qu'elle n'a pas à s'exprimer à la place de la Ville de St Malo sur son domaine de compétence, mais précise l'existence de coopération et de partenariat (groupement de commande d'études) qui devront être poursuivis pour assurer la compatibilité entre les projets.

- La pertinence du scénario qui sera retenu.

Le Conseil régional confirme porter à ce jour un scénario préférentiel (n°3). Cependant il admet que des questions restent en suspens (reprise du trafic notamment) avant une prise de décision définitive qui devra également prendre en compte les retombées diverses de l'activité sur le territoire.

AVIS SUR LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour tous les citoyens, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programme qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le déroulement de la concertation a fait l'objet d'un chapitre spécifique supra. Les paragraphes qui suivent expriment l'avis des garants sur l'atteinte des objectifs de la concertation.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Le dossier de concertation, les études mises à disposition du public sur le site internet de la Région, les réunions publiques et les ateliers ont permis au public disposer d'informations claires et complètes sur le projet porté par le Conseil régional de Bretagne.

La présentation de l'option de référence et des trois scénarios envisagés dans le dossier, mais aussi lors des visites du site du terminal du Naye et des réunions publiques, a favorisé l'émergence d'éléments de débat, même si certains ont regretté que le maître d'ouvrage affiche d'emblée dans le dossier sa préférence pour le scénario n° 3.

Les garants tiennent cependant à souligner que, lors de ses prises de paroles en réunion publique, l'élu en charge du dossier s'est à chaque fois exprimé sur le fait qu'aucun des trois scénarios n'était arrêté, que toutes les options restaient ouvertes et que la Région Bretagne ne prendrait sa décision sur la suite à donner au projet qu'en 2021. Ce positionnement a été encore plus affirmé lors de la réunion publique de restitution des ateliers, à l'aune des avis argumentés développés dans les contributions, mais aussi, et sans doute surtout, eu égard aux incertitudes liées au Brexit, à la crise sanitaire et aux échéances électorales.

Les garants ont entendu des critiques concernant l'insuffisance des informations relatives aux impacts comparés des différents scénarios, en particulier sur l'environnement, la circulation dans Saint-Malo et les aspects socio-économiques. A ce stade de l'élaboration du projet, les états des lieux, qui ont subi des retards compte tenu de la période de confinement du printemps 2020, sont en cours de finalisation. Si les grands enjeux de sensibilité environnementale sont déjà connus, l'étude d'impact ne sera réalisée que lorsque le choix du scénario sera effectif. Cette critique, à mettre en perspective avec la précédente, pose la question récurrente de l'insertion de la procédure de concertation dans le calendrier du processus de décision : suffisamment tôt pour que toutes les options restent ouvertes mais avec suffisamment d'éléments de compréhension des enjeux comparés des différentes options.

Ainsi, malgré les retards et les reports imputables à l'adaptation du calendrier et du dispositif de la concertation au calendrier électoral et à la crise sanitaire, le public a pu disposer d'informations claires sur la nature du projet compte tenu de son état d'avancement.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Le maître d'ouvrage, a mis en place d'importants moyens de communication pour mobiliser le public : campagnes d'affichage réglementaire et publicitaire, multiplication des expositions extérieures, distribution de flyers, campagnes sur les réseaux sociaux, encarts dans la presse. Il est également allé à la rencontre du public lors de permanences annoncées dans la presse.

Tout a été mis en œuvre pour accueillir, dans le respect des règles sanitaires en vigueur, le maximum de personnes lors de la réunion publique de lancement et lors des ateliers.

Le maître d'ouvrage a, en chaque occasion, démontré sa capacité à évoluer et à s'adapter aux demandes des garants et à la réglementation sanitaire.

Lors des réunions publiques et des ateliers, le Conseil régional et les représentants de la Ville de Saint-Malo ont sincèrement et clairement répondu aux questions et aux observations.

Des réponses aux questions posées par le public ont été apportées oralement lors des réunions publiques et des ateliers. Les réponses aux questions techniques ont été mises en ligne le 13 novembre 2020.

L'ensemble des réponses aux contributions recueillies avant le 10 novembre est présenté dans le tableau annexé au bilan (annexe 2). Ce document comporte aussi des engagements du maître d'ouvrage, repris dans le chapitre précédent.

Quelques chiffres clefs de la concertation :

120 participants à la réunion publique du 1^{er} octobre

89 participants aux ateliers thématiques

90 personnes rencontrées lors des permanences des porteurs de projet

1890 connexions au site internet de la Région entre le 17 septembre 2020 et le 13 novembre 2020

60 connections au site internet lors de la réunion publique du 13 novembre 2020

56 questions posées

25 contributions...

Malgré toutes ces actions, le nombre de personnes qui ont participé à cette concertation (environ 300) reste modeste comparé à la population de la ville de Saint Malo (46 000 habitants) ou de l'agglomération (80 000 habitants).

Plusieurs explications peuvent être avancées :

- La concertation s'est déroulée dans une période inédite à bien des égards. Dans un contexte anxiogène de crise sanitaire, avec de lourdes conséquences économiques et sociales, les habitants de Saint-Malo, comme les bretons, ont sans doute prêté moins d'attention aux actualités locales, forcément moins médiatisées ;
- Le terminal Ferry du Naye, bien que situé au cœur de la ville de Saint-Malo, entre les hauts lieux de fréquentation que sont l'intramuros et Saint- Servan, est peu connu, voire invisible et ne fait manifestement pas partie des préoccupations des malouins, à l'exception des riverains, de quelques citoyens, et des associations d'habitants et de protection de l'environnement ;
- Le report de la réunion publique de restitution des ateliers et son organisation sous forme de visioconférence ont eu pour conséquence de réduire significativement le nombre de participants à cette seconde réunion.

Malgré cette participation modeste mais qui a donné lieu à des échanges argumentés, la concertation a permis d'avancer sur un certain nombre de sujets tels que la mise en place d'un comité de suivi, la solution à apporter au problème des nuisances sonores engendrées par les navires à quai, la réappropriation de l'espace portuaire par les malouins et la nécessité de travailler en partenariat avec la Ville de Saint-Malo.

DEMANDE DE PRECISIONS ET RECOMMANDATIONS AU RESPONSABLE DU PROJET

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE). Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garants, le maître d'ouvrage du projet décide du principe et des conditions de la poursuite du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le maître d'ouvrage doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie du dossier d'enquête publique.

Précisions à apporter de la part du responsable du projet

Comme il a déjà été indiqué plus haut dans ce bilan, le maître d'ouvrage s'est attaché à fournir des éléments de réponses aux questions posées tout au long du processus de concertation. Cette volonté s'est manifestée particulièrement lors de la réunion publique d'ouverture du 1^{er} octobre 2020 et pendant le déroulement des différents ateliers thématiques. Enfin, le tableau joint en annexe présente les informations plus techniques apportées à différents intervenants en contrepoint à leurs interrogations.

Ce qui vient d'être rappelé indique bien le souci du Conseil régional de communiquer les informations en sa possession au moment où se déroulait la concertation. Les garants ont déjà mentionné dans la partie consacrée à l'effectivité du droit à l'information le fait qu'un certain nombre d'études sont certes encore à compléter ou affiner sans que cette situation soit imputable au porteur de projet. Compte tenu de l'état d'esprit positif de ce dernier, ces indications, bien identifiées, seront sans nul doute fournies quand aura été arrêté le scénario retenu.

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

En cohérence avec ce qui précède, les garants souhaitent avant tout conforter le Conseil régional dans son engagement à mettre en place un comité de suivi. Ce comité deviendrait de fait une des composantes du processus de concertation post, c'est-à-dire du continuum de la concertation, entre la concertation préalable et l'enquête publique. Dans l'attente du choix définitif du scénario par le maître d'ouvrage, cet outil de dialogue aurait vocation à prendre connaissance et à discuter des nouvelles études produites.

La composition envisagée correspond aux exigences d'une interaction authentique entre les parties concernées. L'ouverture prévue à des citoyens « non organisés » est particulièrement intéressante et devra être traduite dans les faits.

Dans son bilan, le maître d'ouvrage précisera la composition du comité de suivi et les sujets sur lesquels il travaillera.

La thématique du lien « Ville – Port » constitue un aspect majeur des échanges à mener dans la suite du calendrier. Ceci suppose donc une articulation serrée entre les deux entre les deux collectivités concernées.

LISTE DES ANNEXES

- ANNEXE 1 : Lettre de mission des garants
- ANNEXE 2 : Tableau des rencontres avec les acteurs.
- ANNEXE 3 : Synthèse des ateliers participatifs (annexe 3a) et Réponses du maître d'ouvrage aux questions posées lors de la concertation (annexe 3b)



244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr

LA PRESIDENTE

Paris, le 5 juillet 2019

Madame,

lors de sa séance plénière du 3 juillet 2019, la Commission nationale du débat public vous a désignée garante du processus de concertation préalable pour le projet de réaménagement du terminal ferry du Naye à St-Malo, relevant de la catégorie 3 « Création ou extension d'infrastructures portuaires » de l'article R. 121-2 du Code l'environnement.

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général sur ce projet aux forts enjeux environnementaux et socio-économiques et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

La concertation préalable pour ce projet a été décidée en application de l'article L.121-8 du Code de l'environnement. Comme le précise l'article suivant L.121-9, « *lorsque la CNDP estime qu'un débat public n'est pas nécessaire, elle peut décider de l'organisation d'une concertation préalable. Elle en définit les modalités, en confie l'organisation au maître d'ouvrage et désigne un garant* ».

Rappel des objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large. Il est important que l'ensemble des parties prenantes ait connaissance des dispositions légales. L'article L121-15-1 du Code de l'environnement précise bien que la concertation préalable permet de débattre :

- De l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- Des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- Des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- Des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

.../...

Madame Danielle FAYSSE
Garante de la concertation préalable
Projet de réaménagement du terminal ferry du Naye à St-Malo (35)

En effet, la concertation du grand public sur le projet de réaménagement du terminal ferry du Naye doit permettre de répondre aux questions suivantes :

- Pour un projet dont l'un des enjeux principaux réside dans l'attractivité territoriale et le développement économique d'une région, qu'il serait à même d'accompagner en affirmant St-Malo dans la concurrence entre places portuaires, l'ouverture du champ thématique de la concertation semble indispensable. Cela peut passer par exemple par la discussion autour des fondements économiques qui justifient le projet, du partage ou non des objectifs et des prévisions de croissance du trafic maritime, des bénéfices locaux en matière d'emploi ou de cadre de vie d'une telle croissance, ou encore d'une comparaison avec d'autres exemples de modernisation portuaire. Dans tous les cas, cette concertation préalable qui s'engage doit permettre de discuter de l'opportunité de la modernisation du terminal du Naye et le maître d'ouvrage (« MO ») doit être en mesure d'apporter et d'entendre de la part du public de réelles alternatives à son projet, qui dépassent le principe des mesures d'évitement ou de compensation d'une option technique qui serait figée.
- Comment débattre des conséquences du réaménagement du terminal ferry sur l'interface avec la ville ? En ce sens, le projet de concours architectural concernant la gare maritime doit être pleinement intégré à la concertation pour permettre aux citoyens de participer à sa définition.
- Face à la technicité de certains aspects de ce projet, notamment en lien avec le domaine maritime et commercial, une attention particulière doit être portée sur la qualité de la mobilisation du public et de l'intelligibilité des informations données. La transparence la plus totale quant aux études d'impacts, leurs avancées et leurs résultats doit être garantie pour permettre au public de s'approprier pleinement les enjeux socio-économiques et environnementaux associés à ce projet.
- Le MO est accompagné par une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (« AMO ») en concertation. Les premiers éléments de stratégie de l'AMO ne semblent à ce jour pas pleinement définis. Dans tous les cas, aux termes de l'article L.121-9 du code de l'environnement, il appartient à la CNDP d'adopter les modalités de cette concertation sur la base de vos préconisations. Quelle serait donc la méthodologie de concertation la plus appropriée pour recueillir le point de vue du public sur les différents enjeux du projet, et notamment sur l'interface ville-port ? Au vu de la variété des acteurs potentiellement impliqués dans ce projet, la constitution d'un comité de suivi multi-parties et équitable peut sembler une option pertinente. Ainsi, la qualité de l'information et de la participation du public en phase de travaux en serait par exemple facilitée.

Au regard de ces questions et des autres qui pourraient se poser, cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions, dans la préparation et la définition des modalités de concertation, dans son organisation et sa conduite confiées au MO sous votre garantie, dans vos relations avec la CNDP. Naturellement, il vous appartient de déterminer en collaboration avec le MO les modalités d'association du public.

Périmètre de la concertation préalable

Le cadrage préalable du champ et du périmètre de la concertation est une condition indispensable à la qualité du processus.

Il est important que vous puissiez inscrire cette démarche de concertation préalable sur un projet portuaire dans une vision cohérente de participation du public au processus décisionnel de procédures

complexes.

Pour ce faire, l'un des enjeux sera manifestement de définir avec précision l'articulation entre :

- une approche territoriale :

- Les espaces terrestres vécus et communément identifiables par le grand public d'une part, tels que le port et la ville de St-Malo ;
- Les espaces moins communément identifiables par le public d'autre part, tels que les espaces marins concernés par le dragage/ déroctage, l'hinterland socio-économique du port.

- et une approche thématique, intégrant par exemple :

- Les questions socio-économiques et d'accessibilité, par le tourisme, l'accroissement de trafic ou le Brexit et ses conséquences ;
- Les questions environnementales, par les pollutions diverses engendrées par le projet, et les mesures compensatoires envisagées.

Comme vous le savez, pour ce faire, vous avez toute latitude pour aller à la rencontre des acteurs concernés (notamment les dockers et salariés du port, le délégataire du contrat de concession, les associations environnementales, les touristes et les riverains, les acteurs des filières économiques potentiellement touchées – positivement ou négativement – par le développement du port (transport maritime, tourisme, agro-alimentaire, réparation navale, pêche, etc.), les services douaniers, les collectivités territoriales, les services de l'Etat, etc. afin d'identifier avec précision les thématiques, les enjeux qu'il apparaît souhaitable de soumettre à la concertation.

Élaboration du dossier de concertation

À compter de votre nomination et jusqu'au démarrage du processus de concertation, il vous appartient d'accompagner et de guider le MO dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de clarté et de lisibilité des informations mises à disposition du public.

Définition des modalités de concertation

L'une de vos missions principales est de définir les modalités de la concertation, son cadre et son périmètre pour qu'ils répondent bien aux objectifs fixés par le Code de l'environnement. Ces propositions seront ensuite soumises à l'approbation de la CNDP, lors de sa plénière mensuelle.

À partir de l'analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques, vous définirez les modalités de concertation, naturellement en collaboration avec la CNDP et le MO.

Il est important que vous puissiez amener le MO à réunir les moyens budgétaires et les ressources humaines nécessaires au bon déroulement de cette concertation, tout en tenant compte de ses contraintes. En votre qualité de garante, il vous appartiendra ensuite de veiller tout au long du dispositif à la bonne mise en œuvre organisationnelle de la concertation déléguée au MO.

Vous serez invitée à réaliser une synthèse de l'ensemble des échanges pour expliciter votre démarche, la méthodologie de la concertation et de son organisation, qui sera confiée au maître d'ouvrage. Cette synthèse sera présentée au bureau de la CNDP, avant que les modalités de la concertation ne soient soumises à l'approbation du collège de la CNDP.

Selon les dispositions de l'article L.121-16 du Code de l'environnement, le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concerné(s) par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication, à leurs éventuelles démultiplication et publication locale, afin que le public le plus large soit clairement informé de la démarche de concertation.

La responsabilité de garant de la concertation relative au projet de modernisation du terminal du Naye est majeure. La CNDP vous confie une mission de prescripteur à l'égard du maître d'ouvrage et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation :

- le respect des principes du droit à l'information et à la participation du public reconnu par la réglementation française (Convention d'Aarhus, Charte de l'environnement, Code de l'environnement) ;
- tout en liaison avec le MO, l'exigence d'une totale indépendance et neutralité,
- le respect des principes et des valeurs de la CNDP : indépendance, neutralité, transparence, égalité de traitement et argumentation ;
- l'élaboration d'un bilan définitif, à l'issue de la phase de concertation préalable dans le mois suivant, présentant la façon dont elle s'est déroulée. Ce bilan comporte une synthèse des observations et propositions présentées, la méthodologie retenue pour mener la concertation préalable et, le cas échéant, mentionne les évolutions du projet qui résultent de ce processus.

Relations avec la CNDP :


Comme prévu par l'article L.121-14 du Code de l'environnement, vous remettrez à la CNDP à l'issue de votre mission un bilan de la concertation préalable, qui sera rendu public et joint au dossier de enquête publique.

De plus et compte-tenu de l'importance du projet de modernisation du terminal du Naye, il est nécessaire que nous puissions conserver un contact régulier afin que vous nous teniez informés régulièrement du déroulement de la concertation (qualité du dossier, définition des modalités de concertation, qualité des réponses apportées, sujets principaux et points de conflit potentiel). Le bureau se tient à votre disposition, notamment en cas de difficulté particulière liée à la concertation.

Enfin, de manière à vous permettre la meilleure prise en main de votre mission, nous vous invitons à une journée de formation dans les locaux de la CNDP, le 12 juillet 2019. Cette journée sera l'occasion d'aborder dans le détail les différentes étapes de la concertation que vous allez garantir, et bien sûr, de nous poser toutes vos questions. Je vous invite, si cela n'est pas déjà fait, à nous confirmer votre présence dès maintenant en écrivant à l'adresse garant@debatpublic.fr. Par ailleurs, vous pouvez dès à présent entrer en contact avec votre binôme, Monsieur Pierre GUINOT-DELERY : pierre.guinot-delery@garant-cndp.fr.

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Madame, à l'assurance de ma considération distinguée.

Pour la Présidente de la Commission Nationale du
Débat Public, la Vice-Présidente,



Ilaria CASILLO

ANNEXE 2

LISTE DES PERSONNES RENCONTREES LORS DES ENTRETIENS PREALABLES A LA MISE EN PLACE DE LA CONCERTATION

| NOM Prénom | Organisme | Date de l'entretien |
|---|--|---------------------|
| Ville de Saint-Malo | Maire de Saint-Malo | 07/10/2019 |
| Brittany Ferries | Responsable de l'armement Responsable du service des études économiques | 18/11/2019 |
| Comité des Pêches Saint Malo | Président Chargée de mission | 25/11/2019 |
| ADCIM Association pour le développement concerté de l'Intra Muros | Présidente | 25/11/2019 |
| Bretagne Vivante (FNE) | Président de l'antenne locale Animateur du groupe mer-littoral | 27/11/2019 |
| Association ADICEE Association Dinard côte d'Emeraude Environnement | Présidente Membre | 27/11/2019 |
| Eaux et Rivières de Bretagne | Présidente du groupe local Membre du groupe local | 27/11/2019 |
| Association OSONS | Porte parole Trésorier | 25/11/2019 |
| Condor Ferries (voyageurs) Morvan fils transit (logistique et fret) | Directeur général Directeur général | 12/12/2019 |
| Ville de Saint-Malo | Directeur aménagement urbain Directeur espace public | 08/01/2020 |
| Conseil régional de Bretagne | Vice- président | 08/01/2020 |
| EDEIS | Directeur d'exploitation du Port de Saint- Malo | 09/01/2020 |

| NOM Prénom | Organisme | Date de l'entretien |
|---|--|---------------------|
| APEME: Association Pays d'Emeraude Mer Environnement ERB : Eau et Rivières de Bretagne SPPEF Société pour la protection des paysages et l'esthétique de la France | Présidente Secrétaire générale adjointe de la délégation des marches de Bretagne Déléguée départementale | 09/01/2020 |
| Association " LES VASEUX" pêcheurs plaisanciers | Président Secrétaire Trésorier | 09/01/2020 |
| Sous préfecture de Saint Malo- | Sous-préfet de Saint Malo | 06/02/2020 |
| SPL destination Saint- Malo Office de tourisme de Saint Malo | Directrice | 06/02/2020 |
| Association Droit de Cité Saint Servan - Cité d'Aleth | Président Trésorière | 07/02/2020 |
| Société EDEIS | Directeur ports de Cancale et Saint- Malo Chargé de l'activité portuaire | 07/02/2020 |
| Association des commerçants de Saint Servan | Présidente | 07/02/2020 |
| Association des Commerçants intra Muros | Président Vice- président Membre du bureau | 28/02/2020 |
| EDEIS | Relai de proximité pour EDEIS | 28/02/2020 |

ANNEXE 3

Restitution des ateliers : ANNEXE 3 a

Ateliers : Développement économique

Rechercher un développement coordonné des activités commerciales entre le terminal et la ville

- Favoriser la complémentarité des commerces vis-à-vis de St Servan et d'intra-muros plutôt que la concurrence
- Utiliser le projet comme un levier de développement ou de réhabilitation des quartiers limitrophes en déclin : redynamiser l'avenue G Clémenceau, découvrir St Servan par la Rive
- Accueillir de nouvelles activités pas encore présentes

Le terminal, source de développement pour le territoire

- Dimensionner l'outil de manière à ne pas gêner le développement des autres activités, ne pas créer ou augmenter les conflits d'usage
- Créer une liaison maritime avec Dinard pour réduire les conflits d'usage et l'utilisation de la route
- Améliorer la gestion dynamique des flux en ville, en développant un outil de gestion logistique à l'entrée de la ville, une jonction avec le ferroutage
- Pourquoi vouloir une croissance à tout prix?

Dans l'enceinte du terminal

- Une envie générale: faire du terminal un centre de vie pour les malouins et les touristes
- Ouvrir le terminal à d'autres activités (accueil d'évènements culturels ponctuels)

Les commerces dans le terminal à destination des passagers

- Boutique détaxée, boutique de spécialités régionales, une supérette, des boutiques temporaires pour s'adapter à la saisonnalité des activités, un commerce en « drive » pour les passagers véhiculés
- un kiosque à journaux (français/anglais), une petite pharmacie (distributeur ?)

Les commerces dans le terminal à destination également du grand public

- restaurant/brasserie avec terrasse, un « Food truck » sur l'esplanade, un bar/kiosque en extérieur (devant la gare maritime), un hôtel
- location de vélos et voitures électriques,

Les services dans le terminal: améliorer l'accueil et renforcer le lien avec le territoire malouin

- un point info tourisme, un guichet culture, information (cartes, conseils) pour les cyclotouristes
- bagagerie, garage à vélo, des bornes de recharge électrique, un espace bien-être, un espace de travail partagé avec outils numériques connectés, un espace enfants, wifi, des toilettes en

nombre suffisant avec service famille, halte pour chauffeurs routiers (sanitaires, restauration..),

- un distributeur bancaire, un bureau de change
- développer l'offre énergétique sur le port.

Ateliers : Environnement-nuisances

Préserver la faune et la flore

- Porter attention aux mammifères marins et à la faune en maîtrisant l'impact acoustique lié au mode de déroctage, en choisissant la période de travaux la plus adéquate
- Risque d'impacts cumulés avec d'autres projets (parc éolien offshore de la baie de Saint-Brieuc)
- Intégrer dans la conception du projet des lieux d'accueil favorables à la biodiversité
- Réduire la pollution lumineuse du site qui peut avoir un impact sur la faune

Les sédiments, le dragage, le déroctage: une sensibilité forte exprimée

- Préoccupation sur la méthode de déroctage (si pyrotechnique) qui peut impacter la faune, et provoquer des dégâts sur les bâtiments.
- Quelle prévention face aux risques sur la qualité des sédiments et la turbidité qui peuvent dégrader la qualité de l'eau et impacter la faune et la flore ?
- Opposition au « clapage » des sédiments en mer.
- La mise en suspension des sédiments risque d'avoir un impact sur les zones de stockage des crustacés (pêcheurs).
- Envisager la possibilité de valoriser les sédiments;
- Préoccupation sur la bio accumulation (micro plastiques par exemple) et ses conséquences sur la qualité de la faune marine en particulier
- Appliquer la démarche ERC Eviter Réduire Compenser
- Si un impact environnemental est significatif, peut-il remettre en cause le projet ?

Mettre en place un comité de suivi, pendant la phase de finalisation du projet (ERC)

Diminuer les nuisances sonores

- Trouver une solution provisoire pour électrifier le quai du Condor, avant de la pérenniser quel que soit le scénario retenu
- Envisager également l'électrification du quai destiné aux grands ferries
- Maîtriser le niveau des messages sonores dans la gare et sur le terre-plein
- L'augmentation du trafic maritime aura des conséquences pour les riverains en matière de nuisances sonores et de trafic routier (embouteillages, qualité de l'air), y a-t-on réfléchi?

Améliorer la qualité de l'air et la gestion de l'énergie

- L'augmentation du trafic maritime aura des conséquences pour les riverains en matière de nuisances sonores et de trafic routier (embouteillages, qualité de l'air), y a-t-on réfléchi?
- Assurer un suivi de la qualité de l'air: mettre en place des capteurs
- Donner la priorité aux infrastructures préparant la transition énergétique
- Envisager de récupérer l'énergie de la mer
- Prévoir de nouveaux bâtiments autonomes en énergie

Impact sur le paysage

- Porter une attention particulière à l'insertion paysagère du projet dans le site patrimonial (Intra muros, Cité d'Aleth).

Ateliers : Interface ville- port

Pour une vision élargie de l'aménagement urbain

- Construire le schéma global d'aménagement de l'interface ville-port avec les autorités compétentes: élargir le périmètre de réflexion avec les porteurs d'autres projets ou infrastructures en proximité (port des Bas-sablons, cale de la Bourse,...)
- Calibrer les espaces verts afin de préserver l'espace de circulation du public, mais aussi des demandes portant sur des coulées vertes, la plantation d'arbres, le maintien des espaces verts du fort du Naye...
- Le projet présenté est celui d'un vaste parking, quel intérêt ?

Un projet ambitieux pour le bâtiment

- Aménager une terrasse accessible au public: voir les passages d'écluse, avoir de nouvelles vues sur Saint Malo
- Rester modeste vis-à-vis du contexte paysager et historique
- Garder une cohérence de matériaux avec les sites à proximité
- Conserver la géométrie du fort du Naye

Les usages et matériaux: optimiser l'utilisation des sédiments et développer les énergies renouvelables

- Valoriser les sédiments sur place ou à proximité
- Installer du photovoltaïque sur le bâtiment, les circulations, voire utiliser l'énergie marine

La circulation

- Améliorer la signalétique de l'entrée du terminal pour fluidifier la circulation à l'entrée et éviter les demi-tours
- Eviter que le futur parking VL amène tous les flux vers le rond-point du Naye

- Opposition à ce projet qui va augmenter la circulation routière

Les parkings: un sujet qui s'intègre dans le schéma global de gestion des flux et de la circulation

- Installer des parkings à l'extérieur de la ville et créer des navettes pour éloigner les voitures d'intramuros, mais aussi créer un parking public dans le radoub, ou sur le parking de la bourse.
- Faire en sorte que les places de parkings ne créent pas des points de fixation: créer une dépose-minute fluide, éviter les créneaux sur la voie de circulation.

Les modes doux: une opportunité pour renforcer les liens entre quartiers

- Créer une « coulée verte » vers Saint Servan, et une liaison douce vers les Bas Sablons
- Sécuriser la traversée par les modes doux de la voie d'accès VL/PL au terminal grâce à une passerelle/tunnel/feu tricolore.
- Prévoir une desserte de la gare SNCF par navette, et une navette maritime Terminal/Saint Servan
- Prévoir une liaison vélo sécurisée avec la gare SNCF et l'intra muros

Le pont de l'écluse: un point noir pour la circulation et la sécurité

- Séparer les flux des véhicules et des modes doux, en particulier piéton (passerelle)
- Réserver le pont aux modes doux, temporairement ou de manière permanente
- Installer un feu tricolore en amont (Rond-point de la Bourdonnais) pour faciliter la sortie des véhicules à l'arrivée des ferries

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

| Num | Question | Quand ? | Réponse apportée |
|-----|--|------------------------------------|---|
| 3 | <p>Les suites de la concertation : en page 8 du dossier de concertation est évoquée "<i>l'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique du projet</i>".</p> <p>De quelle enquête publique s'agira-t-il là ?</p> <p>La Région s'engage-t-elle formellement aujourd'hui à ne pas déroger à une <i>véritable enquête publique</i>, digne de ce nom, avec <i>commissaire enquêteur indépendant</i> ? En admettant de ne pas se limiter à une <i>consultation du public</i>, nettement moins contraignante mais peut-être envisageable (?) après une phase de concertation préalable avec garant (ref. décret du 26 décembre 2018 visant à remplacer l'enquête publique par une simple consultation du public par voie électronique, à titre expérimental dans les deux régions Bretagne et Hauts-de-France).</p> | Atelier Breton | Le CRB a connaissance de cette expérimentation. En revanche, la Région Bretagne ne souhaite pas expérimenter ce dispositif. La collectivité veut poursuivre la procédure complète comme inscrite dans le certificat de projet déposé auprès des services de l'Etat et notifié en 2017. Tout comme la Région instaure un comité de suivi de concertation, la Région souhaite qu'il y ait une enquête publique dont les modalités ne sont pas uniquement dématérialisées mais aussi accompagnée de réunions publiques. |
| 4 | Calcul de TRI pour l'ensemble des scénarios | Réunion de lancement du 01/10/2020 | La Région Bretagne complètera en ce sens l'étude socio-économique qui sera fournie à l'enquête publique. Par ailleurs, il faut se projeter sur le long terme car nous traversons une période de transition et viser une baisse des coûts des externalités qui peuvent représenter des impacts significatifs (énergie, circulation routière...) de l'activité. L'attractivité du site, comme porte d'entrée du territoire, est un autre facteur qui doit être pris en compte, d'autant plus que le financement est assuré presque exclusivement par la Région Bretagne. En conséquence, le TRI ne peut pas constituer le seul critère d'évaluation du projet. Ces éléments seront transmis dans le bilan de la concertation au plus tôt, au plus tard lors de l'évaluation des impacts du projet et seront diffusés à l'occasion du comité de suivi. |
| 5 | Eléments de sensibilité dans les calculs socio-économiques | Réunion de lancement du 01/10/2020 | L'évolution de la parité Euro/Livre est le premier élément retenu. Le Brexit, avec ses risques et ses opportunités, participe à la fluctuation des résultats en fonction des orientations retenues. A ce stade, la Région Bretagne envisage une évolution raisonnable des trafics à la hausse. Le montant de l'investissement du scénario retenu est aussi un facteur influençant les résultats, telle que le montre la VAN-SE du scénario 3 |

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

| Num | Question | Quand ? | Réponse apportée | | | | | | | | | | |
|--|--|------------------------------------|--|--|----------|------------|---------|---------------------------------------|--------|----------------------------|---------|--|-----------------|
| 7 | Souhait d'avoir un budget plus détaillé du volet maritime. | Atelier 2 | <p>Les postes de dépenses détaillés ci-dessous sont prévisionnels et basés sur les estimations du programme de l'opération. Ils doivent être consolidés au cours des études de maîtrise d'œuvre qui vont se poursuivre jusqu' à la passation des marchés de travaux.</p> <p>Tableau de postes de dépenses du volet nautique</p> <table border="1"> <tr> <td>Poste 1 dont Outillages (passerelles piétonne et roulière)</td> <td>20 M€ HT</td> </tr> <tr> <td>Embectages</td> <td>8 M€ HT</td> </tr> <tr> <td>Approfondissement des accès nautiques</td> <td>7M€ HT</td> </tr> <tr> <td>Valorisation des sédiments</td> <td>5 M€ HT</td> </tr> <tr> <td></td> <td>40 M€ HT</td> </tr> </table> | Poste 1 dont Outillages (passerelles piétonne et roulière) | 20 M€ HT | Embectages | 8 M€ HT | Approfondissement des accès nautiques | 7M€ HT | Valorisation des sédiments | 5 M€ HT | | 40 M€ HT |
| Poste 1 dont Outillages (passerelles piétonne et roulière) | 20 M€ HT | | | | | | | | | | | | |
| Embectages | 8 M€ HT | | | | | | | | | | | | |
| Approfondissement des accès nautiques | 7M€ HT | | | | | | | | | | | | |
| Valorisation des sédiments | 5 M€ HT | | | | | | | | | | | | |
| | 40 M€ HT | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Maintien de l'activité pendant les travaux | Réunion de lancement du 01/10/2020 | C'est effectivement un des enjeux opérationnels du projet. La problématique est identifiée et est incluse dans le programme des travaux. L'avancement du projet ne nous permet pas à ce jour de maîtriser le phasage des travaux garantissant une continuité de service certes dégradée, mais acceptable pour les usagers. Il est nécessaire de faire dialoguer les volets terrestre et maritime du projet pour répondre à cet enjeu, ce qui sera fait dans les prochaines étapes des études de conception. | | | | | | | | | | |
| 6 | Faut-il développer le fret ? | Atelier 2 | Le projet, tel que conçu à ce stade, prévoit de consolider le trafic fret qui apporte un complément indispensable à l'activité ferry sur St Malo (scenarii 1 à 3), qui repose sur le transport de passagers. Les éléments complémentaires attendus de l'étude socio-économique apporteront des éléments supplémentaires au dossier, soit à l'occasion du bilan de la concertation, soit au plus tard lors de la réalisation de l'évaluation des impacts du projet. Le comité de suivi permettra de partager ces données. | | | | | | | | | | |
| 8 | Quelles sont les raisons de l'érosion du trafic ? | Réunion de lancement du 01/10/2020 | Le trafic maritime passager et fret baisse sur toute la façade Manche, y compris à St Malo. Les raisons principales identifiées sont les suivantes : la captation d'une partie du trafic par le Tunnel sous la Manche, la variation de la livre par rapport à l'euro influençant le pouvoir d'achat des britanniques, la concurrence entre les ports, l'âge des navires opérant sur St Malo et les services proposés (à terre ou en mer), et enfin l'avènement du trafic aérien low coast. | | | | | | | | | | |
| 9 | L'ambition est certes de stopper l'érosion mais de positionner le port en quelle position ? (serait 22 au classement des ports français, l'ambition par alternative serait ???) | Atelier Breton | La Région Bretagne ne vise pas un rang dans le classement des ports français, mais un développement compatible avec les besoins de son territoire, les capacités du site et les impacts de son activité. | | | | | | | | | | |

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

| Num | Question | Quand ? | Réponse apportée |
|-----|--|---------|---|
| | <p>Par alternative le nombre d'emplois cibles pouvant être créés ? Par alternative les avantages et les inconvénients ?</p> <p>Etude de sensibilité ? (les facteurs clefs seraient : Brexit et currency effect (livre versus euros), l'investissement ne serait pas clef ! donc forte orientation pour solution 3</p> <p>Analyse de risques projets (investissement, planning, environnement, autre(s),.....)</p> <p>Outre cet investissement, plan pluriannuel pour maintenir voire autres étapes de développement ?</p> <p>Les grandes ambitions sur l'aspect RSE ? Entreprises soumissionnaires "Chantier" et priorité à l'embauche locale/ volet apprentissage ? Entreprises soumissionnaires "Chantier" et priorité à l'embauche locale/ volet apprentissage ? Sélection des entreprises, critères mieux disant certes avec base territoire/Bretagne/France ?</p> | | <p>Les éléments seront fournis une fois que l'évaluation des impacts du scénario retenu aura été effectuée, et diffusé lors du comité de suivi.</p> <p>Confère question 5.</p> <p>Les éléments seront fournis une fois que l'évaluation des impacts du scénario retenu aura été effectuée, et diffusé lors du comité de suivi. L'étude socio-économique du scénario de référence intègre les coûts d'entretien/maintenance de l'outil si aucun investissement n'était réalisé. A ce stade, il n'y pas d'autre étape de développement du terminal envisagée en dehors des scénarii proposés.</p> <p>Le déploiement de stratégies d'achat en matière sociale, environnementale et en terme d'économie circulaire est une exigence législative. La Breizh Cop est la politique globale dans laquelle la Région Bretagne entend déployer son Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). L'ambition de la Breizh Cop est de maîtriser et d'accélérer la mise en œuvre de toutes les transitions en Bretagne : transition écologique, transition climatique, transition économique, transition sociétale mais aussi transition méthodologique.</p> <p>Le schéma des achats économiquement responsables adopté préalablement à la Breizh Cop, par le conseil régional en juin 2018 s'inscrit dans cette démarche : c'est un de ses pendants opérationnels.</p> <p>Le Chantier III vise à « Mettre en œuvre une responsabilité sociale et sociétale » : il s'agit de faire de la commande publique un vecteur de politiques sociales en faveur du secteur du handicap, de l'Economie Sociale et Solidaire mais aussi de la valorisation des entreprises vertueuses de la RSE au sens large. Quelques moyens de mise en œuvre :</p> |

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

| Num | Question | Quand ? | Réponse apportée |
|-----|---|---------|---|
| | <p>L'investissement et les énergies renouvelables ;(Bâtiments BBC, voire +, certifications HQE , breams ,autre(s) ,...) ,(éolien, hydrolien,....) ? Superbe pour hydrogène</p> | | <p>développer des critères RSE partagés avec les entreprises, prendre en compte les labels RSE ou référentiels professionnels lors de l'appréciation des offres, dont la politique de l'entreprise relative à l'apprentissage, lutter contre les discriminations en général et l'égalité Femme-Homme en particulier. Par ailleurs, un des objectifs consiste, pour les marchés de travaux, en la systématisation de l'intégration d'une clause sociale d'exécution dès lors qu'ils excèdent 400 K euros HT. La clause sociale permet de construire un parcours de formation sur le long terme avec les entreprises attributaires de nos contrats et de contribuer au retour à l'emploi de publics en difficulté ainsi qu'au développement économique des entreprises territoriales.</p> <p>Le Chantier IV vise à « Contribuer à la transition écologique, énergétique et numérique » : il s'agit de redéfinir le rapport à l'achat de la collectivité pour faire de la Région la cheffe de file vers l'économie circulaire : en privilégiant notamment, la location à l'achat, le réemploi et la réutilisation au neuf, l'utilisation d'éco matériaux, le réemploi des matériaux issus de la déconstruction, ainsi que la performance et l'innovation au service de l'environnement.</p> <p>Les consultations relatives à la dévolution des marchés de travaux intégreront les clauses et critères spécifiques en adéquation avec cette politique d'achat régionale. Ces clauses seront déclinées une fois la nature et l'ampleur de opérations connues. Un travail amont à la rédaction des pièces du dossier de consultation des entreprises sera réalisé pour sourcer les entreprises, ainsi que pour définir le besoin en intégrant les objectifs économiques, sociaux et environnementaux, tout en prenant en compte les besoins des utilisateurs. Ces éléments seront diffusés à l'occasion du comité de suivi.</p> <p>Pour plus d'informations sur la politique d'achat de la Région Bretagne : https://www.bretagne.bzh/achat-public/</p> <p>L'objectif d'exemplarité du patrimoine régional sur ce projet sera mesurable à travers des outils et non des certifications, afin d'élargir le champ des possibles. Concernant la qualité environnementale des investissements immobiliers, la cible attendue est un niveau E3C1 (label E+C-) complété par une production d'énergie renouvelable de 20kWh/m².SU.an. Concernant les investissements sur l'aménagement, les gardes-fou seront établis</p> |

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

| Num | Question | Quand ? | Réponse apportée |
|--------|--|----------------|--|
| | <p>Etudes des nuisances pendant le projet et mesures de maîtrise du risque ?</p> <p>Chantier "estimation année homme" ?</p> | | <p>conformément à la « Loi sur l'eau », et intégrés au dossier de demande d'autorisation environnementale.</p> <p>Les outils utilisés seront notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Simulation thermique dynamique - Facteur lumière jour - Calcul de compacité - Bilan carbone - Etude d'opportunité photovoltaïque <p>L'étude des nuisances est l'objet principal de l'étude d'impact. Le contenu d'une étude d'impact porte sur les effets sur la population et la santé humaine. A minima, elle comporte les thématiques suivantes : bruit, vibrations, air, trafic, perspectives paysagères, santé.</p> <p>Le dossier est actuellement à la phase Etat initial. L'évaluation des impacts directs et indirects sera détaillée dans une seconde phase.</p> <p>Les grands enjeux de sensibilité environnementale sont déjà connus (cf. Etat initial). Par exemple, un suivi acoustique sera forcément proposé afin de vérifier le respect des engagements de l'étude d'impact et l'efficacité des mesures proposées.</p> <p>Ces éléments sont conditionnés par les techniques de réalisation des travaux, l'ordonnancement des tâches décidé et le planning général, qui ne sont pas encore connus. Toutefois, la Région Bretagne estime à ce stade que le projet générera une activité supérieure à 10000 homme*jours. La coordination pour la sécurité et la santé des travailleurs sera de niveau 1, avec la création d'un CISSCT.</p> |
| 11 bis | Interrogation sur l'opportunité du projet à 110 M€ dans un contexte où le BREXIT et la CoVid 19 plombent le trafic à St Malo ? | Atelier 2 et 5 | <p>L'existence de plusieurs scénarii permet l'étude d'alternatives aux ambitions différentes du scénario 3. Les études socio-économiques finalisées permettront d'éclairer le choix sur la pertinence au moment du bilan de la concertation si possible, au plus tard lors de l'évaluation des impacts.</p> <p>Mais la volonté du CRB est bien de développer un projet sur 50 ans, qui doit dépasser cette difficulté contextuelle, pour conserver l'ambition d'avoir une Région et un territoire attractif. Si cette baisse importante d'activité devait se poursuivre sur plusieurs années, le CRB réinterrogerait inévitablement son approche. Pour rappel, environ 4 600 emplois sont issus du port. Ce doit être un critère important dans l'appréciation de l'opportunité à agir.</p> |

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

| Num | Question | Quand ? | Réponse apportée |
|-----|--|----------------|--|
| 11 | La référence du livret sur l'impact des bruits sur les mammifères marins (paru en juin 2020) ; pouvez-vous déposer ici cette référence ? | Atelier Breton | Etudes – Mammifères Document à télécharger en cliquant sur ce lien hypertexte. |
| 12 | Quelles sont les espèces en voie d'extinction ? | Atelier 5 | Rappel des Etudes et des catégories d'inventaires menées dans le cadre du projet : |
| 13 | Est-ce que le projet inclut un inventaire des espèces en voie d'extinction pour mesurer les impacts sur ces espèces ? | Atelier 5 | Inventaire faune flore terrestre, inventaire et bibliographie avifaune/mammifères marins, inventaire des herbiers à zostère, des macroalgues subtidales, benthos (endofaune benthique). <u>NB</u> : les espèces protégées ne sont pas forcément en voie d'extinction. Elles peuvent être protégées au titre de directives européenne, nationale ou à une échelle plus locale. Les espèces en voie d'extinction sont prises en compte au même titre que les espèces protégées. Les études préliminaires permettent d'identifier les espèces présentes sur le site (quel que soit leur statut de protection ou d'état des populations) pour pouvoir les prendre en compte lors du projet (phase travaux + exploitation) et ainsi mettre en place des mesures de protection. |
| 14 | Comment les habitats naturels vont-ils être impactés ? | Atelier 5 | L'étude d'impact comprend un volet dédié aux habitats naturels. On cherchera avant tout à éviter les impacts sur ces habitats notamment à l'aide de modélisations (ex : niveaux de bruit aérien dans l'aire de reproduction avifaune / ex : bruit sous-marin sur les mammifères marins / ex : modélisation des dispersions de matières en suspension sur les habitats d'intérêt communautaire) |
| 15 | Qui fait les études ? Exigence de transparence et d'impartialité. | Atelier 2 | Les études sont intégrées à une démarche qui respecte le cadre légal imposé au porteur de projet, rappelé dans le certificat de projet délivré par la Préfecture d'Ille et Vilaine. Elles sont communiquées tout au long de la vie du projet, notamment lors de la concertation préalable en cours, et leur synthèse est intégrée au dossier de demande d'autorisation environnementale. L'enquête publique offre une nouvelle opportunité de diffuser ces éléments avant la prise d'arrêté autorisant ou non à faire les travaux par l'autorité compétente. Le comité de suivi, qui sera installé à la suite de la concertation préalable, assurera la continuité des échanges avec la population, en particulier la diffusion d'informations. Liste des bureaux d'études techniques spécialisés indépendants retenus par la Région Bretagne pour la réalisation des études nécessaires à la complétude du dossier. |

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

| Num | Question | Quand ? | Réponse apportée | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|-----------|--|--------|-----|---|----------|---|-------------------|---|-------------------|-----------------------------------|-------------------|------------------------------|-------|----------------------------|-----|------------------------|----------|--------------------|--------|---------------------|------------|--------------------------------------|----------|--------------|-------|-----------------|----------|--|------------|
| | | | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Etudes</th> <th>BET</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Etude de la qualité des eaux littorales, des sédiments et de la matière vivante</td> <td>CREOCEAN</td> </tr> <tr> <td>Etude endofaune benthique, macroalgues subtidales, herbiers</td> <td>TBM Environnement</td> </tr> <tr> <td>Etude faune, flore et milieux naturels terrestres sur le site portuaire</td> <td>TBM Environnement</td> </tr> <tr> <td>Etude avifaune, mammifères marins</td> <td>TBM Environnement</td> </tr> <tr> <td>Etude acoustique sous-marine</td> <td>SINAY</td> </tr> <tr> <td>Etude acoustique terrestre</td> <td>SCE</td> </tr> <tr> <td>Etude qualité de l'air</td> <td>En cours</td> </tr> <tr> <td>Etude géotechnique</td> <td>GINGER</td> </tr> <tr> <td>Etude pyrotechnique</td> <td>NAVARRA TS</td> </tr> <tr> <td>Etude de modélisation hydrodynamique</td> <td>Créocéan</td> </tr> <tr> <td>Etude trafic</td> <td>SINAY</td> </tr> <tr> <td>Etude socio-éco</td> <td>Katalyse</td> </tr> <tr> <td>Etude paysagère (contraintes architecturales, urbaines...)</td> <td>Agence MAP</td> </tr> </tbody> </table> | Etudes | BET | Etude de la qualité des eaux littorales, des sédiments et de la matière vivante | CREOCEAN | Etude endofaune benthique, macroalgues subtidales, herbiers | TBM Environnement | Etude faune, flore et milieux naturels terrestres sur le site portuaire | TBM Environnement | Etude avifaune, mammifères marins | TBM Environnement | Etude acoustique sous-marine | SINAY | Etude acoustique terrestre | SCE | Etude qualité de l'air | En cours | Etude géotechnique | GINGER | Etude pyrotechnique | NAVARRA TS | Etude de modélisation hydrodynamique | Créocéan | Etude trafic | SINAY | Etude socio-éco | Katalyse | Etude paysagère (contraintes architecturales, urbaines...) | Agence MAP |
| Etudes | BET | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Etude de la qualité des eaux littorales, des sédiments et de la matière vivante | CREOCEAN | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Etude endofaune benthique, macroalgues subtidales, herbiers | TBM Environnement | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Etude faune, flore et milieux naturels terrestres sur le site portuaire | TBM Environnement | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Etude avifaune, mammifères marins | TBM Environnement | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Etude acoustique sous-marine | SINAY | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Etude acoustique terrestre | SCE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Etude qualité de l'air | En cours | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Etude géotechnique | GINGER | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Etude pyrotechnique | NAVARRA TS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Etude de modélisation hydrodynamique | Créocéan | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Etude trafic | SINAY | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Etude socio-éco | Katalyse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Etude paysagère (contraintes architecturales, urbaines...) | Agence MAP | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 16 | Le projet intègre-t-il des habitats et des dispositifs d'accueil de la biodiversité dès sa conception ? | Atelier 5 | Conception – Espèce | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 17 | Réintroduction d'espèces : opportunité ? | Atelier 2 | <p>Réponse globale ; Le projet s'inscrit dans le Schéma Régional de Cohérence Ecologique, de par la Vallée de la Rance et de la frange littorale. Il n'y aura pas d'atteinte à ces habitats et aux corridors concernés.</p> <p>Réponse à l'échelle du projet du Terminal : l'état actuel est déjà très artificialisé. A ce jour, le projet est en phase d'identification des enjeux. Dans un second temps, en phase de conception, des aménagements pour l'accueil de la faune (habitats propices aux espèces) pourraient être proposés sous réserve d'une compatibilité avec une exploitation.</p> <p>Recréer une trame verte à l'échelle du terminal du Naye ne peut pas être envisagée sans une vision plus globale à l'échelle du territoire.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 18 | Espaces verts envisagés ? | Atelier 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 19 | Les travaux prennent-ils en compte le cycle de vie des animaux présents dans les sédiments et dans l'eau ? | Atelier 5 | <p>Travaux – Espèces</p> <p>Les travaux doivent être autorisés selon l'arrêté préfectoral fixant un certain nombre de prescriptions pour le maître d'ouvrage dans le but de limiter au maximum les incidences sur l'environnement. La temporalité et le type de travaux seront regardés par les</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

| Num | Question | Quand ? | Réponse apportée |
|-----|---|----------------|---|
| | | | <p>services de l'Etat et les travaux devront éviter les périodes sensibles pour les espèces présentes à la fois dans l'eau, les sédiments mais aussi dans l'air au sein de l'aire d'effets du projet.</p> <p>Ces mesures rentrent dans la démarche Eviter Réduire Compenser, qui sera appliquée tout au long de l'évaluation environnementale, dès la phase de conception.</p> <p>Ainsi, parmi les grands types de mesures, il existe des mesures d'évitement et de réduction temporelles, qui sont donc basées sur les calendriers de sensibilité.</p> <p>Notons par ailleurs que les retours d'expérience sur les effets sur la faune benthique sont peu nombreux.</p> |
| 20 | Flore terrestre : gestion/mesures ? | Atelier 2 | <p>Exploitation – Terrestre</p> <p>La flore terrestre sur le site du projet est très faible en termes de diversité, les espèces observées pouvant être règlementées se trouvent en dehors du périmètre d'impact du projet (Statice de salmon, Criste marine...). Néanmoins, l'implantation d'espèces si tel est le cas, nécessitera d'exposer au sein du dossier réglementaire, une gestion particulière.</p> <p>En complément, confère réponses 16 et 17</p> |
| 21 | Quel poids de l'environnement par rapport à l'économie ? | Atelier 2 | Confère réponses 35 et 36. |
| 22 | Dans les scénarios 2 et 3, les travaux sous-marins sont le déroctage et le battage de pieux ? | Atelier Breton | <p>En fonction des zones sous-marines à approfondir, des travaux de déroctage ou de dragage sont prévus. Toutefois, les techniques d'intervention ne sont pas encore arrêtées, la Région Bretagne privilégiant à ce stade les solutions mécaniques. S'agissant des dispositions constructives, plusieurs solutions sont encore à l'étude, notamment le battage de pieux. Les impacts du scénario retenu feront l'objet d'une évaluation environnementale, en particulier les opérations de déconstruction et de construction. Ces éléments seront présentés en comité de suivi.</p> |
| 23 | Pourrait-on avoir un minimum de chiffres physiques, tout particulièrement concernant les dragages et déroctages visant à faciliter la navigation "tous temps toutes marées" dans l'avant-port, le chenal proche, voire aussi le | Atelier Breton | <p>A ce stade, le volume global de matériaux à draguer est estimé à environ 140 000 m³ pour le scénario 3 qui comprend l'ensemble des aménagements envisagés par la Région Bretagne. Concrètement ce volume comprend le dragage de 100 000 m³ de sédiments meubles et le déroctage de 40 000 m³ de roches superficielles. Les opérations de déroctage concernent principalement le chenal extérieur d'accès à l'avant-port de</p> |

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

| Num | Question | Quand ? | Réponse apportée | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------------|--|-----------------------|---|------------------------------|-----------------------|------------|------------|------------|------------------|---|---|-----------------------|-----------------------|---------------------------------------|---|-----------------------|----------------------|-----------------------|--------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------|-----------------------|-----------------------|------------------------|------------------------|
| | <p>chenal plus lointain ? Il faudrait aussi en donner la répartition dur / mou (déroctage / dragage), par grandes zones (avant-port, chenal proche, et chenal lointain), et pour les différents scénarios. En indiquant pour chacune de ces différentes composantes son poids dans le budget total (càd la ligne "volet maritime" du coût global du projet).</p> | | <p>Saint-Malo. Les volumes à extraire par zones et pour chacun des scénarios sont les suivants :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Secteur à draguer / dérocter</th> <th>Scénario de référence</th> <th>Scénario 1</th> <th>Scénario 2</th> <th>Scénario 3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>chenal extérieur</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>65 000 m³</td> <td>65 000 m³</td> </tr> <tr> <td>souille et chenal d'accès au poste P1</td> <td>-</td> <td>40 000 m³</td> <td>5 000 m³</td> <td>45 000 m³</td> </tr> <tr> <td>dragages d'entretien de l'avant-port</td> <td>30 000 m³</td> <td>30 000 m³</td> <td>30 000 m³</td> <td>30 000 m³</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>30 000 m³</td> <td>70 000 m³</td> <td>100 000 m³</td> <td>140 000 m³</td> </tr> </tbody> </table> <p>Le coût global de ces travaux de dragage n'est pas stabilisé à ce stade dans la mesure où les filières de destination ne sont pas encore définies et qu'elles sont directement dépendantes du scénario d'aménagement qui sera retenu à l'issue de la concertation.</p> | Secteur à draguer / dérocter | Scénario de référence | Scénario 1 | Scénario 2 | Scénario 3 | chenal extérieur | - | - | 65 000 m ³ | 65 000 m ³ | souille et chenal d'accès au poste P1 | - | 40 000 m ³ | 5 000 m ³ | 45 000 m ³ | dragages d'entretien de l'avant-port | 30 000 m ³ | 30 000 m ³ | 30 000 m ³ | 30 000 m ³ | Total | 30 000 m ³ | 70 000 m ³ | 100 000 m ³ | 140 000 m ³ |
| Secteur à draguer / dérocter | Scénario de référence | Scénario 1 | Scénario 2 | Scénario 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| chenal extérieur | - | - | 65 000 m ³ | 65 000 m ³ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| souille et chenal d'accès au poste P1 | - | 40 000 m ³ | 5 000 m ³ | 45 000 m ³ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| dragages d'entretien de l'avant-port | 30 000 m ³ | 30 000 m ³ | 30 000 m ³ | 30 000 m ³ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Total | 30 000 m ³ | 70 000 m ³ | 100 000 m ³ | 140 000 m ³ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 24 | Dragage : résidus : où vont-ils ? | Atelier 1 | Confère question 25 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 25 | Les boues de dragage seront-elles intégralement recyclées à terre | Atelier Breton | <p>A ce jour aucune technique de valorisation n'a été choisie, seules des pistes de réflexion sont étudiées. Le projet n'étant qu'au stade Avant-Projet, les dispositifs constructifs ne sont pas arrêtés. Pour les sédiments meubles, le clapage semble difficile. La Région se laisse la possibilité de réfléchir sur les différentes filières de gestion des sédiments. Pour les matériaux rocheux, la Région se laisse également la possibilité de rejeter en mer dans le but d'apporter une diversité d'habitats.</p> <p>Un listing de filières de valorisation des matériaux de dragage déroctage a été établi, tel que : l'utilisation en remblai, en terreplein portuaire (encapsulage si besoin), en remblai terrestre ou aménagement paysager, utilisation en technique routière, utilisation lors de la construction des infrastructures du terminal (encapsulage) dans du béton armé étanche pour la reconstruction des embectages, rechargement de plages (dunes), immersion ou rejet hydrodynamique, en valorisation agricole ou en centre de stockage de déchets selon les critères d'admission. Les pistes de valorisations seront précisées au fur et à mesure de l'avancement des études lors des comités de suivi.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

| Num | Question | Quand ? | Réponse apportée | | | | | | | | |
|-------------------|--|--|--|-------------------|--|----------------------------|----------|-----------|--|--|--|
| 26 | Quel traitement prévu pour les sédiments pollués ? Demande de précision sur la réutilisation de ces sédiments évoquée en introduction | Atelier 2 | Confère question 25 | | | | | | | | |
| 27 | Le déroctage peut-il avoir un impact sur le port des Bas-Sablons ? | Atelier 3 | <p>La démarche ERC permettra d'étudier les effets directs et indirects détaillés à la question 40, notamment les questions d'agitation du plan d'eau.</p> <p>S'agissant des éventuels dommages causés par le chantier et causés aux tiers en phase chantier et en exploitation, quels qu'ils soient, voici la liste prévisionnelle des couvertures assurancielles que la Région ou les entreprises de travaux endosseront :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pendant les travaux : <ul style="list-style-type: none"> - Garantie tous risques chantier pendant la période de travaux et perte financière anticipée, - Responsabilité civile générale, - Responsabilité civile atteinte accidentelle à l'environnement, - Garantie des dommages en répercussion ▪ Après réception : <ul style="list-style-type: none"> - Décennale sur ouvrage soumis et non soumis, ▪ Pour couvrir les risques liés à l'exploitation : <ul style="list-style-type: none"> - Responsabilité civile exploitation, dommage aux biens et perte d'exploitation. | | | | | | | | |
| 28 | Problématique de la turbidité, de la qualité des sédiments : quelle prévention face aux risques ? | Atelier 2 | <p>Des mesures devront être prises pour maintenir une bonne qualité des eaux lors de la phase travaux (rejet maîtrisé, barrière anti-matière en suspension, sonde de suivi automatique, travail à la marée...) respectant les normes de qualité environnementale. Ces mesures suivent aussi la démarche ERC. Elles sont de différents niveaux : techniques, organisationnelles, etc...</p> <p>Les choix techniques n'ayant pas été faits, les solutions retenues seront présentées lors de l'étude d'impact puis en comité de suivi.</p> | | | | | | | | |
| 1 | Taille des futurs navires (aussi, mais la question venait des préoccupations liées à la vue) | Réunion de lancement du 01/10/2020, permanences, atelier 1 | <p>La taille (longueur, largeur, hauteur, tirant d'eau) n'est pas encore connue car les compagnies n'ont pas arrêté les caractéristiques techniques des navires. Nous sommes en mesure à ce jour de fournir la capacité d'emport des navires projet pris en compte dans le dimensionnement du projet, en comparaison aux navires existants.</p> <p>Ligne St Malo Portsmouth :</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">Navires existants</th> <th rowspan="2">Navire référence du projet</th> </tr> <tr> <th>Bretagne</th> <th>Pont-Aven</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="height: 20px;"></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | Navires existants | | Navire référence du projet | Bretagne | Pont-Aven | | | |
| Navires existants | | Navire référence du projet | | | | | | | | | |
| Bretagne | Pont-Aven | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

| Num | Question | Quand ? | Réponse apportée | | | |
|-----|---|----------------|---|-------------------|------------|----------------------------|
| | | | Pax | 2056 | 2400 | 1800 |
| | | | Cabines | 376 | 650 | 500 |
| | | | Lits | 1168 | 2000 | 1300 |
| | | | Véhicules de tourisme | 580 | 650 | 600 |
| | | | Fret | 40 | 80 | 70 |
| | | | Ligne ST Malo Iles Anglo Normandes : | | | |
| | | | | Navires existants | | Navire référence du projet |
| | | | | Rapide | Libération | Type « Libération » |
| | | | Pax | 740 | 900 | 900 à 1000 |
| | | | Véhicules de tourisme | 175 | 200 à 240 | 200 à 240 |
| | | | Fret | - | - | |
| 29 | <p>Pourquoi attendre les travaux de 2023, et la mise à disposition du courant à quai, au lieu d'imposer à court délai à la Cie CONDOR l'utilisation sur quai de groupes électrogènes adaptés à leur besoin, et parfaitement insonorisés ?</p> <p>A quelques jours de la clôture et à l'issue des trois réunions suivies, nous souhaitons en résumé vous faire part de la profonde et intime conviction des riverains de la Porte de Dinan, Saint-Malo Intra muros.</p> <p>Le thème fédérateur en est le raccordement du Condor ferries au réseau électrique à quai, quel que soit le scénario retenu 1,2, ou 3.</p> | Atelier Breton | <p>Nous comprenons dans cette question qu'il y a des attentes fortes avec des temporalités différentes :</p> <ul style="list-style-type: none"> Avant la réalisation du projet Souhait qu'une solution transitoire soit trouvée pour réduire les nuisances sonores dues aux conditions actuelles d'exploitation. Après la réalisation du projet Souhait d'intégration systématique du courant de quai au projet, quel que soit le scénario retenu. <p>La Région Bretagne a entendu les expressions nombreuses sur ce sujet. Elle va mener une réflexion avec les usagers du port pour apporter des réponses aux riverains exposés à ces nuisances.</p> <p>La Région s'engage à essayer de trouver une solution temporaire avant l'achèvement des travaux du terminal, le plus tôt possible, sous réserves de pouvoir lever des contraintes techniques (bruit émis et compatibilité avec les installations des bateaux).</p> | | | |

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

| Num | Question | Quand ? | Réponse apportée |
|-----|--|-----------|---|
| | <p>En effet cette procédure ouvre aujourd'hui de façon exemplaire sur :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La réduction des émissions sonores comme alternative majeure à l'utilisation diurne et surtout nocturne des générateurs diesel à quai. (ce qui aujourd'hui est un vrai désagrément et sanctionne la qualité de vie). 2. La réduction de la pollution atmosphérique locale (Oxydes de soufre, oxydes nitriques, matières à particules). 3. La réduction des gaz à effets de serre. | | Le comité de suivi permettra d'informer la population sur les suites données. |
| 30 | Comment garantir que la qualité de l'air ne se dégrade pas ? | Atelier 5 | <p>Evaluation des impacts. Les nuisances terrestres comme l'impact sur la qualité d'air, le bruit généré par le projet devront être limitées en phase de travaux mais aussi en phase d'exploitation. Des mesures seront prises en phase travaux (ex : horaires, gestion des flux, etc ...).</p> <p>En phase d'exploitation, la Région n'est pas en capacité d'imposer le type de propulsion des bateaux. Néanmoins, la solution du courant de quai ne peut qu'aller dans le sens de l'amélioration de la qualité de l'air. Ces éléments seront quantifiés dans l'étude d'impact et diffusés en comité de suivi.</p> |
| 31 | Eaux pluviales : comment les rejeter sur la plateforme ? | Atelier 2 | <p>Les eaux pluviales seront gérées conformément aux prescriptions de la loi sur l'Eau. Le débit de fuite requis par le règlement de la collectivité est de 2l/s.</p> <p>Les eaux de pluies captées sur le terre-plein transiteront par un séparateur d'hydrocarbure. Le rejet en mer et les bassins tampon seront notamment étudiés afin d'éviter l'engorgement du réseau communal.</p> |
| 32 | Photovoltaïque : est-ce vraiment novateur en apport en énergie ? Quid des énergies marines ? | Atelier 3 | Le programme du projet a dû intégrer différentes contraintes : surface disponible limitée, monuments historiques classés ou inscrits présents à proximité, réflexion de développement des ENR à l'échelle du port. Ainsi, à ce stade, c'est le photovoltaïque qui apparaît le plus adapté au projet, avec comme levier la mutualisation des consommations et de la production (Auto-consommation recherchée). |

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

| Num | Question | Quand ? | Réponse apportée |
|-----|--|----------------|---|
| | | | Le développement des autres ENR (énergies marines notamment) devra être envisagé à l'échelle du port, périmètre qui dépasse largement celui du projet du terminal, et portés notamment par EDEIS, titulaire de la concession. |
| 33 | Comment la Région maître d'ouvrage voit-elle l'avenir du site de Saint-Malo, devant la perspective de montée du niveau de la mer ? Est-il licite de miser sur un développement économique toujours en croissance, devant la nécessaire transition écologique ? | Atelier Breton | Un volet contribution et vulnérabilité au changement climatique est imposé dans une étude d'impact. Un bilan carbone sera effectué. Le terreplein du Naye recevant du public doit intégrer les mesures précisées dans les documents du PPRSM (risque de submersion marine sur la commune de St Malo). Afin de lutter contre la montée des eaux, le projet prévoit, à ce stade, de surélever le terreplein d'environ 80 cm de hauteur par rapport au TN initial. |
| 34 | Augmentation régulière du nombre de coffres : pollution ? | Atelier 2 | Nous comprenons que cette question porte sur la croisière, au travers des coffres situés en Rance pour l'amarrage des navires. A ce stade du projet, il n'est pas prévu que le terminal accueille cette activité. |
| 35 | Si un impact environnemental est significatif, peut-il remettre en question la décision ou les travaux du projet ? | Atelier 5 | En application de la démarche ERC, un maître d'ouvrage ne peut s'engager dans un projet qui a des impacts résiduels inacceptables, et qu'il a dû appréhender lors de l'évaluation environnementale. Les services de l'Etat se basent sur cette évaluation des impacts pour instruire le projet et émettre les prescriptions qui figureront dans l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale et qui s'imposent au maître d'ouvrage, dans le cas où le projet est accepté. |
| 36 | Les impacts infléchissent ils la décision du projet ? Notamment sur la notion de temporalité des impacts | Atelier 5 | |
| 41 | Fort du Naye : dans quelle mesure l'architecte des Bâtiments de France peut/doit intervenir dans le projet ? | Atelier 3 | Cet ouvrage n'est ni classé ni inscrit à l'inventaire des monuments historiques (MH). Néanmoins, le terminal est soit dans le périmètre de protection des MH, soit en covisibilité au sens du PLU en vigueur sur St Malo. Ainsi, le permis de construire sera soumis à l'avis de l'ABF, qui a souhaité préserver la partie historique du fort, lors des échanges liminaires à l'établissement du programme. |
| 37 | Peut-on rendre cet espace plus accessible au public ? | Atelier 3 | Le programme du projet répond, à ce stade, aux besoins spécifiques de l'activité du terminal ainsi qu'aux besoins des mobilités urbaines sur l'interface Ville-port, le tout dans un espace contraint. Ainsi, des aspects fonctionnels et techniques pluriels et complexes sont à intégrer à cet aménagement. |
| 50 | N'est-ce pas l'occasion d'ouvrir, de nouveau, au public un espace portuaire ? | Atelier Breton | Toutefois, l'élargissement des usages externes à l'activité de transport (exposition, concerts, trucks food) sera étudié avec EDEIS et la Ville de St Malo. Par ailleurs, la demande récurrente des vues à offrir depuis les toitures de la gare du |

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

| Num | Question | Quand ? | Réponse apportée |
|-----|--|--|--|
| | | | terminal vers les activités du port, notamment vers l'écluse, a été entendue. La Région demandera au maître d'œuvre en charge de la conception de la gare maritime du Naye, d'étudier un accès public en toiture permettant de restituer des vues sur le port. Le comité de suivi permettra de communiquer sur les suites données. |
| 38 | Cheminement piéton au niveau de l'écluse très difficile : quel avenir pour ce passage ? | Atelier 3 | Ces problématiques dépassent le périmètre du terminal et doivent être menées à l'échelle du port, de la Ville et plus largement du territoire. |
| 39 | Quid du pôle d'échanges multimodal ? A repenser pour les piétons plus que pour les voitures | Atelier 3 | Le constat suivant est partagé par l'ensemble des acteurs du territoire : encombrement des voies de circulation, manque d'un parking de délestage pour les PL, nécessité de gérer les parkings VL à l'échelle de la Ville. |
| 43 | Le réaménagement du terminal ne gagnerait-il pas à pouvoir <i>s'insérer dans un projet plus vaste</i> , visant à réduire les parcs de stationnements de voitures qui défigurent les abords d'intra-muros ? | Atelier Breton | Il y a bien une nécessité de mener une réflexion sur la gestion des déplacements et des flux en général, qu'ils soient issus de l'activité du TdN ou anthropiques à la Ville de St Malo. C'est l'agglomération qui est compétente sur les mobilités sur son territoire. La Région propose de contribuer à la réflexion visant à trouver des solutions compatibles avec le calendrier de la réalisation du terminal. |
| 42 | Quid de la cale de la Bourse ? | Atelier 3 | Le programme du projet respecte les dispositions du PLU en vigueur. |
| 10 | Comment le projet s'insère dans le PLU ? Quel travail est fait avec la collectivité ? | Réunion de lancement du 01/10/2020, ateliers | Les services des deux collectivités dialoguent notamment par le biais d'un groupement de commande permettant de croiser les études préalables communes aux projets d'aménagement du port des Bas-Sablons et de modernisation du terminal ferry. L'évaluation des impacts comprendra une phase d'évaluation des effets cumulés, notamment avec le projet des Bas Sablons de la Ville de St Malo. Les mesures intégrées aux travaux sont prises en fonction de cette évaluation. |
| 44 | Comment allez-vous travailler avec les autres porteurs de projet (Bas-Sablons notamment) ? | Atelier 2 | |
| 45 | je ne vois personne de la ville. La région parle-t-elle avec la ville ? | Atelier 4 | Le terminal du Naye est un espace contraint entourés de sujets qu'il faudra traiter, et que nous n'ignorons pas (pont de l'écluse, liaison douce Bas-Sablons, liaison douce Intra-muros, gare de la bourse, cale du Naye, piscine du Naye). La Région n'a pas à s'exprimer à la place de la Ville de St Malo sur son domaine de compétence, mais précise l'existence de coopération et de partenariat qui devront être poursuivies pour assurer la compatibilité entre les projets (réunions bi-mestrielles entre les 2 collectivités associant EDEIS sur les questions portuaires). |
| 46 | Effet domino du développement du projet sur la ville n'est pas forcément pensé. Quels seront les effets indirects ? | Atelier 3 | |
| 55 | Quelle compatibilité avec l'extension prévue des bas-Sablons (cale du Naye) ? | Atelier 6 | |

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

| Num | Question | Quand ? | Réponse apportée |
|-----|---|----------------|--|
| | | | <p>Illustration de la posture de la Région Bretagne : le port des Bas-Sablons. La Région Bretagne doit être prudente dans ses actions en tant qu'autorité portuaire d'une infrastructure intégrée à une concession attribuée à la Ville de St Malo. Celle-ci arrive à échéance prochainement et fera l'objet d'une procédure très encadrée juridiquement, qu'il ne faudrait pas compromettre par une expression prématurée de la Région.</p> <p>Toutefois, l'aménagement de la liaison douce au droit du terminal est une opportunité à saisir afin d'améliorer les circulations à cet endroit.</p> <p>Le bilan de la concertation précisera les modalités de coopération entre la Ville de St Malo et la Région Bretagne sur l'ensemble des sujets croisés et en particulier sur le projet de modernisation du terminal du Naye.</p> <p>Le comité de suivi de la concertation est un des liens pour poursuivre les échanges entre les acteurs et faire vivre la concertation. L'évaluation des impacts et des effets du scénario retenu seront présentés dans cette instance.</p> |
| 47 | Brièvement évoqué à l'oral hier soir, quelques grandes marques rouges sur un plan étant attribuées au projet résultant de ce concours. Où donc en est le dossier ? Comment est-il possible d'en exploiter les acquis, sans le mettre à la disposition du public au stade actuel ? | Atelier Breton | Les plans de masse présentés à partir du 01/10/2020 ne sont pas définitifs. Ils représentent les hypothèses de réponse à ce stade du projet et continueront à évoluer au cours des études de conception. Le projet pourra donc intégrer des propositions faites lors des ateliers et le comité de suivi de la concertation permettra d'informer sur les suites données. |
| 48 | Quelle hauteur de bâtiments ? Quels matériaux et couleurs utilisés pour les façades des bâtiments ? La toiture ? Quelle largeur ? Quelle augmentation de la surface par rapport à l'existant ? | Atelier 3 | <p>Le niveau C1 attendu sur le bilan carbone exige l'emploi de matériaux naturels ou la réutilisation de matériaux issus de la démolition (notamment les moellons présents sur les bâtiments démolis).</p> <p>A ce stade, une construction mixte bois/béton (forte dominante du bois dans les éléments structurels) est privilégiée.</p> <p>La proximité de monuments historiques (Intramuros, St Servan, cité d'Aleth) participe à la réponse architecturale du projet, qui prend en compte l'aspect minéral de son environnement.</p> <p>La hauteur des constructions respectera les règles d'urbanisme et avis de l'ABF (actuellement 8 m, sur 2 niveaux).</p> <p>Le scénario 3 prévoit le regroupement de l'ensemble des besoins de locaux en gare (à ce jour diffus sur le site). Le programme a établi le besoin de surface utile d'une nouvelle</p> |

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

| Num | Question | Quand ? | Réponse apportée |
|-----|--|----------------|---|
| | | | gare à 5 500 m ² environ, contre 4 400 m ² environ actuellement). Le choix d'une toiture terrasse facilite la réponse à cette somme de contraintes. |
| 49 | Le parking de la gare sera-t-il toujours là ? | Atelier 3 | Oui, à court et moyen terme pour répondre à l'organisation projetée, qui repose sur la nécessité d'accueillir des véhicules. |
| 40 | Est-ce que le projet aura un impact sur le port des Bas-Sablons, quelle protection ? Quid du port des Bas-Sablons ? | Atelier 3 | Les effets directs et indirects du projet du terminal du Naye sur l'exploitation du port des Bas Sablons seront étudiés (agitation, trafic de véhicules). Par ailleurs, si les travaux des deux ports étaient concomitants l'appréciation des effets cumulés des deux projets serait à détailler dans les deux études d'impacts. Une coordination des études est prévue dans cette optique. |
| 51 | Nous avons eu, en tant que plaisancier, une présentation de M.RENOUX sur les aménagements futurs du port des Sablons avec un projet d'extension et de développement. J'avais retenu de cette présentation que le premier chantier, devant être engagé pour les futurs aménagements, était réalisation d'un dispositif (<i>Le sujet était resté très flou...</i>) permettant de protéger le port de Sablons de la houle de Nord-Ouest. Cet aménagement permettant alors, a minima, le prolongement des pontons A (qui devait être doublé) à C. De fait, ne serait-il pas possible d'ériger des "murs" entre les ducs d'Albe existant ? | Atelier Breton | Confère question 40 |
| 52 | En réflexion purement personnelle (<i>car je ne suis pas spécialiste ...</i>), je me demandais également si le fait d'ériger deux murs sur chaque tangente des ducs d'Albe ne permettrait pas de définir un espace pouvant être comblé par des déblais issus des dragages soient liés aux nouveaux aménagements, soit aux dragages nécessaires dans le port des Sablons ? | Atelier Breton | Confère question 40 |
| 53 | Les projets autres comme celui des éoliennes seront-ils pris en compte dans l'évaluation des impacts ? | Atelier 5 | Cela sera étudié dans le cadre des impacts cumulés avec ceux d'autres projets. Un cadrage des projets sensibles à prendre en compte sera mené avec les services de l'Etat. |

ANNEXE 3 b

Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20.

| Num | Question | Quand ? | Réponse apportée |
|-----|--|-----------|---|
| 56 | Les routes vont-elles supporter l'augmentation du trafic ? | Atelier 6 | Actuellement au stade des études d'état initial, le bilan des trafics actuels sur le port a été effectué. Compte tenu des hypothèses d'exploitation future, une modélisation des futurs trafics sera établie afin d'évaluer les impacts du scénario retenu. L'évaluation des impacts et des effets du scénario retenu seront présentés lors du comité de suivi. |