

Rapport final de la concertation continue

Projet de modernisation du
terminal ferry du Naye à St
Malo

Danielle FAYSSE
garante.

Date de remise du rapport : 22 avril 2024



SOMMAIRE

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

SYNTHESE POUR LES DECIDEURS ET POUR LE PUBLIC

Les enseignements clés de la concertation continue

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

FICHE D'IDENTITE DU PROJET

Maitre d'ouvrage :

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

Contexte du projet :

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

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

Localisation du projet :



Objectifs du projet selon le Maître d'Ouvrage :

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

Caractéristiques principales :

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

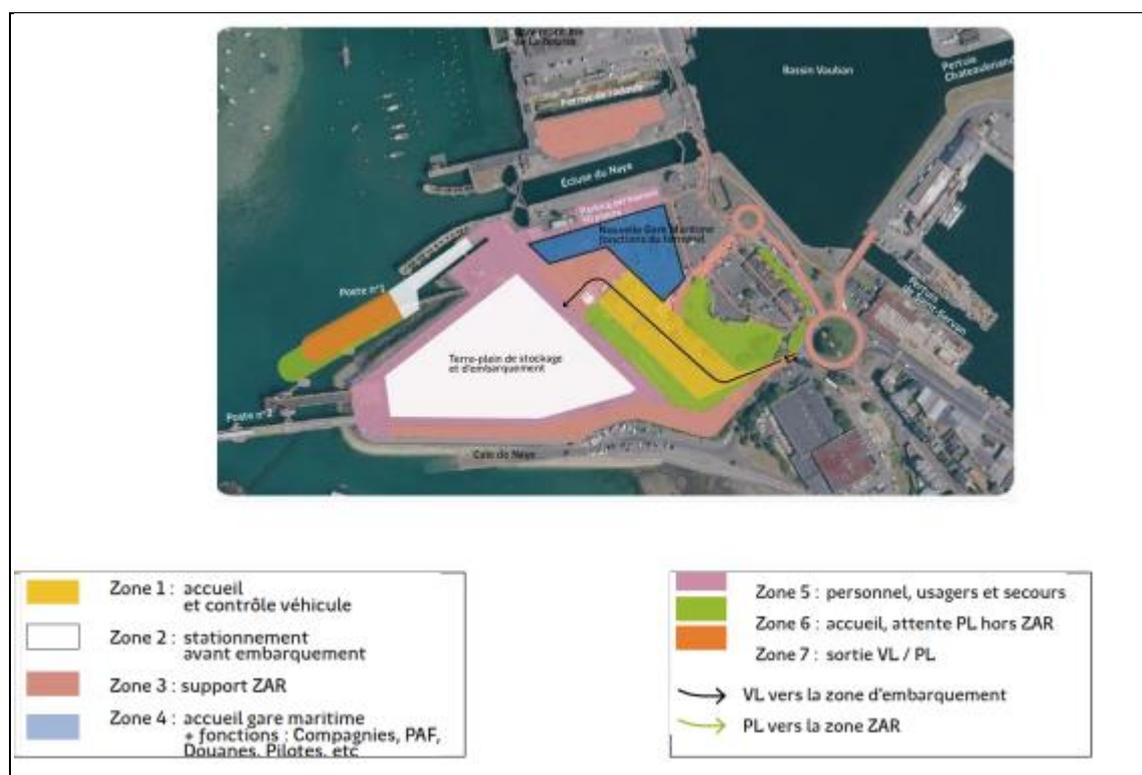
- L'option dite « de référence » est la plus proche de ce que l'on pourrait aussi nommer « option 0 ». Elle ne prend en effet en compte que des travaux obligatoires du fait de l'obsolescence des installations et donc liés à des considérations de sécurité et de sûreté. Toutefois, ce scénario inclut également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

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

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

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

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



Coût du projet

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

Calendrier :

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

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

LES CHIFFRES CLES DE LA CONCERTATION PREALABLE

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

RAPPEL DES ENSEIGNEMENTS ET DES RECOMMANDATIONS DE LA CONCERTATION PREALABLE

Rappel des recommandations inscrites dans le bilan de la concertation préalable

Précisions à apporter de la part du responsable du projet

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le comité de suivi

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

Les compléments d'études

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

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

Les nuisances sonores occasionnées par les navires amarrés la nuit

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

Solution provisoire

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

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

Solution définitive

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MISSION DE LA GARANTE

Décision de la CNDP

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

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

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

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

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

Mission de la garante

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

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

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

ORGANISATION ET MODALITES DE LA CONCERTATION CONTINUE

Déroulement de la concertation continue

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

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

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

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

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

8 octobre 2021 : Réunion du comité de suivi

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

14 décembre 2022 : Réunion du comité de suivi

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

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

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

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

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

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

Passerelle et insertion paysagère

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

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

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

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

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

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

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

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

Scénario retenu

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

Montée du niveau de la mer

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

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

17 mai 2023 : Réunion du comité de suivi

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

29 janvier 2024 : Réunion du comité de suivi

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

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

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

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

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

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

Point sur le volet environnemental et la procédure.

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

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

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

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

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

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

Evolution du projet d'aménagement

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Evolution du projet au cours de la concertation continue

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

Nuisances sonores

Dès la phase de concertation préalable, les problèmes des nuisances sonores liées au stationnement des navires la nuit, ont été remontés de la part des habitants de l'intra-muros et de Saint-Servan. Le sujet a été traité très rapidement, dans une initiative partagée avec les compagnies maritimes. Il a consisté en des travaux d'insonorisation des générateurs sur les bateaux.

En parallèle, la décision a été prise de déployer le courant de quai sur les deux postes, pour éliminer les nuisances sonores, ce qui n'était pas prévu à l'origine du programme de modernisation.

Travaux maritimes

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

Phasage des travaux

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

Phase 1 : 2025- 2027 :

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

Phase 2 : 2030-2031 :

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

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

Schéma de phasage des travaux



Hauteur du bâtiment de la gare maritime et de la passerelle

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

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

RESULTATS DE LA CONCERTATION CONTINUE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La concertation a été l'occasion d'engager une réflexion avec la Ville et l'Agglomération sur l'incidence du projet sur la circulation, l'interface ville-port, la liaison avec Saint-Servan, l'utilité d'organiser ou non une plate-forme de stationnement des camions en entrée de ville. Une étude, cofinancée par la Région et l'Agglomération, a été initiée sur la création d'une plateforme logistique rétro portuaire, pour que les camions soient libérés au fur et à mesure et n'aillent pas tous au terminal du Naye en même temps en thrombosant les accès.

Outre le débat sur les questions environnementales, les aménagements des entrées dans le port, et la gestion des sédiments extraits, beaucoup d'échanges ont porté sur la hauteur du bâtiment du terminal et de la passerelle. À la suite de ces débats, la Région Bretagne a décidé de réduire de 10 m à 8 m la hauteur hors-tout du bâtiment, ce qui répond également à la demande de l'ABF.

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

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

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

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

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

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

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

La concertation continue a permis :

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

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

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

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

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

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

LISTE DES ANNEXES

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

