



Le jeudi 12 novembre 2020

Contribution de l'association OSONS dans le cadre de l'aménagement du terminal du Naye à Saint-Malo

Dans son objectif de développer l'attractivité du port de Saint-Malo, la Région Bretagne a soumis à concertation son projet de travaux en vue de la modernisation du terminal ferries du Naye. Cette concertation obligatoire est menée sous l'égide des garant.es de la commission du débat public compte tenu du montant de l'opération prévue.

Afin de s'informer sur ce projet, plusieurs adhérent.es de notre association ont suivi avec assiduité la réunion de présentation du 1^{er} octobre 2020 ainsi que les ateliers, organisés par la Région. Pour rappel, les garants du débat public ont organisé il y a déjà plusieurs mois une rencontre des acteurs locaux, dont notre association.

Les objectifs annoncés du projet sont :

- *Consolider et maintenir l'attractivité des installations de St-Malo sur le transport maritime de passagers et de fret*
- *Développer le trafic maritime par l'amélioration des accès nautiques et la capacité d'accueil de l'avant-port*
- *Optimiser les fonctionnalités du site sans modifier l'emprise*
- *Favoriser les reports modaux sur le maritime*

La Région a retenu plusieurs scénarios. Ceux-ci se distinguent principalement par l'ampleur des travaux, sachant que la seule mise aux normes de l'existant est évaluée à un montant de 35 millions d'euros compris dans chaque scénario.

- premier scénario, 60 millions d'euros,
- second scénario, 50 millions d'euros
- troisième scénario, privilégié par la Région, 110 millions

Les aménagements terrestres et marins prévu par le scénario 3 sont les suivants :

- *approfondissement des accès nautiques de l'avant-port par dragage-déroctage en mer (jusqu'à 2kms des côtés) comme en port pour permettre des manœuvres plus simples à de plus gros navires, dans un souci de gain de temps,*
- *reconstruction de la gare maritime (création d'un étage de 9m de haut maximum),*
- *déconstruction-reconstruction d'un poste,*
- *remplacement des outillages anciens (passerelles, rampes),*
- *amélioration des accès routiers et urbains connexes,*
- *délocalisation de la zone de contrôle et concentration des constructions en zone nord du terminal*

La procédure actuelle est un premier stade du dossier et a théoriquement pour but de faire s'exprimer les citoyen.nes avant que la Région ne prenne la décision définitive de réaliser l'opération. Il s'agit donc d'une présentation générale du dossier, ses objectifs, son cadre, sa pertinence.

L'opération de construction fera l'objet d'une, ou plusieurs procédures de consultation du public, lorsque la décision de la Région sera arrêtée. A ce stade, il s'agit pour l'association d'une contribution générale sur le dossier, ses objectifs, son cadre, sa pertinence.

OSONS ! Guichet des Associations, 40 ter Square des Caraïbes –35400- Saint-Malo

TEL 07 69 07 83 57 Courriel : osons@osons-a-stmalo.com – site : <http://www.osons-a-stmalo.com>

1. La cohérence du projet avec les principes d'un développement durable.

Comme la quasi-totalité des collectivités, la Région Bretagne a développé un fort argumentaire en relation avec le développement durable pour communiquer sur ses choix stratégiques. La méthode mise en avant dans le dossier est décrite de la façon suivante :

« La doctrine Eviter, Réduire, Compenser, définie par le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie a pour ambition de diminuer les impacts d'un projet d'infrastructure sur son environnement humain et naturel. Elle concerne donc la biodiversité, l'air, le bruit, l'eau, la santé de la population. Elle s'applique de la conception à la phase travaux comme à celle de l'exploitation de l'ouvrage. Le projet, quels que soient les aménagements retenus, devra donc intégrer cette démarche. »

La référence utilisée est le développement durable dont les principes ont plus de cinquante ans. L'expérience a montré que les principes sont à appliquer dès la naissance d'un projet, c'est-à-dire dès la commande politique et le programme. Cette exigence est d'autant plus importante pour le terminal ferries qu'il s'agit d'un projet destiné à couvrir des besoins pour trente à cinquante ans.

En l'état, il ressort du dossier présenté par la région des interrogations et des doutes.

L'équilibre entre les impacts, les coûts et les avantages

Les différents éléments de la concertation n'ont pas permis de trouver de réponses complètes ou cohérentes sur certaines questions.

Par exemple, le dossier de synthèse socio-économique de la concertation ne comporte aucun élément sur les engagements pris lors de la conclusion du nouveau contrat de gestion du port entre le délégataire et la Région, mis à part une participation du délégataire à l'opération. Quelles sont les contreparties ? sur quel scénario d'opération ou de fréquentation est établie cette participation ? Comment ces engagements pèsent-ils dans les scénarios proposés par la Région ?

Le déroctage en mer, principale atteinte à l'environnement, est essentiellement justifié par une plus grande facilité d'utilisation du terminal pour les compagnies maritimes et de retour financier supposé pour le gestionnaire du port. Les caractéristiques (tirant d'eau par exemple) des bateaux de nouvelle génération ne justifient que très partiellement cette opération.

Cette facilité d'utilisation ne se traduit pas par une augmentation du nombre de passagers, l'objectif est de retrouver en 2030 la fréquentation des années 2000 à 2010 (étude socio-économique). Fréquentation qualifiée dans les ateliers de concertation de « stable » ou « mature ».

Par ailleurs, les bateaux de la nouvelle flotte ont une capacité de transport des camions qui permet d'augmenter le trafic fret de plus de 30% (information donnée lors des ateliers). Dans ces conditions, le déroctage, dans les proportions prévues, est-il utile sachant que l'étude socio-économique indique :

« Quant aux frets, les volumes transportés demeurent mineurs au regard de ports concurrents de la zone : 9 à 10 000 véhicules fret de St Malo-Portsmouth représentant à peine 2 jours de trafic du Port de Calais ou d'Eurotunnel, pour seulement 4% du trafic fret des liaisons maritimes de l'Ouest. Cela signifie que globalement, le volume de ces liaisons est en grande partie liée aux conditions de l'offre plutôt que celles de la demande. » (Etude socio-économique du dossier de concertation)

Dans ces conditions comment évaluer l'intérêt de ce déroctage et de son importance au regard de son impact sur le milieu naturel ? Le fait de porter atteinte à un site remarquable et riche pour

une part si faible du trafic fret doit être examinée à la bonne échelle.

Sans attribution des impacts environnementaux aux éléments du projet qui les génèrent et une évaluation avantage / inconvénient, la méthode « Eviter, réduire, compenser » est vidée de son sens et inapplicable.

Nous attendons que la Région présente un dossier traitant de ces questions, des hypothèses qu'elle a examinées et le parti retenu sur ce point au regard du développement durable. Par exemple en explicitant de façon claire et détaillée la cause des impacts.

Le transport routier comme seul horizon ?

La réponse de la région est basée sur l'hypothèse de la permanence du véhicule individuel comme vecteur principal des déplacements personnels et du camion pour le fret, pendant les cinquante prochaines années.

L'absence d'alternatives dans le dossier confère au choix de la Région la valeur d'un acte de renforcement de ces modes de déplacement dont nous connaissons les conséquences sur l'environnement et l'organisation de nos modes de vie. L'absence dans ce dossier de réelle référence à la question ferroviaire, au réseau public de transport ou au parc de stationnement relais à destination des passagers journaliers est anormale pour un projet engageant l'avenir.

Nous attendons que la Région présente les hypothèses qu'elle a examinées, le parti retenu sur ce point et les capacités d'adaptation du projet au regard du développement durable.

Sur ces aspects nous considérons que la Région ne peut se contenter d'un scénario au fil de l'eau ou de la simple prise en compte des contraintes techniques des compagnies. Son rôle est par l'utilisation de l'argent public et le mandat que lui ont donné les citoyens, de décider les orientations qu'elle souhaite mettre en œuvre pour notre avenir

2. La question des périmètres de réflexion.

Nous considérons que les périmètres de l'opération tels que nous les citons ci-dessous, sont nécessaires à une réflexion à l'échelle du projet et de ses impacts.

Périmètre « Ville et déplacements »

Comme tout dossier d'aménagement important, la maturation de celui du terminal ferry dure depuis plusieurs années. Le terminal Ferry est un pôle de déplacement, compte tenu de son impact sur le territoire il nécessite normalement une concertation avec les collectivités en particulier lors de l'élaboration des documents d'urbanisme, des plans de circulation ou de la réalisation des infrastructures. Il nécessite également l'avis des autres opérateurs de transport.

Le projet ne comporte pas de réflexion solide concernant sa liaison avec les réseaux de transports publics de passagers ou de fret, notamment le réseau ferré. Ces manques constituent une hypothèque sur l'avenir des 50 prochaines années.

De la même façon, le projet ne comporte aucune réflexion sur le déport du stationnement des véhicules de passagers à la journée sur des parkings-relais en dehors de l'espace urbain et touristique du port.

Concernant l'impact sur la circulation (augmentation potentielle de la capacité de 30% du

nombre de camions à chaque arrivée ou du flux instantané de voitures) le dossier se contente d'une étude fondée sur les caractéristiques de la voirie dans un périmètre géographique restreint. Considérant qu'il s'agit d'un trafic, à minima régional, l'échelle des impacts et les solutions sont à étudier jusqu'à la sortie de ville. Ces solutions ne doivent pas se limiter à la capacité des voies, elles doivent prendre en compte l'acceptation des habitants sur le plan de la pollution, du confort de vie et de l'usage du réseau public de voirie en sécurité. Pour rappel Saint-Malo est plus victime des particules fines que Rennes ou Saint-Brieuc.

Ces lacunes sont incompatibles avec une conception durable d'une opération de cette importance. Nous attendons qu'elle s'inscrive dans le projet de circulation de la ville et de l'agglomération et des alternatives pour le fret. Dans le cas contraire sa réalisation sera un frein aux évolutions de la ville vers un usage de la voirie plus respectueux de l'environnement.

Nous attendons de ce projet la prise en compte des impacts de la circulation à l'échelle de la ville, l'étude d'alternatives pour le futur en matière de fret et de passagers vers les autres pôles de transport.

Le Périmètre « Activités »

Les efforts des animateurs des ateliers de concertation et la présence d'acteurs du port lors des ateliers n'ont pu masquer que ce projet fait quasiment l'impasse sur les nécessaires cohérences à trouver avec les autres activités maritimes (pêche, liaisons intercommunales avec Dinard, port de plaisance, activités touristiques à la journée). Le dossier n'aborde pas la question du cumul des impacts des différentes opérations prévues dans le secteur proche, notamment le déroctage.

Nous attendons de la Région des éléments sur ce sujet.

Le périmètre « Pollution »

Le port de Saint-Malo est le port le plus pollué de Bretagne selon le bilan du REPOM 2007/2012 (Réseau national de surveillance de la qualité des eaux et des sédiments des Ports Maritimes) et les analyses de 2018. La pollution chronique (mercure, cadmium, plomb, PCB, HAP) des sédiments du premier port chimiquier breton n'a donné lieu à aucune opération de dragage des sédiments. Cette politique de l'autruche doit cesser et la responsabilité de la Région est engagée sur ce plan. Lors des ateliers, la présence de mercure dans l'avant-port a un niveau N2 a été indiquée.

Quelle que soit l'attention portée au respect de techniques de construction qualitatives de cette opération, la dépollution du port doit faire partie du projet. A défaut, rien ne garantit contre la migration de la pollution du port intérieur vers l'extérieur, notamment du fait des travaux envisagés (dragage des sédiments, déroctage). Pour mémoire, le mercure n'était pas décelé, en 2011 et 2012 et seulement au niveau N1 en 2010, est-ce un début de transfert ?

Nous attendons sur ce point que l'action de la Région sur la dépollution de son patrimoine portuaire soit intégrée au dossier.

3. La responsabilité sociale de la Région.

Le développement durable ne se conçoit pas sans responsabilité sociale.

Actuellement, la principale compagnie utilisant le terminal ferries est connue pour exercer dans

les conditions normales du droit français sur le plan du pavillon donc du droit social et de la fiscalité nationale. Nous avons noté, cependant, que l'un des navires de la seconde compagnie était encore immatriculé à NASSAU, il y a peu de temps.

Nous attendons de la Région qu'elle n'utilise pas l'argent public pour accueillir des navires (de toute nature et catégories) sous pavillons de complaisance ou pavillon faisant échapper les propriétaires et armateurs au droit social et fiscal, du pays siège réel de leur activité. Si cet engagement est complexe, mais serait nécessaire, pour le transport maritime de marchandises strict, la situation du transport de passagers permet de proscrire plus facilement les entorses au droit social et fiscal.

Nous attendons de la Région qu'elle s'engage, au moment de ses choix d'investissement, sur un développement respectueux des droits humains. Qu'elle ne contribue pas à la fuite fiscale ou au dumping social en mettant à disposition les installations payées par l'argent public au service de compagnies qui ne respecteraient pas le principe de la contribution à l'impôt et au respect de normes sociales dignes et définies par la réglementation nationale ou internationale.

En conclusion.

En conclusion, nous considérons qu'en l'état, le dossier ne répond pas aux interrogations de base liées aux enjeux d'un dossier pour les trente à cinquante prochaines années à Saint-Malo.

Le 11/11/2020 à Saint-Malo