

Pièce 5.5 : Eléments relatifs aux infrastructures de transport

**Dossier d'Enquête Publique du projet d'aménagement des infrastructures maritimes et terrestres du Terminal du Naye – Port de Saint-Malo (35)**



**CONSULTING**

SAFEGE  
1, rue du Général de Gaulle  
CS 90293  
35761 SAINT GREGOIRE cedex

Agence Bretagne Pays de Loire

Version : 3

Date : Mars 2024

Nom Prénom : Poac Valentin

Visa : RIOUX Anne



# Sommaire

## Table des matières

1	.....	Eléments relatifs aux infrastructures de transport	1
1.1		Rappel du contexte réglementaire du projet	1
1.2		Analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation	1
1.3		Analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet	1
1.4		Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité	1
1.4.1		Rappel du scénario retenu	1
1.4.2		Bilan opportunités / menaces du scénario retenu	2
1.4.3		Analyse des effets socio-économiques	3
1.4.4		Calcul socio-économique dans le bilan coût-avantage	4
1.4.5		Conclusion	6
1.5		Evaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter	6
1.6		Description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences	6
1.7		Principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre	6



## Tables des illustrations

Figure 1 : Synthèse du programme d'investissement du scénario retenu (Source : Etude Socio-Economique complémentaire, Katalyse, Juin 2021)..... 2

## Table des tableaux

Tableau 1 : Extrait du tableau de synthèse des réglementations concernées par le projet de réaménagement du Terminal du Naye ... 1

Tableau 2 : Tableau de synthèse des travaux prévus pour le scénario de référence et les 3 scénarios envisagés..... 2

Tableau 3 : Bilan socio-économique du scénario retenu (Source : Etude Socio-Economique complémentaire, Katalyse, Juin 2021).... 5

# 1 ELEMENTS RELATIFS AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

## 1.1 Rappel du contexte réglementaire du projet

Le projet de réaménagement du terminal du Naye est notamment concerné par la rubrique suivante de la nomenclature « Evaluation Environnementale » définie à l'Annexe de l'article R.122-2 du Code de l'Environnement :

**Tableau 1 : Extrait du tableau de synthèse des réglementations concernées par le projet de réaménagement du Terminal du Naye**

Code	Article	Désignation	Régime
Environnement	R 122-2	9°) Port de commerce quais de chargement et déchargement reliés à la terre et avant-ports (à l'exclusion des quais pour transbordeur) accessibles aux bateaux de plus de 1350 tonnes	Le projet est soumis à évaluation environnementale systématique

Or l'article R.122-5, qui définit le contenu d'une évaluation environnementale, précise notamment au 3<sup>ème</sup> paragraphe :

« III. – Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend, en outre :

– une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ;

– une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ;

– une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports ;

– une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;

– une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences.

Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52. »

Le projet étant bien visé au 9° (Infrastructures portuaires) du tableau annexé à l'article R. 122-2, le présent document vise à fournir ces éléments.

## 1.2 Analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation

Le site du projet est classé au PLU de la ville en :

- **Zone UPB en majeure partie** du fait de son activité : zone des gares voyageurs et trafic routier ;
- **Zone UPP à proximité de la chaussée Tabarly** : voiries, espaces verts et bâtiments de services publics (douane, bureau de pilotage maritime) qui correspondent bien à des zones d'équipements publics comme défini pour ce zonage.

Le document d'urbanisme autorise uniquement la réalisation d'aménagements liés à l'activité du terminal ferries et/ou d'équipements publics. Toute autre forme d'urbanisation, et notamment à usage d'habitation, n'est par conséquent pas autorisée sur le site.

De plus, la réalisation de ces aménagements ne sera pas de nature à engendrer des modifications de zonages et/ou d'occupation des sols à proximité du terminal.

**Le projet s'aura donc aucune incidence particulière sur l'urbanisation au droit et à proximité du terminal du Naye.**

## 1.3 Analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet

Le projet de réaménagement du terminal du Naye se localise, pour sa partie terrestre, dans l'emprise même du site actuel déjà en activité. **Ce projet ne nécessite donc aucune consommation d'espaces agricoles, naturels ou forestiers et ne présentera pas non plus d'enjeu écologique particulier ou de risque potentiel lié à des aménagements fonciers, agricoles et forestiers.**

## 1.4 Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité

Les coûts et avantages économiques du projet ont été évalués dans le cadre d'une étude socio-économique réalisée par le bureau d'étude Katalyse en 2021. Une synthèse de l'évaluation coûts/bénéfices du projet est présentée ci-après. L'étude complète est fournie en Annexe 15 du présent dossier et il conviendra de s'y reporter pour plus de détails.

>> **CF. ANNEXE 15 : ETUDE SOCIO-ECONOMIQUE, KATALYSE, Mise à jour Avril 2021 et ETUDE COMPLEMENTAIRE, KATALYSE, Juin 2021**

### 1.4.1 Rappel du scénario retenu

Dans le cadre de l'étude socio-économique, 3 scénarios ont été étudiés :

- ▷ Le scénario 1 consiste à améliorer le fonctionnement du terminal par la rénovation du poste 1 ;
- ▷ Le scénario 2 consiste à améliorer le fonctionnement du terminal par l'amélioration de l'accessibilité du poste 2 ;
- ▷ Le scénario 3 consiste à améliorer l'ensemble de l'équipement.

Le tableau suivant synthétise les différents travaux prévus pour chacun des 3 scénarios envisagés par rapport au scénario de référence :

**Tableau 2 : Tableau de synthèse des travaux prévus pour le scénario de référence et les 3 scénarios envisagés**

	Scénario de référence	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
<b>Travaux envisagés</b>				
Reconstruction des emplacements nord et sud	*	*	*	*
Adaptation des installations au Brexit	*	*	*	*
Refonte de l'outillage poste 2	*	*	*	*
Travaux et équipements de sûreté	*	*	*	*
Remaniement interface ville-port	*	*	*	*
Amélioration de l'accueil des passagers dans la gare existante	*	*	*	*
Reconstruction poste 1		*		*
Approfondissement et élargissement du chenal d'accès			*	*
Requalification du terre-plein				*
Construction d'une nouvelle gare maritime				*

C'est le scénario 3 qui a été retenu. Celui-ci intègre l'intégralité des postes de dépense envisagés et la démolition-reconstruction de la gare maritime, à la différence des autres scénarii.

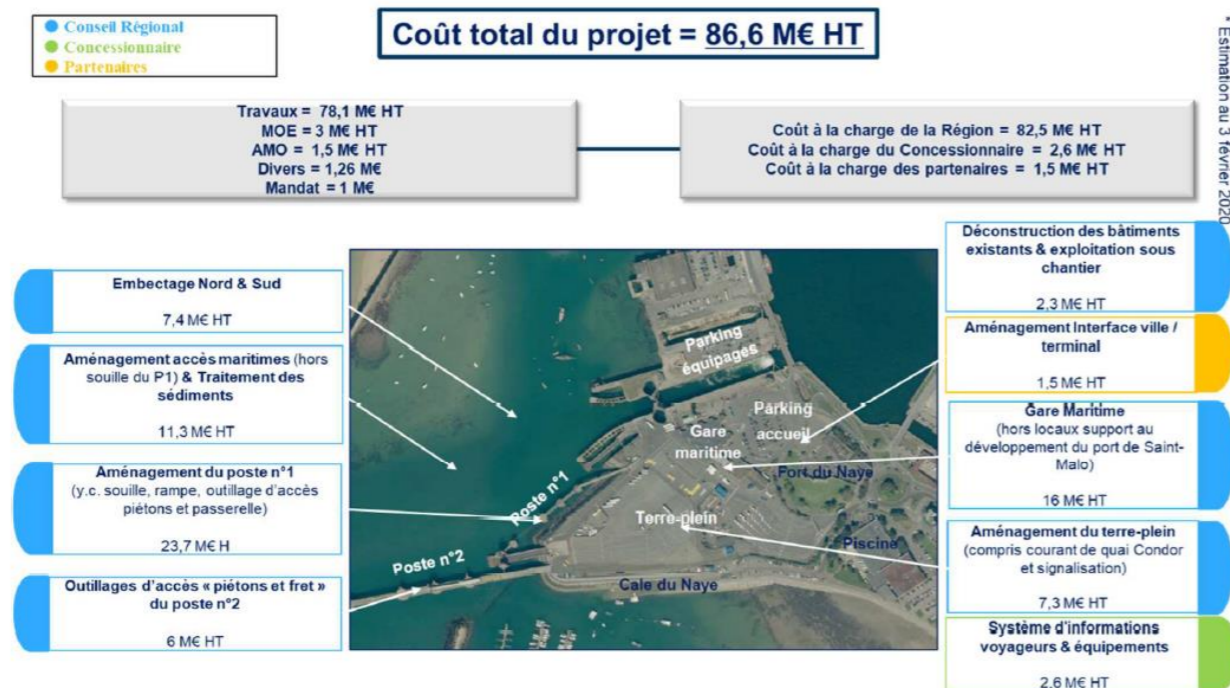


Figure 1 : Synthèse du programme d'investissement du scénario retenu (Source : Etude Socio-Economique complémentaire, Katalyse, Juin 2021)

### 1.4.2 Bilan opportunités / menaces du scénario retenu

Les opportunités identifiées dans le cadre de ce scénario sont les suivantes :

- L'attractivité renforcée du site permettant de relancer une ligne en lente décroissance actuellement
- L'effet de ruissellement sur les activités commerciales & touristiques potentiellement très important sur le territoire français, en particulier en Bretagne
- L'existence d'une véritable demande en transport de marchandises (capacité actuelle insuffisante), mais aussi en modalités de transport pour les passagers (largeur de gammes étendue en cabines)
- La hausse mécanique des retombées fiscales pour la puissance publique
- Le gain d'effectifs faible pour les compagnies maritimes, mais important à l'échelle du territoire grâce aux retombées économiques attendues.

Les menaces identifiées dans le cadre de ce scénario sont les suivantes :

- Un retour sur investissement modéré sur le plan financier, mais de réels gains en termes de développement économique
- La levée d'une taxe supplémentaire, pour amortir les travaux, jugée difficile à accepter pour les compagnies maritimes (port de Saint-Malo déjà considéré comme cher)
- Le risque accidentel durant la phase de travaux minimisé par des mesures de protection et des dispositifs d'alerte (arrêt préfectoral en cas de pollution observée)
- La concomitance des travaux avec d'autres événements majeurs (BREXIT et évolution du cours de la livre, fusion BAI-Condor, etc.) aux conséquences incertaines

### 1.4.3 Analyse des effets socio-économiques

#### 1.4.3.1 Principe

Pour chaque thème social, environnemental et économique pertinent, l'analyse des effets du projet en comparaison de l'option de référence, est de nature :

- Qualitative, exprimant et explicitant une appréciation en langage commun ;
- Et, si possible, quantitative, exprimant les effets avec des indicateurs dans les unités physiques qui leur correspondent le mieux. » (Référentiel méthodologique pour l'évaluation des projets de transport).

#### 1.4.3.2 Effets sociaux

L'évaluation invite à évaluer le nombre d'emplois directs et indirects liés à la construction, à l'entretien et à l'exploitation du Terminal du Naye, pour le Pays de Saint-Malo et la Région Bretagne.

Les emplois directs sont ceux directement liés aux activités des acteurs intervenant sur le port et le terminal. Ils ont été estimés à partir des données recensées et d'un coefficient d'extrapolation pour les projections (% de la masse salariale du chiffre d'affaires).

Les emplois directs sont ceux générés par les achats des précédents acteurs. Ils ont été estimés à partir d'un :

- Ratio-type % du chiffre d'affaires consacré aux achats
- Ratio-type CA/ETP

Emplois directs filières	Estimation 2019	2032	2070	Delta S3-OR 2032	Delta S3-OR 2070
Activités portuaires - Trafic	400	405	405	0	14
Pêche industrielle et artisanale	700	700	700	-	-
Pêche à pied et conchyliculture	614	614	614	-	-
Activités commerciales et de services + Activités touristiques et de plaisance	8610	10 084	10 597	1 465	2 691
<b>TOTAL Filières</b>	<b>10324</b>	<b>11 803</b>	<b>12 317</b>	<b>1 465</b>	<b>2 705</b>
Croissance par rapport à 2019		14,3%	28,1%		
Croissance 2032-2070			4,3%		
Emplois indirects filières	Estimation 2019	2032	2070	Delta S3-OR 2032	Delta S3-OR 2070
Activités portuaires - Trafic	16	20	31	2	5
Pêche industrielle et artisanale	135	135	135	-	-
Pêche à pied et conchyliculture	59	59	59	-	-
Activités commerciales et de services + Activités touristiques et de plaisance	306	358	377	52	96
<b>TOTAL Filières</b>	<b>516</b>	<b>573</b>	<b>602</b>	<b>54</b>	<b>101</b>
Croissance par rapport à 2019		11,0%	16,6%		
Croissance 2032-2070			5,1%		
Emplois directs + indirects filières	Estimation 2019	2032	2070	Delta S3-OR 2032	Delta S3-OR 2070
Activités portuaires - Trafic	416,2	426	436	1	3
Pêche industrielle et artisanale	835,1	835	835	-	-
Pêche à pied et conchyliculture	673,0	673	673	-	-
Activités commerciales et de services + Activités touristiques et de plaisance	8916,1	10 443	10 974	1 028	1 450
<b>TOTAL Filières</b>	<b>10840,4</b>	<b>12 376</b>	<b>12 919</b>	<b>1 519</b>	<b>2 806</b>
Croissance par rapport à 2019		14,2%	19,2%		
Croissance 2032-2070			4,38%		

\*S3 = Scénario 3 (Scénario retenu) ; OR : Option de Référence

On estime ainsi le **gain en termes d'emploi à + 1 519 à l'horizon 2032 (+14,2%), + 2 806 à l'horizon 2070 (+19,2%).**

#### 1.4.3.3 Effets environnementaux

Le bilan des effets environnementaux appelle aux remarques suivantes :

- Une incidence négative en termes environnementaux du projet ;
- Pas de prise en compte des effets positifs d'un changement de technologie des ferries, soit la réduction des émissions polluantes (dispositifs pour les cheminées, nouveaux navires avec système hybride thermique et électrique), ni des nuisances sonores (utilisation d'un générateur électrique de quai), en raison du manque d'indicateur spécifique aux bateaux dans le référentiel Quinet.

#### 1.4.3.4 Effets économiques sur les filières

##### □ Activités portuaires

En phase chantier, les effets prévus sont les suivants :

- Le partage de la rampe par les 2 compagnies (déjà en cours à l'heure actuelle)
- La modification du planning des rotations
- L'adaptation des modes d'embarquement pendant la réfection du terre-plein
- La réorganisation des flux / contrôles

En phase exploitation, les effets prévus sont les suivants :

- L'impact chiffré prévu :
  - ▷ Flux passagers : +7,2%
  - ▷ Flux véhicules de tourisme : +13,7%
  - ▷ Flux fret : +45,4%
- Une flexibilité d'utilisation des deux rampes
- La possibilité de revoir le planning des rotations
- La sécurisation renforcée des passagers
- La capacité d'accueil de navires aux capacités plus importantes (hausse du trafic de passagers et de frets)
- L'attractivité retrouvée du site (en particulier la gare maritime)

L'impact du projet sur les activités portuaires est considéré comme modéré en phase travaux et faible en phase exploitation.

##### □ Pêche (industrielle, artisanale, à pied, conchyliculture)

En phase chantier, les effets prévus sont les suivants :

- Des impacts dépendant du choix des techniques de dragages et des filières de gestion des sédiments, techniques de travaux et de dragage) (clapage en mer ou non ? Volumes ?)
- Un risque de développement bactériologique, de perturbation de la nature des sédiments et des nuisances acoustiques
- De potentiels conflits sur d'autres zones d'exploitation (reports d'activité dans la baie)

En phase exploitation, les effets prévus sont les suivants :

- L'incertitude sur le temps qui sera nécessaire à la reconstitution de la biomasse pour une activité égale à aujourd'hui (selon la réalisation ou non d'opérations de déroctage)
- Pas d'avis tranché sur les scénarii de la part des pêcheurs

L'impact du projet sur la pêche est considéré comme modéré en phase travaux et faible à modéré en phase exploitation.

□ Activités touristiques et de plaisance

En phase chantier, les effets/enjeux prévus sont les suivants :

- Une tolérance pour les nuisances occasionnées par les travaux dans un contexte urbain en mutation
- Un fonctionnement dégradé des services toléré temporairement
- Une veille au maintien d'accès fluides, clairs et sécurisés au port

En phase exploitation, les effets prévus sont les suivants :

- Des améliorations escomptées dans le sens d'une attention particulière portée à la clientèle britannique (aujourd'hui, 35% de la clientèle étrangère)
  - ▷ La génération de flux continus toute l'année, clientèle réputée pour disposer d'un bon pouvoir d'achat, mais observation d'un déclin de leur part relative depuis 7-8 ans (accentuation des reports de destination avec le Brexit)
  - ▷ Déjà des efforts de communication et des campagnes ciblées sur les Millenials (importance de la réputation au Royaume-Uni)
- Un impact direct pour le tourisme si des dysfonctionnements se produisent au niveau des compagnies
- La modernisation de la gare maritime nouvelle vue comme un bonus

L'impact du projet sur les activités touristiques et de plaisance est considéré comme modéré en phase travaux et faible à modéré en phase exploitation.

#### 1.4.4 Calcul socio-économique dans le bilan coût-avantage

Le bilan monétarisé agrège les effets monétarisables du projet. Cette analyse regroupe les effets sur l'économie (effets marchands) ainsi que les effets non marchands et les externalités auxquels des dispositions officielles ont attribué une valorisation monétaire dite « valeur de référence ».

La valeur actualisée nette financière (**VAN-F**) est la « somme des coûts financiers et des recettes financières futures actualisés »

La valeur Actualisée Nette Socio-Economique (**VAN-SE**) correspond à la « somme des avantages positifs et négatifs résultant d'un projet, actualisés à une année de référence à l'aide du taux d'actualisation, évalués dans le cadre d'une analyse coût-bénéfice »

Le taux de rentabilité interne (**TRI**) et (TRI pour la collectivité) est le « taux d'actualisation pour lequel le flux des coûts et des bénéfices du projet considéré à une valeur actualisée nette (socioéconomique) égale à zéro ».

Concernant le scénario retenu, le bilan socio-économique est détaillé dans le tableau suivant :

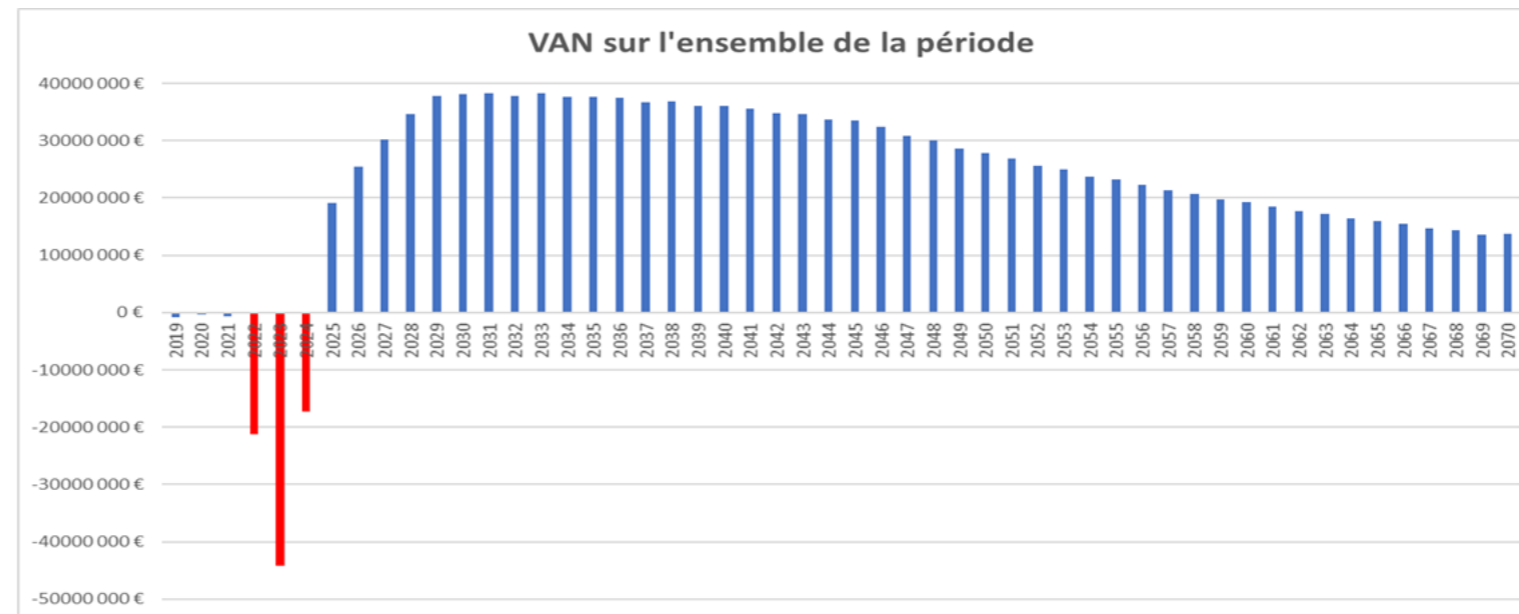


Tableau 3 : Bilan socio-économique du scénario retenu (Source : Etude Socio-Economique complémentaire, Katalyse, Juin 2021)

BILAN	ETUDES PROSPECTIVES				TRAVAUX				EXPLOITATION						2070
	TOTAL	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030		
<b>1) Total CF + Filières + Concessionnaire du Port</b>															
Impacts Directs - VA (€)	768 963 282 €	0 €	239 445 €	180 624 €	3 894 835 €	-3 607 138 €	-2 018 232 €	12 635 613 €	16 323 786 €	18 812 508 €	21 221 839 €	22 759 589 €	23 128 250 €	8 545 545 €	
Impacts Indirects (€)	496 061 786 €	0 €	180 247 €	10 212 €	0 €	-2 827 840 €	-2 137 293 €	6 304 274 €	9 006 195 €	11 241 166 €	13 255 687 €	14 874 651 €	15 119 012 €	5 286 085 €	
Impacts Induits (€)	1 290 140 035 €	0 €	684 129 €	417 607 €	8 848 932 €	-5 584 276 €	-2 605 804 €	22 913 904 €	28 770 545 €	32 333 628 €	35 923 223 €	37 897 456 €	38 510 854 €	14 620 583 €	
<b>TOTAL</b>	<b>1 265 025 068 €</b>	<b>0 €</b>	<b>419 691 €</b>	<b>190 835 €</b>	<b>3 894 835 €</b>	<b>-6 434 978 €</b>	<b>-4 155 525 €</b>	<b>18 939 886 €</b>	<b>25 329 981 €</b>	<b>30 053 673 €</b>	<b>34 477 526 €</b>	<b>37 634 239 €</b>	<b>38 247 262 €</b>	<b>13 831 630 €</b>	
<b>2) Coûts d'investissement</b>	<b>73 179 219 €</b>	<b>799 781 €</b>	<b>799 781 €</b>	<b>799 781 €</b>	<b>23 298 881 €</b>	<b>35 165 386 €</b>	<b>12 315 604 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	
<b>3) Coûts d'entretiens et d'exploitation</b>	<b>-1 449 183 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>-175 259 €</b>	<b>-167 712 €</b>	<b>-160 490 €</b>	<b>-153 579 €</b>	<b>-146 966 €</b>	<b>-140 637 €</b>	<b>0 €</b>	
<b>4) Avantages</b>															
Santé / Accidentologie	-5 239 921 €	0 €	0 €	0 €	-1 804 582 €	-2 605 368 €	-829 971 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	
Climat	183 086 €	58 €	61 €	65 €	69 €	150 €	107 €	-379 €	-1 437 €	-1 687 €	-2 102 €	-2 320 €	23 157 €	-777 €	
Environnement	-6 636 241 €	608 €	615 €	624 €	632 €	1 083 €	705 €	-2 477 €	-9 846 €	-11 080 €	-13 192 €	-13 885 €	-264 815 €	-133 237 €	
Conditions de Transports	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	
Nuisances Sonores	-978 032 €	76 €	75 €	75 €	74 €	6 679 €	5 424 €	-16 061 €	-34 154 €	-36 812 €	-42 962 €	-45 508 €	-45 362 €	-5 015 €	
<b>TOTAL</b>	<b>-12 671 108 €</b>	<b>742 €</b>	<b>752 €</b>	<b>763 €</b>	<b>-1 803 807 €</b>	<b>-2 597 456 €</b>	<b>-823 734 €</b>	<b>-18 917 €</b>	<b>-45 437 €</b>	<b>-49 579 €</b>	<b>-58 256 €</b>	<b>-61 714 €</b>	<b>-287 020 €</b>	<b>-139 029 €</b>	
<b>1+4-2-3</b>	<b>1 180 623 925 €</b>	<b>-799 039 €</b>	<b>-379 338 €</b>	<b>-608 182 €</b>	<b>-21 207 853 €</b>	<b>-44 197 820 €</b>	<b>-17 294 864 €</b>	<b>19 096 228 €</b>	<b>25 452 257 €</b>	<b>30 164 584 €</b>	<b>34 572 849 €</b>	<b>37 719 491 €</b>	<b>38 100 879 €</b>	<b>13 692 601 €</b>	

Valeur résiduelle actualisée	303 376 098 €
------------------------------	---------------

VAN SE Totale	1 484 000 023 €
VAN SE Totale / Euro Investis	20,3
VAN SE Totale / Euro public dépensé	20,7



Le TRI, qui correspond au taux d'actualisation, annule la VAN-SE. Pour le scénario retenu, sa valeur est estimée à 33%.

#### 1.4.5 Conclusion

Le scénario retenu reste à ce jour l'option la plus robuste, répondant aux attentes des acteurs et contribuant au rayonnement du territoire malouin. Cette option ouvre la possibilité de construire une vision stratégique de port ambitieuse sur les 50 prochaines années, notamment en envisageant l'accueil d'un nouvel opérateur pouvant bousculer les équilibres institués avec les deux compagnies historiques. De surcroît, le programme technique de ce scénario apporte des solutions durables aux nuisances subies par les riverains (bruits des bâtiments, embouteillages) via une optimisation des flux et une sécurisation du renouvellement des navires environnementalement plus sobres.

### 1.5 Evaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter

Les éléments relatifs aux consommations d'énergie résultant du projet sont précisés au chapitre 6.3 de la Pièce 5.1 « Description du Projet » du dossier d'Evaluation Environnementale.

### 1.6 Description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences

Les éléments détaillant les hypothèses de trafic prises en compte, les conditions de circulation et les méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences sont précisés aux chapitres 5.5.1 et 6.5.1 de la Pièce 5.4 « Evaluation des Incidences et Mesures ERC associées du projet d'aménagement des infrastructures maritimes et terrestres » du dossier d'Evaluation Environnementale.

### 1.7 Principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre

Les éléments détaillant les mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre sont précisés aux chapitres 4.2 (Mesures ME03, MR04, MR06, MR07 et MR10) et 5.6.2.5 de la Pièce 5.4 « Evaluation des Incidences et Mesures ERC associées du projet d'aménagement des infrastructures maritimes et terrestres » du dossier d'Evaluation Environnementale.