

Commune de Saint-Malo

**Étude paysagère portant sur le secteur des Sablons et du terminal
ferry du Naye**

Phase 2 I Analyse des effets du projet - Terminal du Naye

Région Bretagne
Aout 2022

Restitution version 2



Sommaire

1	PREALABLE	3
1.1	OBJET DE LA MISSION	3
1.1.1	Projet de réaménagement du terminal du Naye	3
1.1.2	Projet d'extension du port de plaisance des Sablons	3
1.2	MODALITES D'INTERVENTION	3
1.2.1	Périmètre de l'étude	3
1.2.2	Phasage des interventions	3
1.2.3	Données de base pour l'analyse de l'impact	3
2	RAPPEL DU CONTEXTE PAYSAGER	5
2.1	DEFINITION DES ENTITES PAYSAGERES DES FUTURS PROJETS	5
2.2	LOCALISATION DES VUES JALONS PERMETTANT D'ÉVALUER LES QUALITES D'INSERTION PAYSAGERE DU PROJET QUANT AUX ENTITES COMPOSANT LE TERRITOIRE IMPACTE	6
2.3	SYNTHESE DES ENJEUX D'AMENAGEMENT POUR LES COMPOSANTES PAYSAGERES DU TERMINAL FERRY DU NAYE	7
2.3.1	Enjeux concernant les émergences	7
2.3.2	Enjeux concernant les étendues	7
3	PRESENTATION DU PROJET	10
4	ANALYSE DE L'IMPACTS DU PROJET	12
4.1	ENTITE 1 : DEPUIS LA DIGUE DES SABLONS	12
4.1.1	Rappel des caractéristiques de l'entité	12
4.1.2	Rappel des caractéristiques du point de vue jalon	13
4.1.3	Analyse de l'impact depuis le point de vue jalon	14
4.2	ENTITE 2 : LES POINTS DE VUE DEPUIS LA CITE D'ALETH	15
4.2.1	Rappel des caractéristiques de l'entité	15
4.2.2	Rappel des caractéristiques du point de vue jalon	16
4.2.3	Analyse de l'impact depuis le point de vue jalon	17
4.3	ENTITE 3 : LES POINTS DE VUE DEPUIS LE PORT DES BAS-SABLONS	18
4.3.1	Rappel des caractéristiques de l'entité	18
4.3.2	Rappel des caractéristiques du point de vue jalon	19
4.3.3	Analyse de l'impact depuis le point de vue jalon	20
4.4	ENTITE 4 : LES POINTS DE VUE DEPUIS LA PLAGE DES BAS-SABLONS	21
4.4.1	Rappel des caractéristiques de l'entité	21
4.4.2	Rappel des caractéristiques du point de vue jalon	22
4.4.3	Analyse de l'impact depuis le point de vue jalon	23
4.5	ENTITE 5 : LES POINTS DE VUE DEPUIS LE SUD DU TERMINAL FERRY	24
4.5.1	Rappel des caractéristiques de l'entité	24
4.5.2	Rappel des caractéristiques du point de vue jalon	25
4.5.3	Analyse de l'impact depuis le point de vue jalon	26
4.6	ENTITE 6 : POINTS DE VUE DEPUIS LE NORD DU TERMINAL FERRY	27
4.6.1	Rappel des caractéristiques de l'entité	27
4.6.2	Rappel des caractéristiques du point de vue jalon	28
4.6.3	Impact du projet depuis le point de vue jalon	29
4.6.4	Impact du projet depuis le point de vue jalon	30
4.7	ENTITE 7 : POINTS DE VUE DEPUIS LES REMPARTS D'INTRA-MUROS	31
4.7.1	Rappel des caractéristiques de l'entité	31
4.7.2	Rappel des caractéristiques du point de vue jalon	32
4.7.3	Analyse de l'impact depuis le point de vue jalon	33
4.8	ENTITE 8 : POINTS DE VUE DEPUIS LE MOLE DES NOIRES	34
4.8.1	Rappel des caractéristiques de l'entité	34
4.8.2	Rappel des caractéristiques du point de vue jalon	35
4.8.3	Analyse de l'impact depuis le point de vue jalon	36
5	CONCLUSION	37



Source : photographie extraite du PLU de Saint-Malo

1 Préalable

1.1 Objet de la mission

La mission consiste en l'étude à l'échelle du territoire malouin des conséquences paysagères du réaménagement du terminal ferry du Naye [Région Bretagne] et du port de plaisance de l'anse des Bas-Sablons [Ville de Saint-Malo]. Le regroupement de ces deux projets distincts en terme d'obtention des autorisations administratives au sein d'une même analyse s'inscrit par leur proximité géographique dans un contexte patrimonial à très forte symbolique et protection (cité d'Intra-muros).

1.1.1 Projet de réaménagement du terminal du Naye

La Région Bretagne engage un projet de modernisation du terminal ferry du Naye afin de maintenir l'attractivité de ses installations, dans un contexte d'augmentation de la taille des navires, tant en termes de dimensions que de capacités d'emport. Des travaux tels que la reconfiguration du Poste 1, le remplacement de l'outillage d'accès passagers et piétons du Poste 2, l'aménagement / extension du terre-plein ou la réfection de la gare maritime et de ces espaces connexes pourront générer un impact visuel que la Région Bretagne souhaite encadrer par la présente mission.

1.1.2 Projet d'extension du port de plaisance des Sablons

La Ville de Saint Malo engage un projet de modernisation de ses installations de plaisance en sein de l'anse des Bas-Sablons et de développement de la capacité du plan d'eau et des services associés. Cela s'inscrit par une montée en gamme du port, son inscription dans la dynamique urbaine de la frange littorale et par la mise en place de nouvelles activités et de commerces.

1.2 Modalités d'intervention

1.2.1 Périmètre de l'étude

L'étude porte sur une caractérisation des entités paysagères, des imbrications et relations entre les différentes entités. Son périmètre géographique couvre l'enveloppe de co-visibilité des installations portuaires. Cela correspond aux espaces au sud des remparts d'Intra-muros, la frange ouest du port de commerce, la frange ouest du quartier de Saint-Servan, la frange nord de la cité d'Aleth.

1.2.2 Phasage des interventions

La mission comprend deux phases de réalisation.

La première qui est l'objet du présent rapport, ayant eu pour but de collecter les données nécessaires à l'évaluation de l'état actuel des milieux.

La seconde objet du présent document analyse les effets séparément de chaque projet en prenant en compte les éventuels effets cumulés. Il sera proposé pour chacun d'entre eux des mesures pour réduire les effets sur l'environnement.

1.2.3 Données de base pour l'analyse de l'impact

Le travail de la seconde phase s'appuie sur l'analyse de documents fournis par l'équipe en charge de la modernisation du terminal du Naye.

Une modélisation et une insertion sur les points de vue jalon en phase 1 a été réalisés.

L'analyse de l'impact s'attache sur la base des enjeux définis par entité et sur l'insertion de la maquette 3d aux vues à caractériser l'impact et à fournir des pistes de modification pour correspondre aux enjeux définis.

RAPPEL DES ENJEUX D'INTÉGRATION DES COMPOSANTES PAYSAGÈRES À L'ECHELLE DU TERRITOIRE IMPACTÉ



2 Rappel du contexte paysager

Les espaces portuaires répondent à huit entités principales, chacune illustrée par des points de vue dits caractérisant dont un est retenu pour devenir le point de vue jalon.

Les perceptions depuis les points de vue sont variables en fonction de la vie du port, à marée haute ou basse, avec ou sans la présence d'un ferry, de jour ou de nuit.

La situation de Saint-Malo, port maritime, à l'embouchure de la Rance, propose également des points de vue depuis les espaces maritimes et depuis l'autre rive de l'estuaire qui sont abordés dans le présent document.

Cette carte définit la localisation des points de vue utilisés pour caractériser les entités, différenciant des points de vue permettant de caractériser les sous-entités paysagères appelées point de vue caractérisant et des points de vue jalon qui illustrent plus spécifiquement les atouts / contraintes et enjeux de points de vue caractéristiques par entités qui servent de base à l'analyse de l'impact du présent document.

2.1 Définition des entités paysagères des futurs projets

Entité 1 - La Digue maritime des Sablons

Caractérisée par son rapport à la mer et les perspectives offertes sur la quasi-totalité des espaces portuaires étudiés.

Entité 2 – La Cité d'Aleth

La cité d'Aleth est un lieu très spécifique à l'échelle de l'anse des Bas-Sablons, faisant face à Intra-muros, elle offre des points de vue singuliers sur les espaces portuaires. Sa densité végétale joue parfois le rôle de filtre et les usages qu'elle accueille tranchent avec les autres espaces étudiés.

Entité 3 – Le port de plaisance des Sablons

Prenant place au cœur de l'anse, il génère une occupation du site singulière. Il joue également d'animation visuelle, proposant au grès des marais des perspectives très différentes.

Entité 4 – La Plage des Sablons

Site historique de la balnéarité malouine, la plage des sablons a considérablement évolué depuis plusieurs décennies, illustrant parfaitement les évolutions de l'Anse.

Entité 5 – L'interface Sud du terminal ferry

Entité spécifique d'une des plus grandes entités du site d'étude, sa situation spécifique, renforcée par une rupture physique et visuelle avec les espaces portuaires au Nord justifie son classement spécifique.

Entité 6 – Le terminal Ferry, l'écluse, la forme de Radoub et la gare de la Bourse

Vaste espace aux activités denses, ayant certainement le plus d'impact sur la perception des espaces portuaires, c'est un lieu qui propose toutefois des qualités, parfois mal valorisées.

Entité 7 – Le rempart d'Intra-muros

Frange Sud d'une cité historique mondialement reconnue, les perceptions proposées depuis ce site touristique sont certainement celles qui génèrent le plus d'attente et de contraintes vis-à-vis des espaces portuaires étudiés.

Entité 8 – Le Môle des Noires

À l'instar de sa cousine du Sud de l'anse, cette digue propose une perception maritime, finalement peu fréquente depuis les espaces portuaires, plus proche des lieux patrimoniaux, elle offre des perspectives importantes sur les espaces du terminal ferry, ce qui la différencie de la digue des Sablons



2.2 Localisation des vues jalons permettant d'évaluer les qualités d'insertion paysagère du projet quant aux entités composant le territoire impacté.

La première phase du bilan d'étude a permis de définir pour chacune des entités des points de vue jalons qui les caractérisent.



Entité 1 « digue maritime des Sablons » vue depuis l'extrémité de la digue à marée basse (J1)



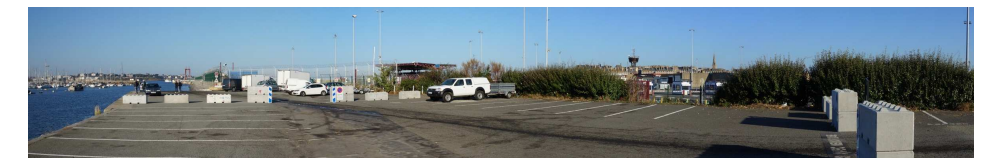
Entité 2 « cité d'Aleth » vue depuis les abords du camping à marée haute sans ferry (J2)



Entité 3 « port de plaisance » vue entre le port et la plage (J3)



Entité 4 « plage des Sablons » vue sur la digue à marée haute (J4)



Entité 5 « interface Sud du terminal ferry » vue sur le parking en regardant le terminal (J5)



Entité 6 « du terminal ferry à la gare de la Bourse » vue depuis la voie d'accès (J6)








Entité 7 « rempart d'Intra-muros » vue à marée montante, les jours de ferry (J7)




Entité 8 « môle des Noires » vue à marée basse les jours de ferry (J8)

2.3 Synthèse des enjeux d'aménagement pour les composantes paysagères du terminal ferry du Naye

2.3.1 Enjeux concernant les émergences

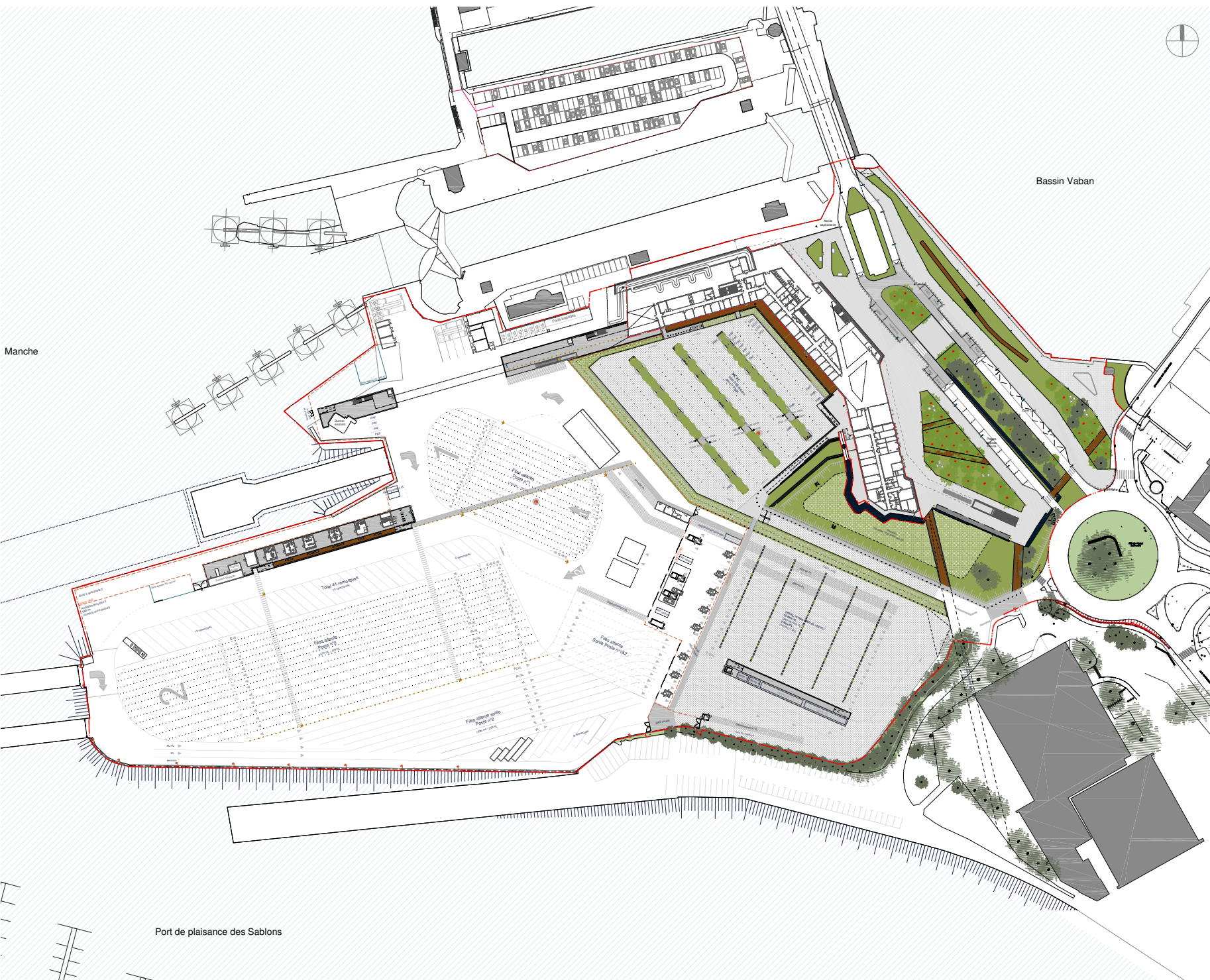
Localisation sur la carte	Types d'émergences	Perception sur les vues jalons	Enjeux des composantes		
			Dimension / volumétrie	Matériaux / plasticité	Éclairage
b-	Gare maritime et autres bâtiments sur le site 	Vues J2, J5, J6, J7 et J8	Conservation d'une géométrie simple des constructions tout en satisfaisant leurs besoins fonctionnels ; affirmation d'un parti architectural soit dans la discrétion des volumes bâtis soit dans leur présence en dialogue avec ceux patrimoniaux	Continuité de l'expression architecturale existante : granit en façade, verre, acier et couleur rouge-brun ; réflexion à avoir sur l'expression d'un toit à la construction à l'image de ceux du port de plaisance des Bas-Sablons	Mise en valeur nocturne de la gare maritime (en dialogue avec l'éclairage des remparts) et solutions innovantes pour éclairer les pieds de bâtiments sans pollution visuelle
d-	Passerelle piétonne pour le transbordement des passagers des navires 	Vues J2, J4, J5, J7 et J8	Ouvrage où la fonctionnalité technique et la sécurité sont prioritaires ; limitation au repos de l'émergence des outils sur l'horizon	Poursuite d'une unité visuelle entre chaque outillage : galerie piétonne en verre, peinture brun-rouge	Hors éclairage de sécurité, réflexion sur une mise en valeur nocturne de l'outillage sans entrainer de pollution visuelle sur l'environnement
c-	Rampes d'accès viaire au navire depuis le terre-plein 	Vues J7 et J8	Ouvrage où la fonctionnalité technique et la sécurité sont prioritaires ; limitation au repos de l'émergence des outils sur l'horizon	Poursuite d'une unité visuelle entre chaque outillage : massifs en béton, peinture des aciers en brun rouge	Hors éclairage de sécurité, réflexion sur une mise en valeur nocturne de l'outillage sans entrainer de pollution visuelle sur l'environnement
a-	Rempart du fort du Naye 	Vue J6	Préservation de l'intégrité du rempart (en tant que valeur patrimoniale) dans la composition générale du projet	Mise en valeur de la roche affleurante et des pierres de granit	Mise en valeur nocturne du rempart sans nuire à la biodiversité limitrophe
e-	Clôture périphérique 	Vues J1 et J5	Équipement où la fonctionnalité technique et la sûreté sont prioritaires	Poursuite d'un type de clôture assurant une transparence visuelle de chaque côté	Sans éclairage spécifique ; éclairage indirect avec les candélabres des terre-pleins portuaires

2.3.2 Enjeux concernant les étendues

Localisation sur la carte	Types d'étendues	Perception sur les vues jalons	Enjeux des composantes		
			Dimension / volumétrie	Matériaux / plasticité	Éclairage
1 -	1 - Parking public 	Vue J6	Rationalisation du fonctionnement du parking (desserte urbaine directe), création d'un paysage qualitatif ; apport d'une dimension verticale avec les plantations d'arbres	Diversification des revêtements en fonction usage (circulation / stationnement) ; apport d'une perméabilité aux sols et d'une dimension végétale plus forte	Atténuation de l'effet de masse de l'éclairage : hauteur des mats, intensité lumineuse, etc.

2 -	2 - Terre-plein portuaire		Vues J7 et J8	Maintien de l'importance des surfaces et de leur polyvalence	Facilitation de l'exploitation de la surface par un revêtement adapté ; organisation au sol du fléchage des flux	Atténuation de l'effet de masse de l'éclairage pour réduire la pollution lumineuse tout en maintenant la sûreté du site
3 -	3 - « douve » du fort		Vue J6	Unique espace vert du terminal jouant un rôle récréatif pour les usagers en zone d'accueil et d'enregistrement	Maintien de la pelouse grasse facilitant les usages récréatifs	Sans éclairage spécifique pour limiter les nuisances nocturnes sur la biodiversité

PRESENTATION DU PROJET



Source : Plan de masse RDC Phase APD

3 Présentation du projet

Extraits de la notice architecturale urbaine et paysagère

Paysage mis en scène :

La conception du bâtiment et de ses espaces extérieurs a été pensée de manière à offrir aux voyageurs et usagers du sites des vues sur le paysage immédiat : les remparts et la silhouette de la flèche de l'Église de St Vincent, le bassin, l'écluse, la pleine mer et ses forts, la cité d'Aleth, le port de plaisance des bas sablons et derrière la tour Solidor et St Servan. Le bâtiment joue ainsi un rôle de belvédère sur Saint-Malo à 360°.

Composer à partir des parcours :

Le bâtiment dont la forme fait écho aux remparts de Saint-Malo, prend naissance par dans le creux des vestiges du bastion du Naye, s'étire le long du bassin et se retourne le long de l'écluse pour se prolonger par une longue passerelle jusqu'aux bateaux.

Il élabore une dialectique simple et humble au regard du site et de sa composition. La gare fabrique se déploie telle un triptyque et constitue un point de repère durable et pérenne dans l'archipel global de la composition de Saint-Malo et du territoire.

Le terminal n'est pas une grande bâtisse compacte, mais il accompagne le voyageur le long de son parcours, qu'il soit extérieur sur la rampe coté bassin, ou à l'autre extrémité sur la passerelle d'embarquement aux postes 1 et 2, qu'il soit intérieur dans les halls ou sur les passerelles qui franchissent leurs doubles volumes.

Accompagner avec les traversées urbaines :

Au-delà de s'ouvrir largement sur le parvis, le bâtiment est poreux aux cheminements piétons qui traversent le site : un passage permet de relier le parking 200 places rendant ce dernier utilisable en dehors du strict usage de la gare maritime (pour des événements particuliers par ex). Une passerelle franchit le fossé qui a pris place autour du fortin et de son enrochement permettant ainsi de poursuivre les cheminements vers les bas-sablons.

Orienter les flux routiers :

L'implantation du bâtiment guide les véhicules vers les zones d'embarquement des voitures et camions. Une autre porte est offerte aux voitures et camions qui permet l'accès au parking visiteurs et à l'embarquement.

Les redents du dessin de la muraille sont l'accroche d'une figure linéaire se pliant et se déroulant pour dessiner à la fois deux portes

- celles des véhicules au sud et celle des passagers plus au nord
- comme pour fabriquer promenades architecturales potentielles, passerelles vers le quai n°2 ou encore principe constructif et générique des canopées productives du site.

Le parvis écrin de la nouvelle gare maritime :

Il manque un espace public majeur à Saint-Malo sur cette séquence urbaine. Les habitants, les touristes attendent une respiration, un lieu de pause sur ce parcours. Evidemment, une gare réclame son parvis, un seuil généreux, une interface entre les mobilités.

Cet espace n'est plus un lieu de passage étroit, et dédié à la voiture (voirie et parking), mais constitue un véritable espace public de la ville, animé, où chaque fonction, mobilité, usage à sa place. Cette séquence réurbanisée, est offerte aux malouins.

Sa géométrie a été guidée par les liens parcourus, les cheminements entre les différents hauts lieux du territoire. Jusqu'à présent, le site du terminal du Naye, constituait une rupture dans ces cheminements, une butée, un espace non ouvert aux publics. Le bâtiment de la gare vient lui-même répondre à cette générosité souhaitée en étant interrompu pour laisser libre les cheminements, et rouvrir les remparts de l'ancien fort du Naye. En agissant ainsi, on tente de rendre à nouveau lisible ce patrimoine immatériel que sont les cheminements.

Un espace généreux pour le piéton

Le parvis est actif avec une intermodalité renouvelé et urbanisée. Il intègre toutes les fonctionnalités liées à l'intermodalité. Sa conception et la spatialisation des différentes entités intermodales répond au confort des voyageurs, qu'ils soient quotidiens ou occasionnels. Les fonctions d'un parvis de gare doivent être le plus lisible possible, l'accessibilité aux différents espaces et usages, le plus intuitif.

ANALYSE DE L'IMPACT DEPUIS LES POINTS DE VUE JALONS DES SITES DU TERMINAL DU NAYE ET DU PORT DE BAS-SABLONS



4 Analyse de l'impacts du projet

4.1 Entité 1 : depuis la digue des Sablons

4.1.1 Rappel des caractéristiques de l'entité

L'entité paysagère de la digue maritime des Sablons est caractérisée par le rapport qu'entretient cette digue avec l'estuaire de la Rance à l'Ouest, la cité d'Intra-muros par delà les ouvrages du terminal ferry du Naye au Nord et le port des Bas-Sablons à l'Est.

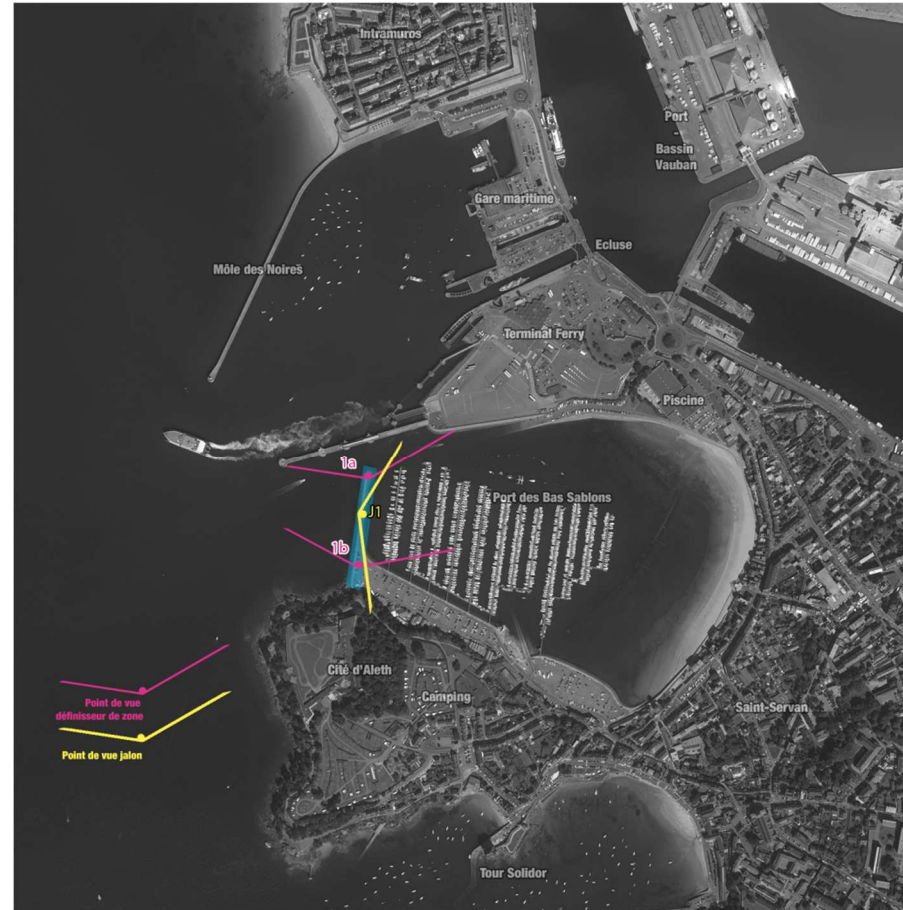
Ce site est un finistère, le promeneur n'ira pas plus loin à pied dans son parcours de l'anse des Bas-Sablons. L'utilisateur prend du temps, observe la vie du port et la mer. Trois angles de vue portent sur les espaces portuaires :

Face au terminal ferry

- Vue plein Nord en bout de digue (vue 1a)
- Vue plein Nord à l'amorce de la digue (vue 1 b)

Face au port de plaisance

- Vue plein Est à mi-parcours de la digue (vue J1)



4.1.2 Rappel des caractéristiques du point de vue jalon

La vue retenue (J1) s'inscrit depuis l'extrémité de la digue en regardant vers Saint-Servan et la Cité. La surlargeur en bout de digue permet un point de vue sur le secteur des Bas-Sablons, son port de plaisance et l'espace végétalisé de la cité d'Aleth. Le parking est moins présent visuellement.

La perspective sur l'autre rive de l'estuaire serait parfaite sans la présence du panneau d'affichage des marées.

Aucune mise en scène du lieu n'est offerte au visiteur.

Atouts :

- Rapport à la mer avec l'animation créée par l'entrée du port ;
- Perception de la cité d'Aleth et de Saint-Servan : enjeu d'insertion des constructions du port de plaisance dans le paysage.

Contraintes :

- Infrastructures du terminal ferry (digue d'amarrage, passerelle piétonne, émergences de la rampe roro) qui filtrent les perspectives sur Intra-muros : enjeu d'intégration des équipements dans le paysage ;
- Infrastructures d'amarrage des pontons du port de plaisance qui quadrillent le regard vers Saint-Servan : enjeu d'amélioration de leur rendu esthétique.

Enjeux complémentaires d'aménagement du site :

- Faciliter la promenade piétonne (sur la digue et à son accès) ;
- Donner des clés de lecture valorisant le territoire / les activités portuaires.

PJ1 : Depuis l'extrémité de la digue à marée basse





Zoom sur le secteur de projet
Existant / Projet

4.1.3 Analyse de l'impact depuis le point de vue jalon

Depuis le bout de la digue en regardant vers Saint-Servan et la cité d'Aleth, le projet a un impact limité.

Les émergences liées aux mâts d'éclairage du terre-plein s'inscrivent dans une volumétrie et une colorimétrie conforme aux ducs d'albes des pontons du port des bas sablons.

Leur écriture empreinte le langage des équipements portuaires industriels et composent un discours portuaire en cohérence avec le contexte perçu depuis le point de vue.

Impact depuis le point de vue par rapport à l'existant :

- Non dégradant

Proposition d'amélioration / intentions à respecter :

- Utiliser des teintes de mobilier et d'appareils de couleur foncée

PJ1 pro: Depuis l'extrémité de la digue à marée basse





4.2 Entité 2 : les points de vue depuis la cité d'Aleth

4.2.1 Rappel des caractéristiques de l'entité

L'entité paysagère de la cité d'Aleth se caractérise par une topographie en promontoire au-dessus de l'anse des Bas-Sablons et par une végétalisation de ses coteaux.

Ce sont ces composantes qui guident les relations de l'entité avec les espaces portuaires. Le relief du site offre des points de vue de choix sur le territoire portuaire, mais la végétation dense et persistante, restreint l'ouverture des perspectives. Sept angles de vue portent sur les espaces portuaires :

Face au terminal ferry et au port de plaisance

- Vue au pied du canon (vue 2e)
- Vue aux abords du camping (vue 2f)

Face uniquement au port de plaisance

- Vue à l'entrée du GR34 (vue 2g)

Face uniquement au terminal ferry

- Vue en pied de la cité (vue 2a)
- Vue le long de la promenade de la cité (vue 2b)
- Vue sur l'esplanade du musée (vue 2c)



4.2.2 Rappel des caractéristiques du point de vue jalon

Le point de vue 2f aux abords du camping illustre bien les caractéristiques perçues des espaces portuaires depuis la cité d'Aleth :

- Les vues sur l'arrière des constructions commerciales du port de plaisance questionnent sur la typologie des bâtiments afin qu'ils ne génèrent pas de gênes visuelles ;
- La vue sur le parking du port de plaisance questionne la faiblesse de son paysagement alors que l'environnement limitrophe est de grande qualité ;
- La vue sur les ouvrages d'amarrage et de transbordement du terminal ferry questionne sur le dialogue esthétique qu'ils peuvent avoir avec la cité d'Intra-muros mais également sur l'annulation de leur perception dès que le promeneur prend un peu de hauteur sur le relief de la cité d'Aleth ;
- La végétation qui conditionne des points de vues, généralement qualitatifs, mais peu nombreux.

Globalement, la cité d'Aleth offre de très belles perspectives sur les espaces portuaires. Une gestion maîtrisée des boisements permettrait l'ouverture d'autres vues. Leur aménagement permettrait d'agrémenter la perception des activités du port de plaisance et du terminal ferry pour les usagers du GR.

Atouts :

- Points de vue sur l'ensemble des espaces portuaires avec un enjeu de leur traitement esthétique ;
- Végétation dense qui permet « de coiffer » les constructions sur le port de plaisance des Bas-Sablons.

Contraintes :

- Faible qualité de l'aménagement du parking du port de plaisance ;
- Activités portuaires au pied de la butte de la cité d'Aleth nécessitant une intégration volumétrique et paysagère qualitative ;
- Présence du camping et de ses nuisances visuelles en période estivale.

Enjeux d'aménagement du site :

- Faciliter la promenade piétonne ;
- Donner des clés de lecture valorisant le territoire / les activités portuaires ;
- Travailler avec la végétation pour aménager des perspectives maîtrisées sur les points de vue qualitatifs et masquer les points de vue négatifs.

PJ2 : Aux abords du camping à marée haute sans ferry





Zoom sur le secteur de projet
Existant / Projet

4.2.3 Analyse de l'impact depuis le point de vue jalon

Depuis la cité d'Aleth, la vue est immédiatement happée par Intramuros, le port des bas sablons au premier plan, sert de support à cette perspective.

Le projet accompagne dans une volumétrie harmonieuse l'étalement du terre-plein.

La segmentation et l'orientation des volumes bâtis compose un jeu de lumière en cohérence avec les volumes bâtis d'intramuros.

La teinte sombre du bâti le rend discret et l'utilisation de la volumétrie du conteneur rend lisible l'usage portuaire du lieu.

Les mâts d'éclairage se confondent avec le jeu des mâts du port au premier plan et des grues du bassin Vauban à l'arrière-plan.

Impact depuis le point de vue par rapport à l'existant :

- Non dégradant

Proposition d'amélioration / intentions à respecter :

- Utiliser des teintes de mobilier et d'appareils de couleur foncée

PJ2 pro: Aux abords du camping à marée haute sans ferry





4.3 Entité 3 : les points de vue depuis le port des Bas-Sablons

4.3.1 Rappel des caractéristiques de l'entité

L'entité paysagère du port de plaisance des Bas-Sablons est caractérisée par son usage nautique. Son plan d'eau aménagé (1 200 places de port) occupe une surface conséquente de l'anse des Bas-Sablons. La perception de ces installations est par ailleurs très variable au grès des marées à cause de l'important marnage existant dans ce port.

L'équipement nautique est adossé à un vaste espace minéralisé, poldérisé en pied de falaise, servant à la fois d'accès, de zone de stationnement et de zone technique pour les activités des plaisanciers.

Cet espace se caractérise par sa monotonie et par sa faible qualité paysagère qui laissent peu de place aux piétons. Ces derniers bénéficient pourtant de points de vue qualitatifs sur les activités de plaisance. Quatre angles de vue portent sur les espaces portuaires :

Face au terminal ferry et au port de plaisance

- Vue depuis l'Ouest du port (vue 3a)
- Vue aux abords de la mise à l'eau (vue 3 b)

Face uniquement au port de plaisance

- Vue aux environs du parking du bourg de Saint-Servan (vues 3c et 3d)



4.3.2 Rappel des caractéristiques du point de vue jalón

Le port de plaisance des Bas-Sablons est un espace essentiel de l'anse éponyme qui en a transformé sa perception. Sur terre et surtout sur l'eau, les fonctions nautiques ont pris l'ascendant sur la vocation balnéaire de fond de baie.

À terre, le promeneur se contente d'un espace de déambulation, étroit et de piètre qualité paysagère alors que les perspectives offertes sur les espaces portuaires sont qualitatives avec la cité d'Intra-muros en arrière-plan.

La perception du terminal ferry est résiduelle, s'effaçant derrière un premier plan occupé par le port de plaisance et un second plan habillé d'une masse végétale.

Atouts :

- Points de vue sur l'ensemble des espaces portuaires de plaisance et espaces balnéaires avec un enjeu de mise en valeur des ducs-d'Albe à marée basse ;
- Points de vue sur la digue du fond de l'anse et surtout sur la cité d'Intra-muros sans gêne de la part des infrastructures du terminal ferry.

Contraintes :

- Faible qualité des aménagements ;
- Impact important des espaces destinés au stationnement nécessitant une intervention paysagère de qualité.

Enjeux d'aménagement du site:

- Faciliter la promenade piétonne ;
- Donner des clés de lecture valorisant le territoire / les activités portuaires ;
- Requalifier les espaces destinés aux piétons ;
- Créer un dialogue plus harmonieux avec les activités à terre du port de plaisance.

PJ3 : Sur le parking de l'anse à marée basse





Zoom sur le secteur de projet
Existant / Projet

4.3.3 Analyse de l'impact depuis le point de vue jalon

Depuis le port des bas sablons, le projet s'efface dans une perspective composée par les volumes bâtis qui s'étendent visuellement de l'anse des bas sablons à intramuros, entrecoupé par un volume végétal aux abords de la piscine.

Pour le secteur projet, dans sa partie Est, la minéralité composée par la digue qui retient le terre-plein rends peu perceptible les volumes batis. Émerge malgré tout Intramuros dont la perception est filtrée par la verticalité des mats, renforcée à marée haute.

Pour la partie ouest du secteur projet, le matériau clair du bâtiment d'accueil émerge de la cime des arbres des abords de la piscine.

Les mâts d'éclairage s'effacent dans les verticalités composées par les mâts et ducs-d'Albe du premier plan.

À l'arrière-plan, les grues du bassin Vauban restent visibles.

Impact depuis le point de vue par rapport à l'existant :

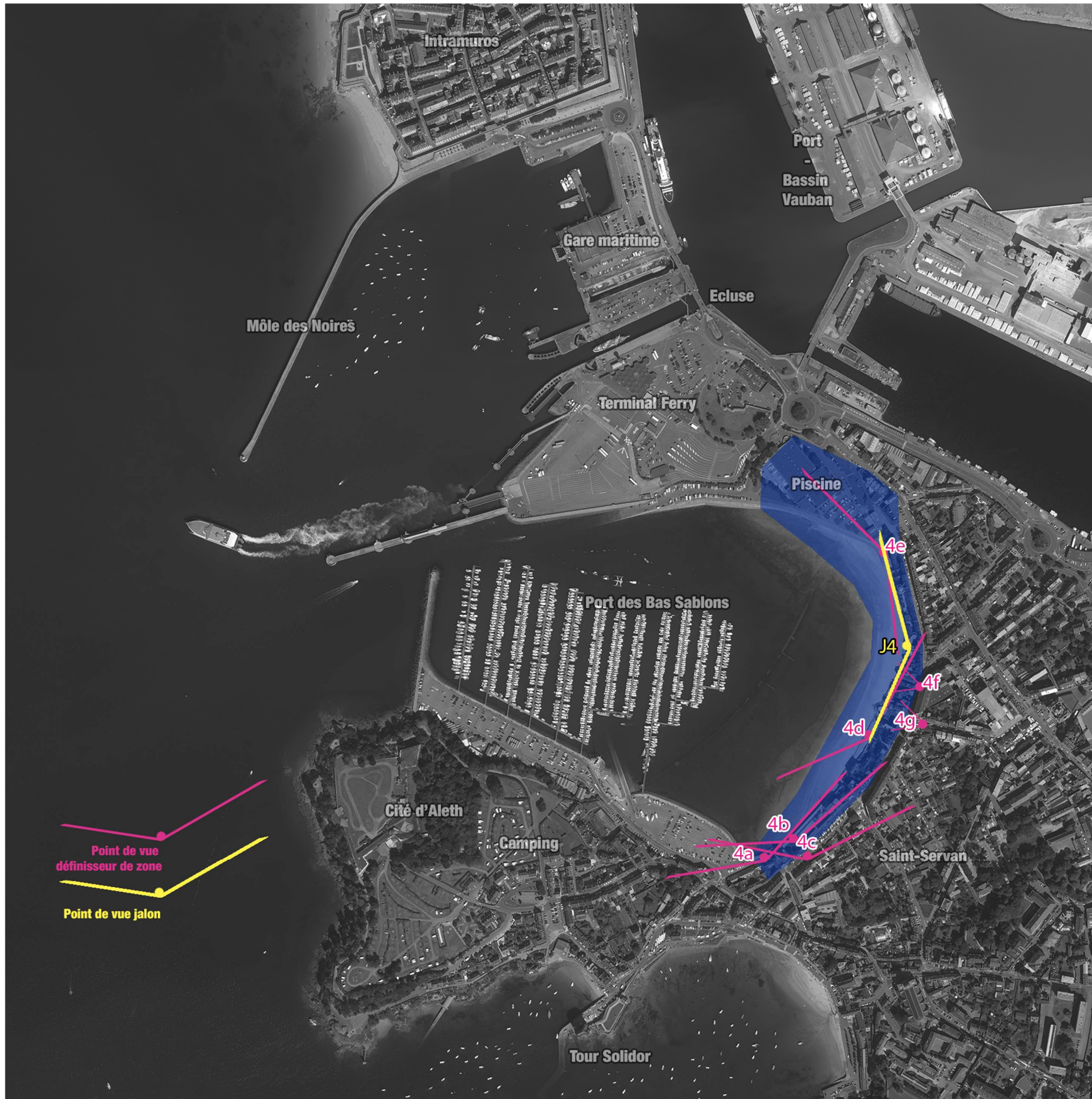
- Non dégradant

Proposition d'amélioration / intentions à respecter :

- Utiliser des teintes de mobilier et d'appareils de couleur foncée
- Conserver impérativement le volume végétal qui compose la frange Sud du projet, ce volume végétal marque la transition entre la partie nord liée aux infrastructures portuaires et la partie sud du quartier de Saint-Servan et de l'anse des bas sablons.

PJ3 pro : Sur le parking de l'anse à marée basse





4.4 Entité 4 : les points de vue depuis la plage des Bas-Sablons

4.4.1 Rappel des caractéristiques de l'entité

L'entité paysagère de la plage des Bas-Sablons est fondée sur une image balnéaire composée par un cordon formant la frange Est de l'anse.

Une longue promenade s'étend en pied d'un front de mer bâti qui ménage çà et là quelques minces percées visuelles depuis le quartier de Saint-Servan.

L'espace visuel est très ouvert, à marée haute ou à marée basse. Les perspectives lointaines sont toujours possibles, en particulier sur la cité d'Intra-muros. Les espaces d'usage sont limités à la digue à marée haute.

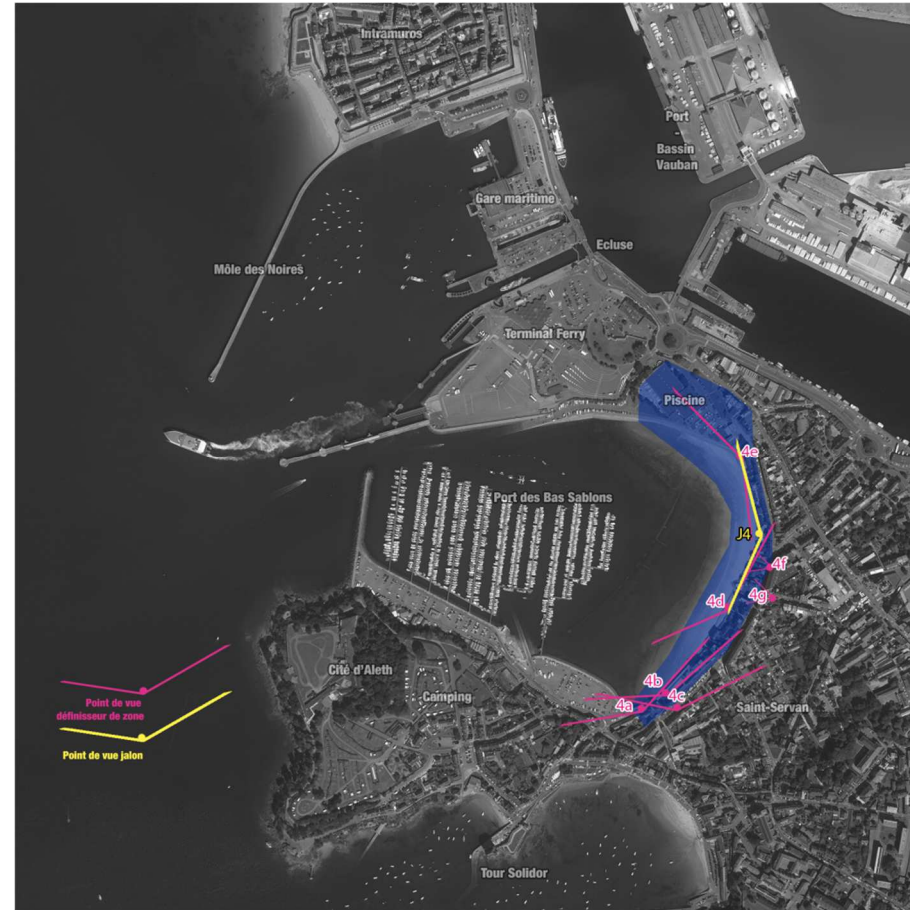
Les perspectives sur la mer sont impossibles à cause des masques opérés par les installations du port de plaisance et du terminal ferry. Sept angles de vue portent sur les espaces portuaires :

Face au terminal ferry et au port de plaisance

- Vue aux abords de la piscine (vue 4e)
- Vue depuis les rues du bourg (vue 4f)

Face uniquement au port de plaisance

- Vue à l'angle Sud de la digue (vue 4a)
- Vue au niveau du jardin (vue 4 b)
- Vue au niveau de la Place Monseigneur Duchesne (vue 4c)
- Vue au niveau du restaurant belvédère au centre de la digue (vue 4d)
- Vue depuis les rues du bourg (vue 4e)



4.4.2 Rappel des caractéristiques du point de vue jalón

La digue des Bas-Sablons est un lieu qui n'a subi que peu de transformations directes depuis l'après-guerre. La digue longeant un cordon bâti et la plage sont conformes aux usages prévalant depuis des décennies. Cette impression se lit également dans l'articulation des espaces balnéaires avec le quartier de Saint-Servan.

Néanmoins la mutation importante d'espaces adjacents comme le port de plaisance des Sablons ou le terminal ferry du Naye ont considérablement transformé les perspectives et perceptions qui étaient offertes jusqu'alors.

La digue promenade est peu mise en valeur en termes d'aménagement paysager, malgré le potentiel que représente cette entité à l'échelle de la commune.

Atouts :

- Qualité des perceptions paysagères depuis la plage et la digue qui valorise la commune de Saint-Malo ;
- Points de vue sur la cité d'Aleth (avec l'enjeu de poursuite de l'insertion qualitative des bâtiments dans l'épaisseur de la falaise), d'Intra-muros et le port de plaisance des Bas-Sablons.

Contraintes :

- Faible qualité des aménagements ;
- Aucune visibilité sur la mer malgré une position historiquement ouverte sur l'estuaire de la Rance.

Enjeux d'aménagement du site :

- Faciliter la promenade piétonne ;
- Donner des clés de lecture valorisant le territoire / les activités portuaires ;
- Requalifier les espaces destinés aux piétons ;
- Créer un lien plus qualitatif avec l'arrière digue coté Saint-Servan.

PJ4 : Sur la digue à marée haute





Zoom sur le secteur de projet
Existant / Projet

4.4.3 Analyse de l'impact depuis le point de vue jalon

Depuis la digue des bas sablons, le projet n'est perceptible que par les émergences des mâts d'éclairage, la clôture s'inscrit dans une volumétrie similaire à la clôture existante et s'efface derrière une bande arbustive qui en limite l'impact sur sa partie Est.

Impact depuis le point de vue par rapport à l'existant :

- Non dégradant

Proposition d'amélioration / intentions à respecter :

- Utiliser des teintes de mobilier et d'appareils de couleur foncée

Conserver impérativement le volume végétal qui compose la frange Sud du projet, ce volume végétal limite l'impact de la clôture dans la partie Est de la frange Sud.

PJ4 PRO : SUR LA DIGUE A MAREE HAUTE





4.5 Entité 5 : les points de vue depuis le Sud du terminal ferry

4.5.1 Rappel des caractéristiques de l'entité

Les espaces limitrophes au Sud du terminal ferry du Naye sont caractérisés par leurs usages, ou par leur manque de lisibilité d'usage.

Les espaces stationnés prenant place entre les clôtures du terminal et la cale de mise à l'eau des Bas-Sablons présentent des caractéristiques liées à la valeur fonctionnelle d'usage plus qu'à la qualité d'image.

Les délaissés ou clôtures formant la limite avec le terminal ferry sont néanmoins contrebalancés par les perspectives offertes sur la frange sud de l'anse des Bas-Sablons. Quatre angles de vue portent sur les espaces portuaires :

Face au terminal ferry

- Vue sur le parking de la digue (vue 5a)
- Vue entre la piscine et le terminal (vue 5d)

Face au port de plaisance

- Vue sur la cale de mise à l'eau (vues 5b et 5c)



4.5.2 Rappel des caractéristiques du point de vue jalou

La zone Sud du terminal ferry est caractérisée par un manque de lisibilité des usages et par une piètre qualité paysagère. Cela contraste avec la qualité de certaines perceptions et perspectives sur l'anse des Bas-Sablons.

L'indéfinition des usages, renforcée par des aménagements disparates et peu qualitatifs crée une perception peu qualitative du lieu. Blocs béton, clôtures brutales, espaces piétons non définis, zones végétalisées subies ne permettent pas d'apprécier pleinement les points de vue offerts par cette zone stratégique entre les parties Nord et Sud des espaces portuaires.

Atouts :

- Qualité des perceptions paysagères au Sud ;
- Perceptions sur la mer et l'estuaire ;
- Frange végétalisée partiellement.

Contraintes :

- Cohabitation avec la frange sécuritaire du terminal ferry avec un enjeu de traitement qualitatif de la clôture ;
- Peu de place pour le piéton.

Enjeux d'aménagement du site :

- Caractériser les usages ;
- Créer un dialogue plus harmonieux avec la frange du terminal.

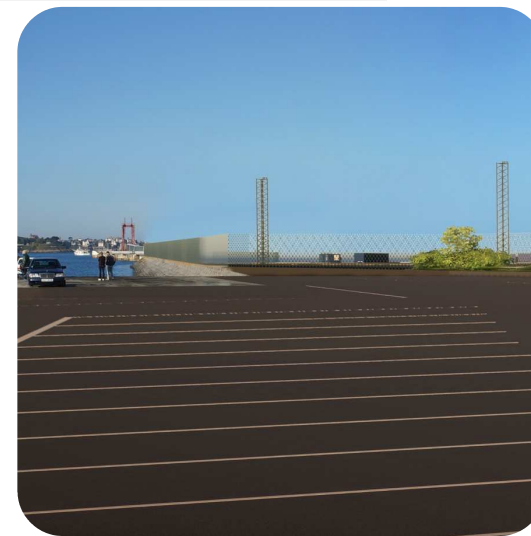
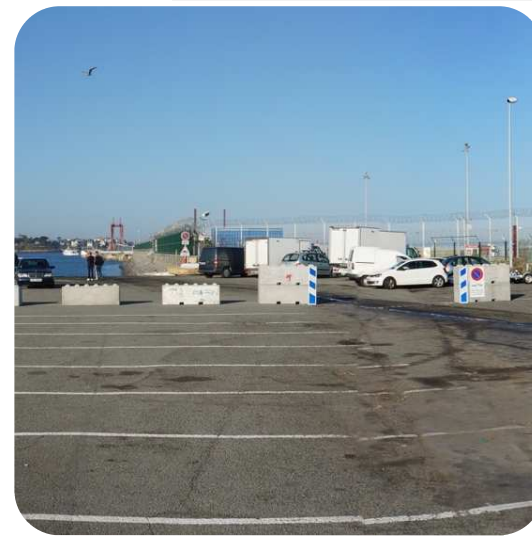
PJ5 : Sur le parking en regardant le terminal





Zoom sur le secteur de projet
Existant / Projet

Zoom sur le secteur de projet
Existant / Projet



PJ5 pro : Sur le parking en regardant le terminal



4.5.3 Analyse de l'impact depuis le point de vue jalon

Depuis le parking bordant la zone sud du terre-plein, les équipements liés à l'activité du terminal ferry sont visibles, notamment en partie Est où le auvent vient masquer la perception d'Intramuros, renforçant l'image désaffectée et peu lisible de ce secteur.

Sur la partie Ouest, l'uniformisation de la clôture atténue légèrement l'image défensive de cet équipement sécuritaire autrefois hétérogène.

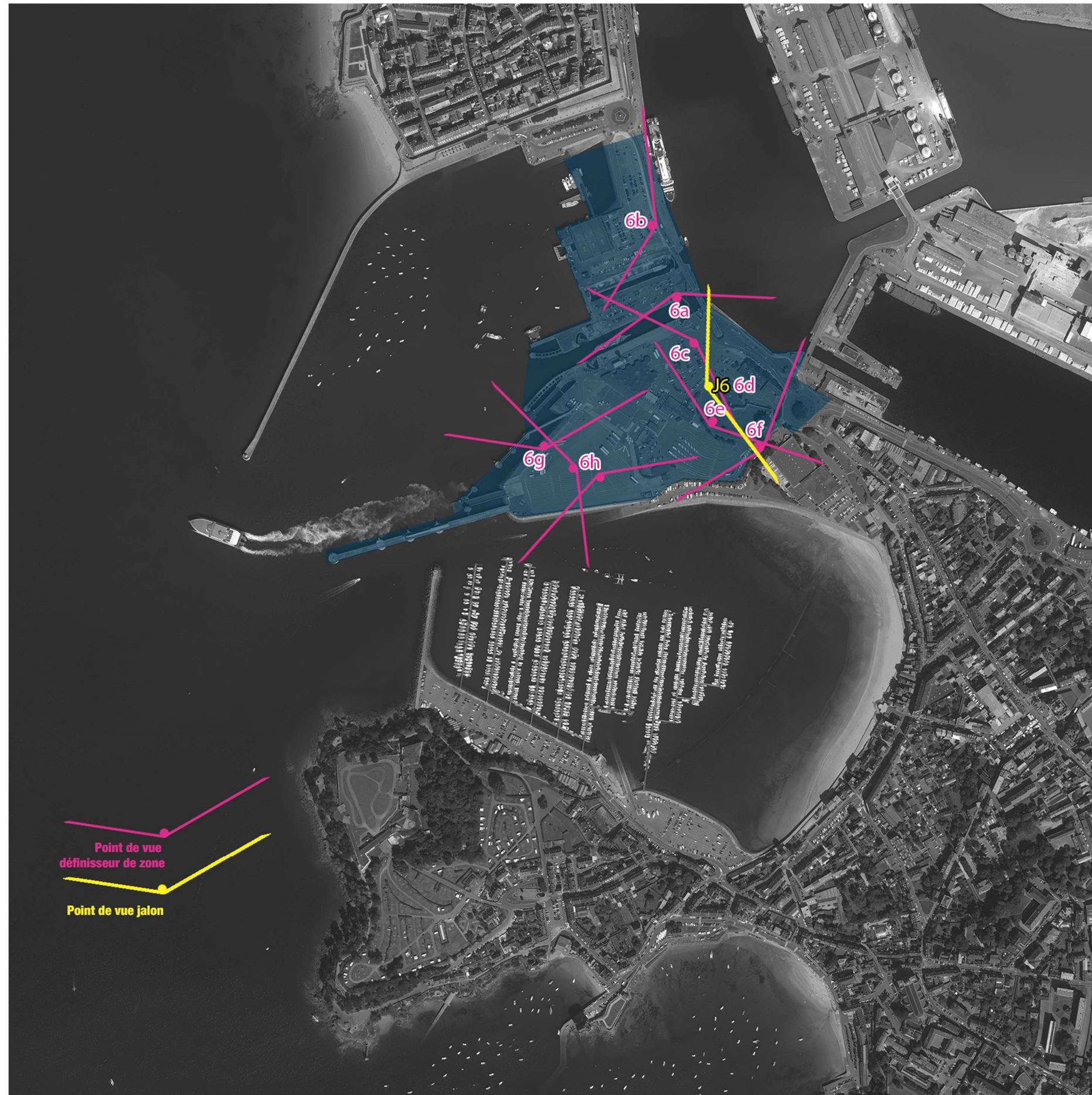
Lorsqu'elle est présente, la végétation existante hors emprise atténue l'impact de la clôture.

Impact depuis le point de vue par rapport à l'existant :

- Partiellement dégradant à l'Est

Proposition d'amélioration / intentions à respecter :

- Utiliser des teintes de mobilier et d'appareils de couleur foncée
- Conserver impérativement le volume végétal qui compose la frange Sud du projet, ce volume végétal limite l'impact de la clôture dans la partie Est de la frange Sud.
- Étudier une inscription du auvent le long de la bande arborée de la frange Sud-Est ou envisager un renforcement végétal de la frange.



4.6 Entité 6 : points de vue depuis le Nord du terminal ferry

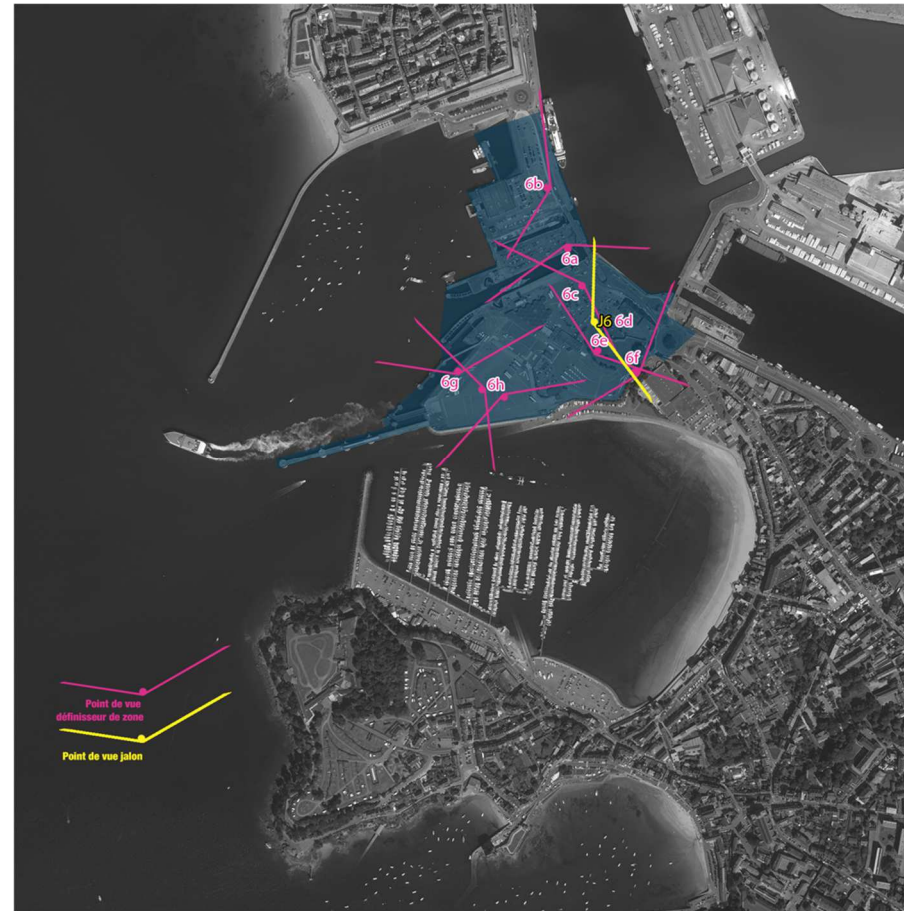
4.6.1 Rappel des caractéristiques de l'entité

Les espaces Nord du terminal ferry sont assez ressemblants aux espaces Sud en termes d'usage ou de non-lecture claire des usages. Seule différence, les perspectives ne sont pas orientées sur l'anse des Bas-Sablons, mais sur les espaces du port de commerce et de la cité d'Intra-muros.

Six angles de vue portent sur les espaces portuaires :

Face au terminal ferry

- Vue sur l'écluse (vue 6a)
- Vue sur la gare maritime (vue 6 b)
- Vue sur la gare de la Bourse (vue 6c)
- Vue sur les remparts (vues 6d et 6e)
- Vue sur le terminal d'embarquement (vue 6f)
- Vue depuis le terre plein de la zone d'accès restreinte (vue 6g et 6h)



4.6.2 Rappel des caractéristiques du point de vue jalón

Le secteur Nord du terminal ferry est un espace complexe dont les nécessités fonctionnelles l'emportent sur une écriture qualitative malgré des tentatives aux abords du rempart ou du giratoire du Naye.

Les vastes espaces stationnés, souvent de manière ponctuelle, mériteraient un traitement plus qualitatif sans nier la fonctionnalité et l'usage des lieux.

Quand elle est présente, la place du piéton est totalement reléguée à des reliquats périphériques, malgré des perspectives importantes pour la perception qualitative des équipements portuaires. Les vues sur Intra-muros sont peu mises en valeur par cet enchevêtrement de fonctions et de contraintes qui y sont liées.

Atouts :

- Éléments de patrimoine et perspectives sur Intra-muros ;
- Espaces à aménager disponibles.

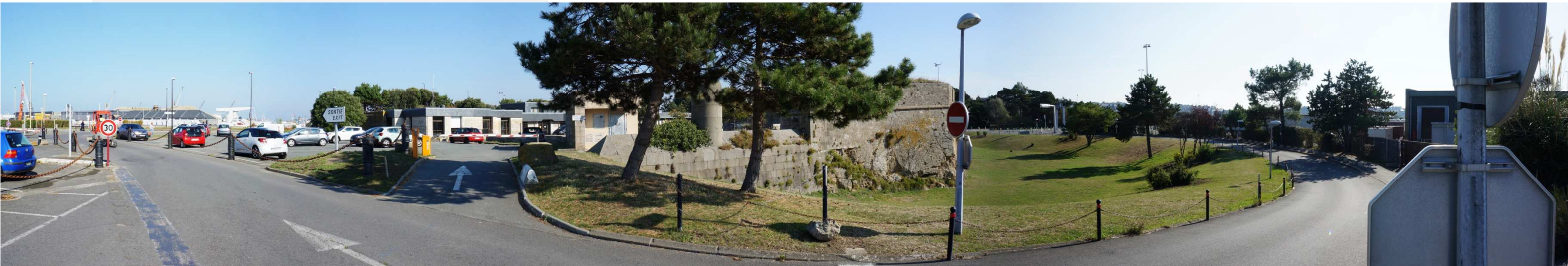
Contraintes :

- Cohabitation avec la frange sécuritaire du terminal ferry ;
- Peu de place pour le piéton ;
- Beaucoup d'éléments et contraintes techniques à agréger.

Enjeux d'aménagement du site :

- Caractériser les usages ;
- Donner une place lisible aux piétons ;
- Qualifier l'accès aux équipements ;
- Créer un dialogue plus harmonieux avec la frange du terminal.

PJ6 : Depuis la voie d'accès





Zoom sur le secteur de projet
Existant / Projet

Zoom sur le secteur de projet
Existant / Projet



4.6.3 Impact du projet depuis le point de vue jalon

Depuis le parking visiteur, la perception se décline en deux ambiances.

Depuis le parking l'ambiance composée par la recomposition générale du lieu rend plus lisible depuis l'espace public au Nord la gare maritime en l'inscrivant dans une logique plus claire d'équipement public. Le bâtiment offre des transparences qui accompagnent le parcours de l'utilisateur en offrant une relation au lieu qualitative. Le bâtiment compose un seuil pour le voyageur entre la ville et l'espace portuaire. Le matériau de construction qui reprend la minéralité de pierres locales qualifie l'équipement.

Le parking est segmenté par un jeu de noues arborées qui limite la nappe de stationnement uniforme qui prévalait avant.

Dans la partie Sud, la douve et la zone d'attente s'organisent au pied de la fortification, la pente de la douve est aménagée en terrasses de manière à pouvoir accueillir des voyageurs en attente et le parcours automobile efface la courbe d'échangeur présente jusqu'alors. La place du piéton au sein de cette zone sud du terminal est prise en compte, le parcours défini est bien matérialisé et des équipements d'accueil du piéton sont pris en compte.

La frange Sud, arborée, est préservée et masque la piscine, sa volumétrie intègre les équipements d'éclairage sur caténaire de la zone d'attente.

Impact depuis le point de vue par rapport à l'existant :

- Non dégradant

Proposition d'amélioration / intentions à respecter :

- Utiliser des teintes de mobilier et d'appareils de couleur foncée

Conserver impérativement le volume végétal qui compose la frange Sud du projet, ce volume végétal qualifie la relation entre la zone terminal ferry et la partie nord de l'Anse des bas sablons

PJ6 pro : Depuis le parking visiteur



PJ6' exi : Depuis le parvis



PJ6' pro : Depuis le parvis



4.6.4 Impact du projet depuis le point de vue jalon

Depuis le parvis le projet propose une vision plus ouverte de l'espace en offrant une perception dégagée sur l'entrée du terminal.

La suppression du bâtiment et de la végétation au premier plan, rend lisible l'accès au terminal.

Les perspectives sur IntraMuros restent présentes.

L'organisation des arbres en bande qualifie et guide visuellement les circulations jusque l'entrée du terminal.

Au second plan, l'entrée du terminal pour les véhicules est lisible et n'a pas d'impact trop important sur la perception générale du terminal.

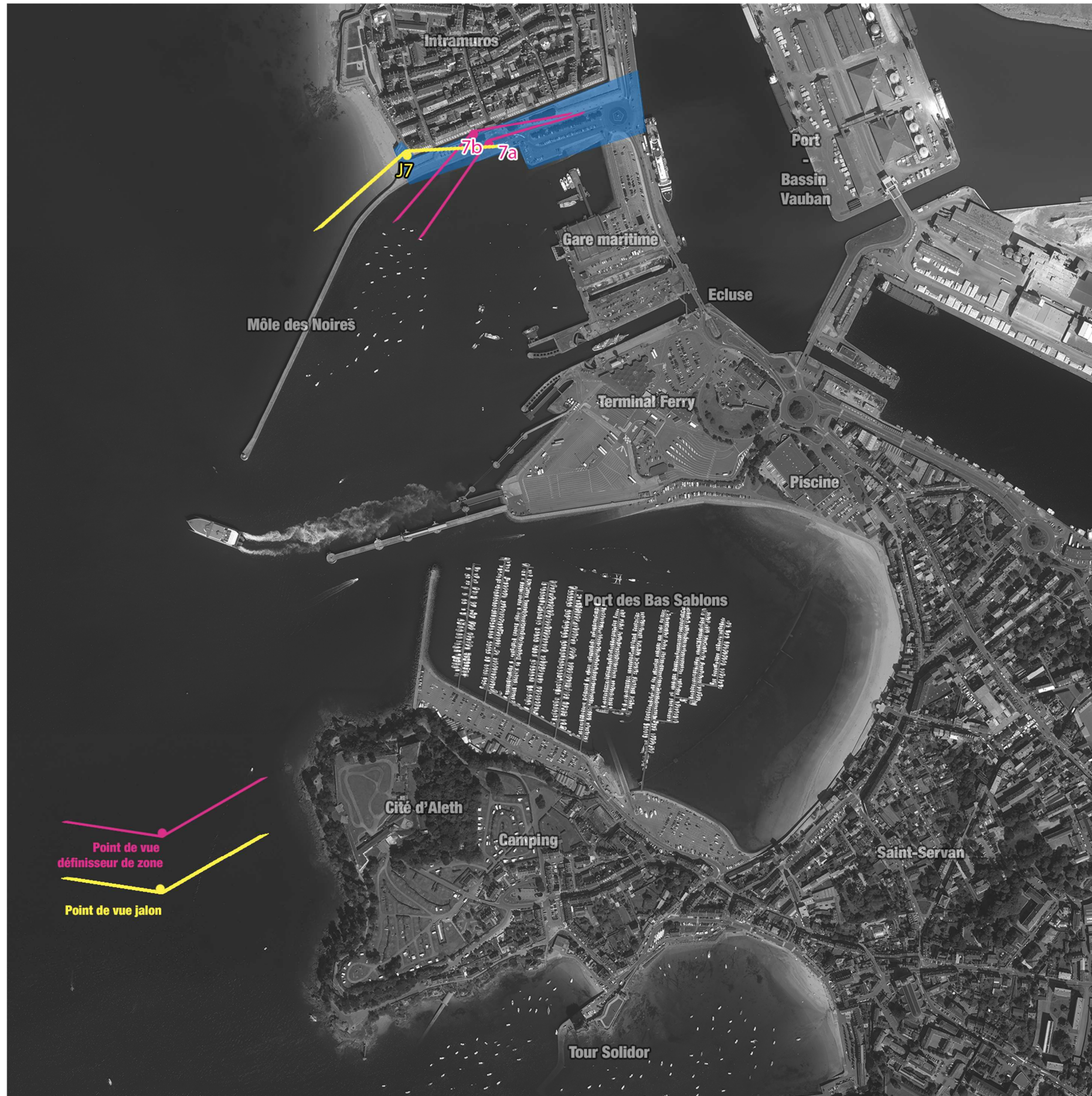
Le piéton bénéficie d'une place importante au pied du bâtiment et en liaison avec les circulations présentes le long du boulevard qui draine l'accès depuis IntraMuros, la zone portuaire ou Saint Servan..

Impact depuis le point de vue par rapport à l'existant :

- Non dégradant

Proposition d'amélioration / intentions à respecter :

- Proposer des perspectives franches sur les éléments caractéristiques d'IntraMuros.



4.7 Entité 7 : points de vue depuis les remparts d’Intra-muros

4.7.1 Rappel des caractéristiques de l’entité

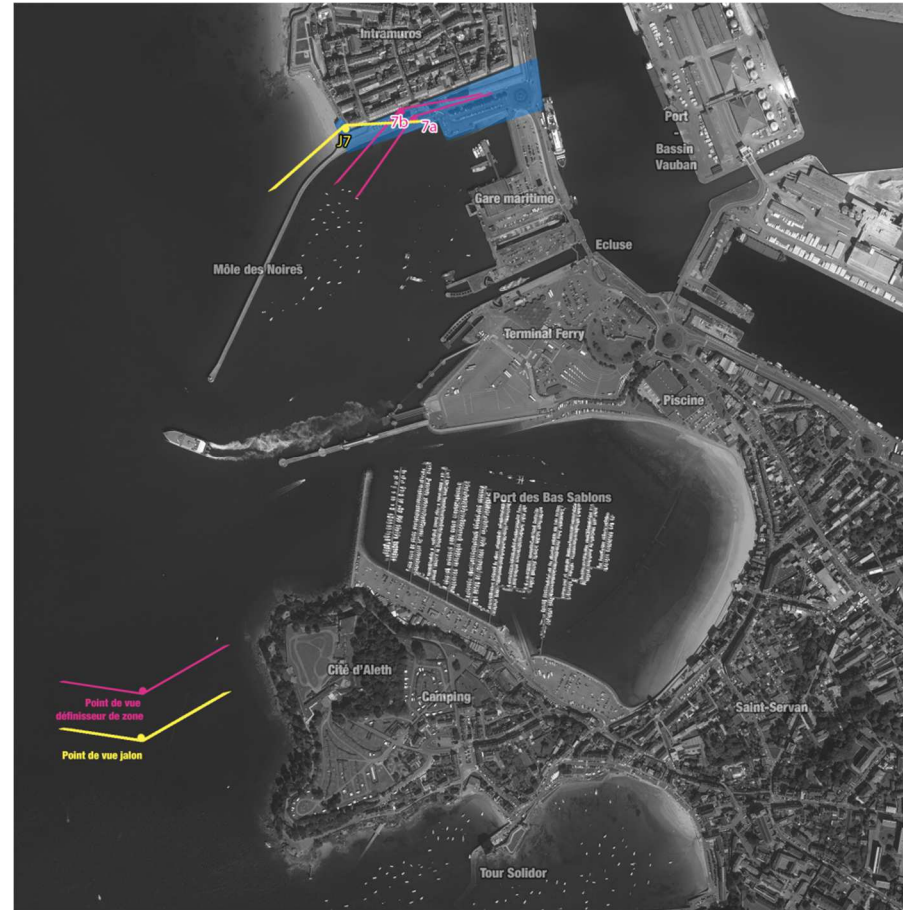
Frange Sud d’une cité historique mondialement reconnue, les perceptions proposées depuis ce site touristique sont certainement celles qui génèrent le plus d’attentes et de contraintes vis-à-vis des espaces portuaires étudiés.

Éléments caractéristiques de la cité malouine, les remparts d’Intra-muros sont une attraction en tant que telle. Si beaucoup l’abordent depuis la porte Est, la porte Sud en covisibilité avec les espaces portuaires étudiés offre des perceptions que le touriste ne pensait pas forcément trouver.

Deux angles de vue portent sur les espaces portuaires :

Face au terminal ferry

- Vue depuis le pied du rempart (vue 7a)
- Vue depuis le haut du rempart (vue 7 b)



4.7.2 Rappel des caractéristiques du point de vue jalon

Depuis le haut des remparts, les perspectives visuelles illustrent la difficile cohabitation entre des espaces portuaires techniques et fonctionnels et une cité historique. Les caractéristiques visuelles du site sont identiques à la vue précédente.

La nécessaire exigence paysagère que doit s'imposer les espaces portuaires vis-à-vis d'Intra-muros permettra de combiner activités touristiques et économiques.

Atouts :

- Point de vue singulier, attraction touristique ;
- Perceptions qualitatives sur l'horizon ;
- Perceptions sur la mer et l'estuaire.

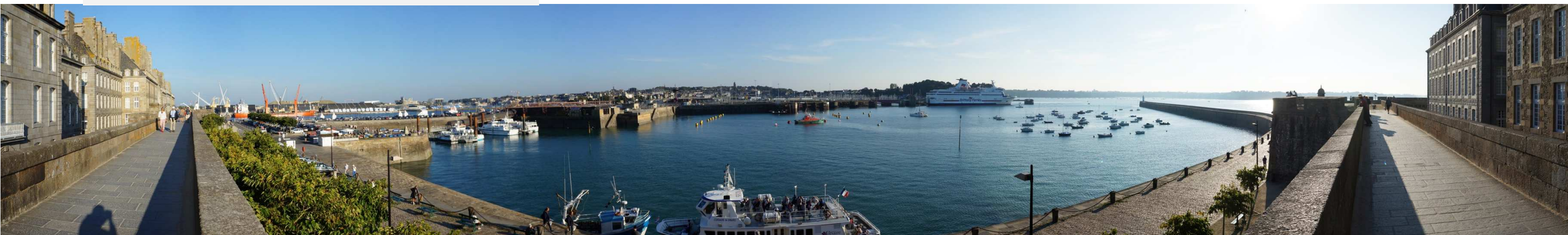
Contraintes :

- Cohabitation avec certaines activités du terminal ;
- Peu de place pour le piéton à l'est au pied du rempart.

Enjeux d'aménagement du site :

- Donner une place lisible aux piétons au pied du terminal ;
- Composer un dialogue harmonieux avec le terminal voyageur.

PJ7 : À Marée montante, les jours de ferry





Zoom sur le secteur de projet
Existant / Projet

4.7.3 Analyse de l'impact depuis le point de vue jalon

Depuis le rempart, le projet s'intègre dans la minéralité déjà composée par les équipements actuels.

La teinte des matériaux utilisés pour les constructions s'inscrit dans la colorimétrie des quais actuels.

Les nouveaux embectages s'inscrivent dans la même logique de couleur et de volumétrie, limitant l'impact.

Les mâts d'éclairage se confondent dans la verticalité des mâts du port des bas sablons.

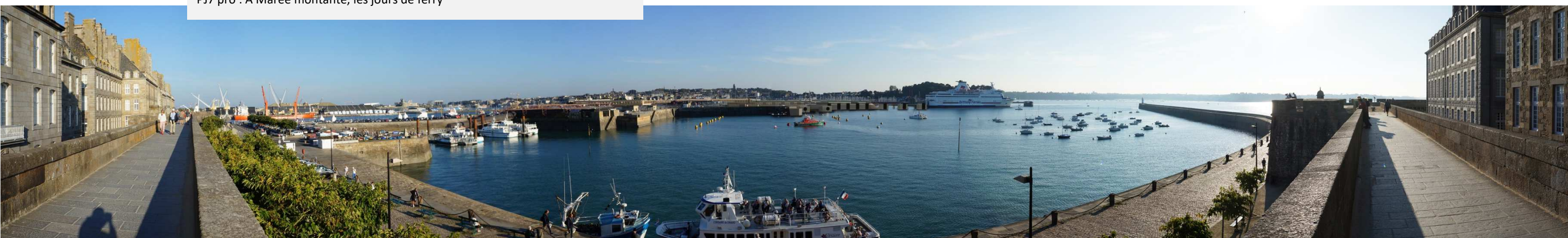
Impact depuis le point de vue par rapport à l'existant :

- Non dégradant

Proposition d'amélioration / intentions à respecter :

- Utiliser des teintes de mobilier et d'appareils de couleur foncée

PJ7 pro : À Marée montante, les jours de ferry





4.8 Entité 8 : points de vue depuis le Môle des Noires

4.8.1 Rappel des caractéristiques de l'entité

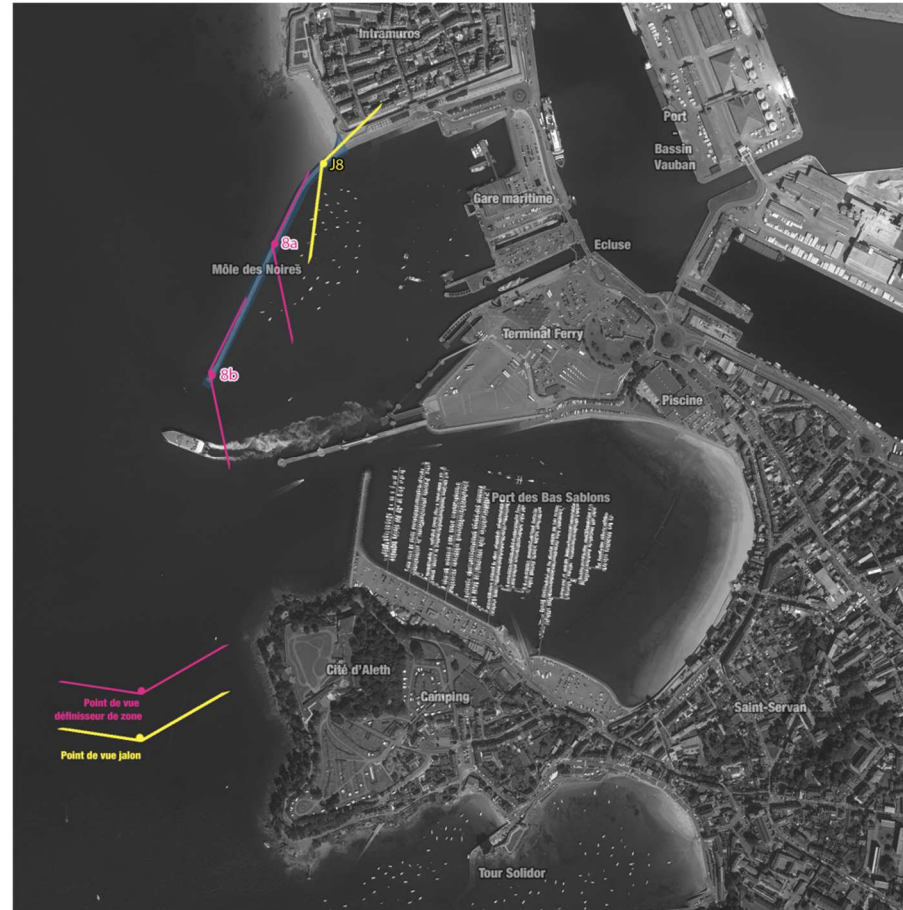
L'ouvrage portuaire du Môle des Noires se différencie des remparts d'Intra-muros par un rapport à l'estuaire de la Rance et à la haute mer différent.

Si globalement le manque de qualité paysagère du terminal ferry impose les mêmes contraintes, les perspectives offertes sur l'estuaire, les îles et la mer permettent d'en limiter la perception générale.

Deux angles de vue portent sur les espaces portuaires :

Face au terminal ferry

- Vue au centre de la digue (vue 8a)
- Vue au bout de la digue (vue 8 b)



4.8.2 Rappel des caractéristiques du point de vue jalon

Depuis l'angle de la digue, à proximité du rempart, on perçoit directement ce qui différencie les espaces. Les perspectives offertes sur la mer et l'autre rive de l'estuaire participent à une atténuation des espaces portuaires.

Un traitement paysager plus ambitieux des revêtements de la digue et des éléments de mobilier qui pourraient s'y installer permettraient d'orienter les perceptions visuelles ailleurs que sur les équipements portuaires à fort impact.

Le traitement arboré des espaces des différents terminaux pourrait aussi participer à adoucir l'impact de leur linéarité.

Atouts :

- Rapport à la mer ;
- Perception de la cité d'Aleth et intramuros ;
- Animation créée par l'activité portuaire et maritime.

Contraintes :

- Equipements du terminal ferry fortement visible nécessitant une intégration paysagère qualitative ;
- Qualité paysagère des matériaux de la digue.

Enjeux :

- Intégrer les équipements portuaires pour en limiter l'impact ;

PJ8 : À Marée basse, les jours de ferry





Zoom sur le secteur de projet
Existant / Projet

4.8.3 Analyse de l'impact depuis le point de vue jalon

Depuis la digue à marée basse, le projet s'intègre dans la minéralité dans la même logique que depuis les remparts.

La teinte des matériaux utilisés pour les constructions s'inscrit dans la colorimétrie des quais actuels.

Les nouveaux embectages s'inscrivent dans la même logique de couleur et de volumétrie, limitant l'impact.

Les mâts d'éclairage se confondent dans la volumétrie des bâtiments de saint servan.

Impact depuis le point de vue par rapport à l'existant :

- Non dégradant

Proposition d'amélioration / intentions à respecter :

- Utiliser des teintes de mobilier et d'appareils de couleur foncée

PJ8 : À Marée basse, les jours de ferry





Vue axonometrique vers le Sud du projet - source : AREP Dossier APD - notice urbaine paysagère et architecturale

5 Conclusion

Le projet d'aménagement du terminal du Naye compose sur sa frange Est un parvis urbain, utilisant le bâtiment comme un seuil vers les espaces portuaires.

Le bâtiment linéaire accompagne le parcours du voyageur lui offrant des perspectives sur le patrimoine environnant.

Sur les espaces de terre-plein, il réorganise les flux, stockages et limites pour former un espace lisible, à la volumétrie sobre, s'inscrivant dans un dialogue harmonieux avec le contexte.

Les équipements d'éclairage rendent lisibles les usages.

D'une manière générale, la recomposition globale du terminal vient corriger l'hétérogénéité des lieux qui prévalait jusqu'alors.

À ce jour, seule la frange Sud nécessite une attention pour un rapport harmonieux aux usagers piétons de l'anse des bas sablons, en effet, seuls les rapports proches aux équipements du terminal posent des questions de rapport direct aux perceptions du territoire portuaire.

Le projet de recomposition des bas sablons intègre peut-être cette notion de relation avec la frange sud de l'espace portuaire, difficile de ne laisser qu'à l'emprise des bas sablons la responsabilité d'un rapport harmonieux entre la ville et les espaces de terre-plein du terminal ferry.