

Questions et commentaires sur le projet de rénovation du terminal ferries du Naye, Saint-Malo

Résumé

A. Il est créé à l'initiative de l'Association Droits de Cité, Saint-Malo, un « Collectif Sablons » d'associations et de citoyens, libre de toute affiliation à un mouvement politique, syndical ou confessionnel, ayant pour but d'exprimer la parole des citoyens à l'égard des projets de nouveau terminal ferries à Saint-Malo. Le périmètre de ce Collectif inclut aussi l'extension du port de plaisance et la montée des eaux.

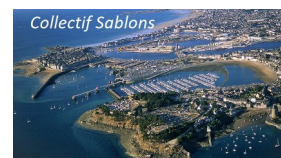
B. Pour ce qui concerne le terminal ferries, le Collectif comprend le grand intérêt économique du terminal pour Saint-Malo et la Bretagne en général, ainsi que l'utilité voire l'urgence des travaux portuaires (chenal, embectages, jetées...).

C. Sur la gare du terminal ferries, au-delà d'une modernisation, d'un « rafraîchissement », d'une adaptation au Brexit et à la croissance du fret, la question est posée de l'ampleur du projet : dimensions, emprise au sol, hauteur (étage). Une revue post-Brexit des prévisions de trafic, notamment passagers, des fonctions et locaux du terminal paraît nécessaire dans un objectif de modération réaliste et de prise en compte d'une stratégie d'ensemble urbaine et maritime servant tout autant l'intérêt des malouins, visiteurs et touristes que ceux des passagers en transit.

D. La passerelle est quant à elle fondamentalement rejetée : elle causerait un impact visuel considérable, inacceptable pour un usage marginal, au détriment des habitants de Saint-Malo, touristes et visiteurs. Son rapport coût immatériel / bénéfice est totalement négatif. Une solution alternative non intrusive est possible et hautement préférable, ex. navettes électriques.

E. Les 2 projets (plaisance et ferries) doivent être intégrés dans une vision et une stratégie globales, urbaine et portuaire, couvrant de Solidor à la cale de la Bourse.

F. Les 2 projets doivent prendre en compte l'inexorable montée des eaux causée par le réchauffement climatique à hauteur *a minima* de +1 m à l'horizon 2100. Le PPRSM de Saint-Malo doit être révisé avant le lancement effectif des projets.



	Page
¶ Résumé	1
Introduction, destinataires, Avertissement	2
1 Introduction	3
2 Objet du présent document	3
3 Références, sources	3
4 Hypothèses et limites du présent document	4
5 Le trafic passagers et fret de Saint-Malo et la conception du projet	6
6 Analyse du projet de Terminal	15
7 Le projet et le réchauffement climatique	35
8 Conclusions générales	36

Destinataire : Mr Stéphane PERRIN, Vice-Président de la Région Bretagne
<stephane.perrin@bretagne.bzh>

Copies :

Mr Gilles LURTON, Maire de la Ville de Saint-Malo <glurton@saint-malo.fr>

Mr Loïg CHESNAIS-GIRARD, Président de la Région Bretagne <presidence@bretagne.bzh>

Mr Jean-Luc BOURGEOUX, Député de Saint-Malo <jean-luc.bourgeaux@assemblee-nationale.fr>
<contact@jeanlucbourgeaux.fr>

Mr Jean-François RICHEUX, Vice-Président Saint-Malo Agglomération <accueil@stmalo-agglomeration.fr>

Mme Huy-san TANG, Cheffe de Projet, Région Bretagne <HUY-SAN.TANG@bretagne.bzh>

Mme Isabelle CHARDONNIER, Directrice régionale DRAC <cid.bretagne@culture.gouv.fr>

Mme Sandra LEDEVEHAT, Cheffe de service, architecte des Bâtiments de France <sdap.ille-et-vilaine@culture.gouv.fr>

Mme Danielle FAYSSE, garante <danielle.faysse@garant-cndp.fr>

Mr Pierre GUINOT-DELERY, garant <pierre.guinot-delery@garant-cndp.fr>

Mr Jean-Virgile CRANCE, 1^{er} Adjoint <jvcrance@saint-malo.fr>

Mme Isabelle DUPUY, 6^e Adjointe <idupuy@saint-malo.fr>

Mr Christophe BASTIDE, 11^e Adjoint <cbastide@saint-malo.fr>

Mr Armel de LESQUEN, Conseiller délégué au Port de plaisance <adelesquen@saint-malo.fr>

Mme Anne LE GAGNE, Conseiller municipal <alegagne@saint-malo.fr>

Amis des Chemins de Ronde d' Ille et Vilaine et de la Côte d' Émeraude ; A Vélo Malo ; APPM, Saint-Malo ; ASSUP Malo, Saint-Malo ; Bretagne Vivante ; Comité de Quartier Saint-Servan ; Emeraude Rando ; Eaux et Rivières de Bretagne ; Intra Malo ; Les Vagues ; Réveillons Saint-Malo ; Union Commerciale Servannaise ; Veille Environnement Patrimoine, Saint-Malo ; VivArmor Nature.

Les questions et commentaires ci-après sont nécessairement préliminaires, et seront affinés au vu des réponses données aux observations posées dans le présent document.



1. Introduction

Saint-Malo est une ville mondialement connue pour son patrimoine et son histoire magnifiques, à preuve plusieurs sites remarquables dont intra-muros et ses remparts, Alet / Solidor / Bas Sablons, le Sillon, Rothéneuf, La Varde, la Rance etc.

Ce patrimoine au sens propre extra-ordinaire attire chaque année des visiteurs toujours plus nombreux, encore plus depuis la crise covid.

Les habitants de Saint-Malo sont à la fois heureux de cette attractivité et de l'activité économique associée, mais soucieux des impacts environnementaux causés par cette affluence et de maintien d'un équilibre raisonnable des projets urbanistiques et portuaires malouins entre progrès et histoire.

Autrement dit, si les malouins reconnaissent pleinement la vocation maritime de Saint-Malo soulignée par une présence millénaire prestigieuse sur les mers du Globe, autant il sont vigilants à ce que l'urbanisation de Saint-Malo protège et préserve totalement son patrimoine.

2. Objet du présent document

Ce document a pour 1^{er} objet de fournir aux élus et responsables de la Région Bretagne ('la Région'), du Département d' Ille & Vilaine (le 'Département') et de Saint-Malo (la 'Ville') les questions et commentaires des citoyens malouins et non-malouins, relayés présentement par le Collectif Sablons (le « Collectif ») créé à l'initiative de l' association Droits de Cité, Saint-Malo, relativement au projet de rénovation du terminal ferries (le 'Terminal' ou 'le Terminal du Naye') de Saint-Malo.

Le document ne traite pas directement du projet d'extension du port de plaisance des Sablons, encore peu documenté, mais l'évoque dans la mesure où une stratégie portuaire et maritime d'ensemble s'impose.

3. Références, sources

3.1. La source principale est les présentations par la Région Bretagne lors de la réunion publique du 31 mai 2022 : <https://www.bretagne.bzh/app/uploads/sites/4/2022/06/Presentation-reunion-publique-Terminal-du-Naye-31-mai-2022.pdf> dont sont extraites nombre d' illustrations ci-incluses.

3.2. D'autres documents issus de la région Bretagne ont été pris en compte :

3.2A Région Bretagne, Etude d'impact des travaux du Terminal du Naye (Saint-Malo) – Analyse socio-économique complémentaire, Juin 2021, Marion Valentin et Gilles Morsch, Katalyse

3.2B Région Bretagne, Etude d'impact des travaux du Terminal du Naye (Saint-Malo) – Analyse socio-économique complémentaire, 18 mai 2021, Marion Valentin et Gilles Morsch, Katalyse

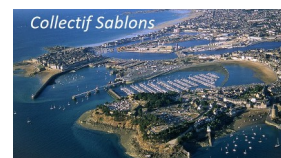
3.2C TDN_RESUME_NON_TECHNIQUE.pdf

3.2D TDN_SOCIO_ECO.pdf

3.2E TDN_ETUDE_TRAFFIC_TERRESTRE.pdf

3.2F TDN_DOSSIER_CONCERTATION.pdf

3.3. D'autres sources extérieures sont citées, avec leur référence publiquement vérifiable.



4. Hypothèses et limites du présent document

4.1. La crise covid a entraîné la tenue au moins d'une réunion publique non pas en présentiel mais en visioconférence, une pratique normalement exclue, qui a réellement limité la possibilité pour les associations et citoyens de se concerter et prendre pleinement conscience des enjeux patrimoniaux liés à la rénovation du Terminal.

A la limite, la légalité, en tous cas la légitimité, des réunions publiques en visioconférence pourraient et devraient être contestées.

En tout état de cause, le plan final du projet n'est disponible que depuis la réunion publique en présentiel de fin mai 2022.

4.2. Les documents disponibles publiquement sur le site internet de la Région, notamment ceux référencés au ¶ 3 sont loin de fournir toutes les données nécessaires au public pour permettre de se faire une idée précise de l'impact visuel et esthétique des constructions et aménagements prévus. En particulier il manque une visualisation tri-dimensionnelle virtuelle permettant de se déplacer autour et à proximité de la gare maritime, qui permettrait à chaque citoyen en chaque point de visualiser comment les bâtiments envisagés cacheraient au regard, notamment :

- Saint-Malo intramuros vu des Sablons et d'Alet ;
- Les Sablons et Alet vus d'intramuros.

Une telle visualisation virtuelle 3D devrait d'ailleurs être légalement requise (notamment par la DRAC et les Bâtiments de France) pour tout projet impactant un site protégé, encore plus quand il est prestigieux. Et ce encore plus dans la perspective de la disparition de la piscine du Naye et d'aménagements nouveaux voisins encore inconnus qui eux aussi vont impacter les perspectives.

4.3. Il manque également dans les documents disponibles publiquement :

- des plans d'architecte indiquant les dimensions précises des bâtiments et des divers aménagements ;
- la hauteur de référence par rapport au sol existant (Surélévation? Quelle prise en compte exacte de la montée des eaux à l'horizon 2100 ?) ;
- une cohérence entre divers documents, certains ne montrant pas les mêmes aménagements (cas de la passerelle) ;
- un plan d'implantation du projet dans une zone large du port allant de Saint-Servan à intramuros.

4.4. De même le Collectif n'a à ce stade aucune information sur l'intégration du projet de Terminal avec le projet voisin (dont la Région est également en charge via une SPL avec la Ville) d'extension du port de plaisance des Sablons incluant la disparition de la piscine olympique. Même si les sites respectifs sont géographiquement connexes mais disjoints, des aspects communs aux 2 projets doivent être intégrés :

- impact esthétique et visuel d'ensemble ;
- circulation automobile* ;
- mobilités douces (vélos, transports publics) ;
- stationnement* ;
- zone « frontière » du Naye (ex : aménagements post-piscine ? devenir des arbres ?) ;
- cohérence des lieux de convivialité : restaurant à la gare maritime du Terminal, de la gare de la Bourse, plus d'autres ailleurs au Naye dans le cadre de l'extension du port de plaisance ?
- cohérence des hypothèses de montée des eaux en 2100 et besoin de révision préalable du PPRSM ;



- l'avenir de la gare maritime de la Bourse.

* déjà très problématique dans le quartier

4.5. Toujours faute d'information, cette fois sur l'avenir du secteur Naye, les évaluations d'impact visuel ci-après ne peuvent prendre en compte ce qu'il adviendra ou non des différentes constructions existantes entre Le Routhouan et l'écluse, de même qu'éventuellement des arbres étant entendu que l'Association est opposée au moindre abattage – Fig 4.5 ci-dessous.

Fig 4.5 montrant la végétation en place (notamment autour de la piscine) à conserver avec restes protégés de fortifications – source : Google



4.6. *In fine* le manque très important d'informations rend difficile voire quasiment impossible pour le public de se faire une idée précise des impacts visuels finaux des différents projets.

Essayons pourtant...



5. Le trafic passagers et fret de Saint-Malo et la conception du projet

5.0. Le Collectif est attentif à ce que des hypothèses de trafic qui pourraient être indûment optimistes ne soient pas privilégiées au détriment du patrimoine historique et touristique de Saint-Malo, et se réserve le droit de faire auditer ces prévisions ; en l'attente, les commentaires suivants sont néanmoins avancés.

5.1. Les scénarios de trafic passagers

Etablis par la Région avant crise covid et avant Brexit (cf ¶ 3.2), ils étaient au nombre de 3.

5.1.1. Les prévisions de trafic passagers issues du document ¶ 3.2A étant (REGION BRETAGNE – Etude d'impact TDN – Rapport mai 2021) entre 2018 et 2026 (*document en l'occurrence assez peu compréhensible et donc source de mauvaises interprétations?*) :

- ⌚ Scénario 1 : Flux passagers : +1,6%, Flux véhicules de tourisme : +10,9%, Flux fret : +42,7%
- ⌚ Scénario 2 : Flux passagers : +1,6%, Flux véhicules de tourisme : +10,9%, Flux fret : +42,7%
- ⌚ Scénario 3 : Flux passagers : +7,2%, Flux véhicules de tourisme : +13,7%, Flux fret : +45,4%

5.1.2. Le tableau ci-dessous issu du document ¶ 3.2B étant nettement moins optimiste pour les passagers, nettement meilleur pour le fret (*document importé via internet en l'état du texte original de la région, peu lisible en l'occurrence*) : Fig 5.1.2.

Fig 5.1.2

Tableau de synthèse des hypothèses de croissance des flux passagers et fret par compagnie entre 2020 et 2070

			2020	2021	2022	2023-2025	2026	2027-2045	2046-2070
OR	Condor	Passagers	-95%	Année blanche	Rattrapage niveau 2019	0,00%	-2,50%	-0,80%	0,00%
		Fret	-30%	Année blanche		0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	BAI	Passagers	Année blanche	Année blanche		-0,50%	1,00%	-0,50%	0,00%
		Fret	Année blanche	Année blanche		-0,50%	1,00%	0,02%	0,00%
51	Condor	Passagers	-95%	Année blanche		-2,50%	2,00%	2,00%	0,30%
		Fret	-30%	Année blanche		0,00%	2,00%	2,50%	0,05%
	BAI	Passagers	Année blanche	Année blanche		7,00%	2,00%	-0,25%	0,00%
		Fret	Année blanche	Année blanche		15,00%	3,00%	0,05%	0,00%
52	Condor	Passagers	-95%	Année blanche		-2,50%	2,00%	1,50%	0,30%
		Fret	-30%	Année blanche		0,00%	2,00%	2,50%	0,05%
	BAI	Passagers	Année blanche	Année blanche		7,00%	2,00%	0,00%	0,00%
		Fret	Année blanche	Année blanche		15,00%	3,00%	0,00%	0,00%
53	Condor	Passagers	-95%	Année blanche	-2,50%	2,50%	2,50%	0,30%	
		Fret	-30%	Année blanche	0,00%	2,50%	2,50%	0,05%	
	BAI	Passagers	Année blanche	Année blanche	8,00%	2,00%	0,00%	0,30%	
		Fret	Année blanche	Année blanche	20,00%	3,00%	0,00%	0,30%	

Nota : Les années 2020 et 2021 ont été neutralisées dans le modèle (années blanches).



5.2. Le contexte historique du trafic passagers

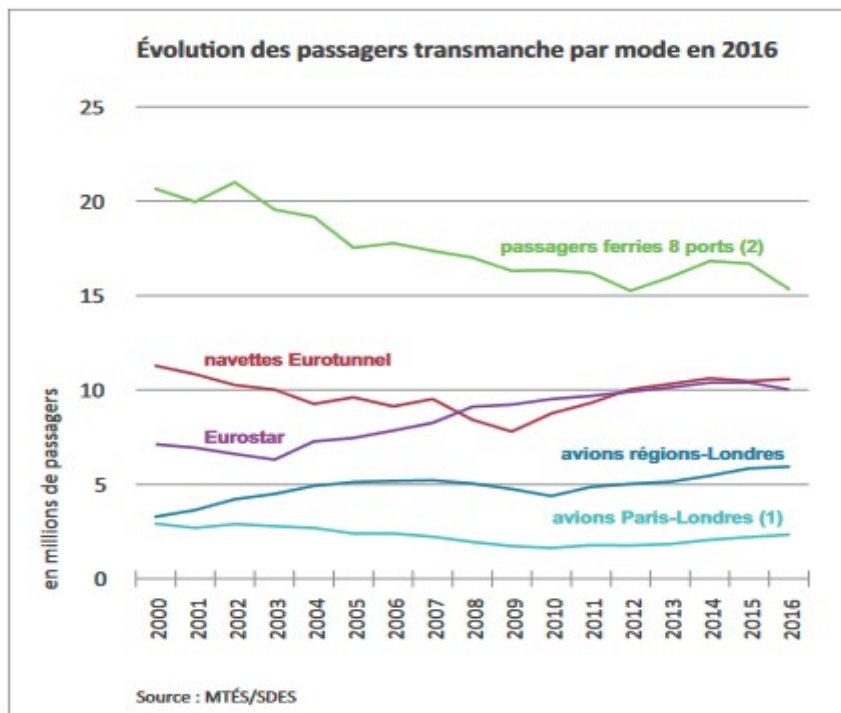
Trafic passagers trans-Manche (Jersey et Guernesey inclus) : il était de l'ordre de 764.000 en 2017 et 782.400 en 2018 ; disons de l'ordre de 750.000* passagers en année « normale » .
Pour l'objet du présent document, « trans-Manche » est défini comme étant le trafic passagers régulier (hors croisières, voyages côtiers, plaisance...) entre Saint-Malo et Jersey/Guernesey/Angleterre Sud.

* Sources: https://www.osons-a-stmalo.com/wp-content/uploads/2020/08/chiffres_cles_2018_ports_de_commerce.pdf ; <http://www.port.fr/membre/chambres-de-commerces-et-dindustrie-et-autres-etablissements-gestionnaires-de-port/edeis> ; <https://www.francebleu.fr/infos/transports/saint-malo-un-vaste-chantier-de-renovation-du-terminal-du-naye-pour-augmenter-le-traffic-des-ferries-1649168405>

5.3. Evolution : depuis les années 2000 le trafic passagers ferries trans-Manche s'érode.

5.3.1. Par rapport aux autres modes de transport *Fig 5.3.1* :

Fig 5.3.1



5.3.2. Depuis la Bretagne : de 2007 (environ 950.000 passagers), le trafic concerné n'a montré aucune tendance à la hausse pour décroître à 750.000 à 800.000, et ce avant même covid et Brexit.
Source : http://stmalo-agglomeration.fr/tl_files/client/st_malo_agglo/pdf/Guide-eco-PDF/02-LES-DESSERTES-DU-TERRITOIRE.pdf

Fig 5.3.2A, courbes jaunes et bleues.

Fig 5.3.2A



■ Évolution des destinations de passagers de 2008 à 2012 Indice de base 100 en 2008

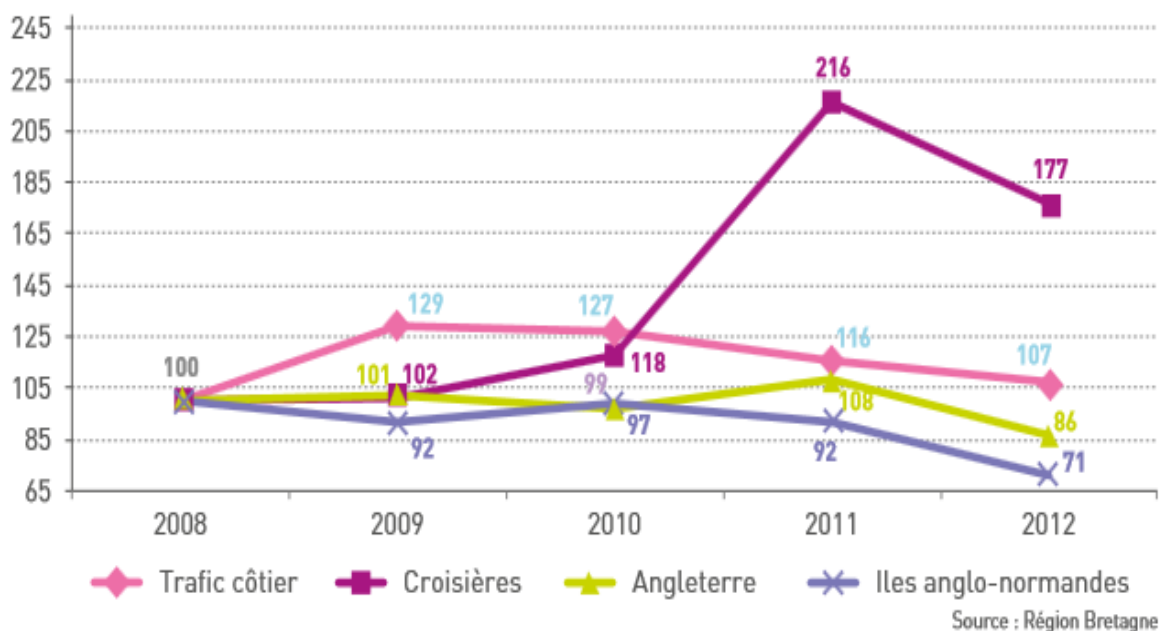


Fig 5.3.2B: trafic avec Jersey / Guernesey avant covid et avant Brexit :
(Source: :http://www.observatoire-transport-bretagne.fr/IMG/pdf/ports_2016_web.pdf)

Fig 5.3.2B

Trafic avec les îles britanniques et anglo-normandes

Liaisons/ports	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Liaisons transmanche										
St-Malo	465 980	465 194	474 726	452 940	441 430	339 511	371 910	360 912	369 936	353 327
Roscoff	563 105	550 001	532 428	532 039	545 468	504 029	538 373	515 680	528 221	516 727
Total	1 029 085	1 015 195	1 007 154	984 979	986 898	843 540	910 283	876 592	898 157	870 054
Liaisons anglo-normandes										
St-Malo	498 113	479 770	441 309	476 534	501 790	401 816	439 460	453 131	473 865	442 099
TOTAL	1 527 198	1 494 965	1 448 463	1 461 513	1 488 688	1 245 356	1 349 743	1 329 723	1 372 022	442 099

Source : ORTB d'après Région, CC

unité : nombre de passagers

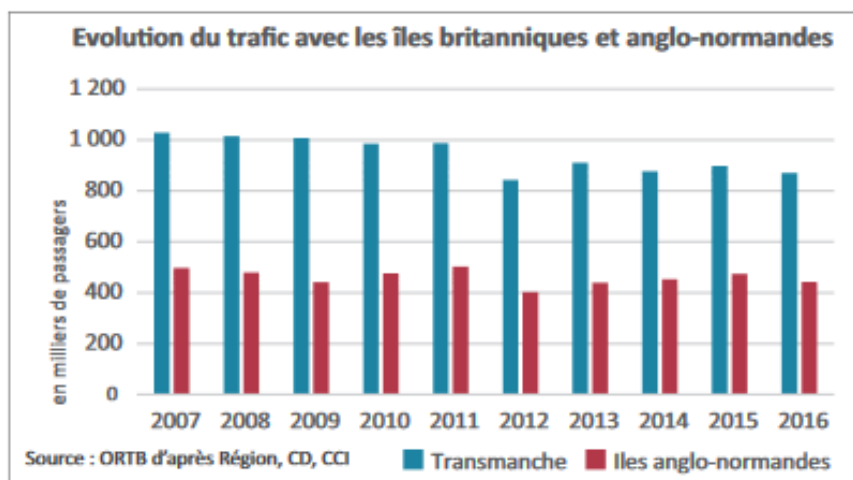
Note : ignorer la case en bas à droite (erreur de la source)

Fig 5.3.2C: l' évolution négative du trafic trans-Manche affecte l'ensemble des ports bretons, donc n'est pas une particularité malouine

Source: http://www.observatoire-transport-bretagne.fr/IMG/pdf/ports_2016_web.pdf



Fig 5.3.2C



La tendance historique de l'évolution du trafic trans-Manche malouin et breton pré-covid et pré-Brexit est clairement négative. Le projet du terminal ferries de Saint-Malo ne peut en aucune manière être justifié par une croissance passée du trafic, bien au contraire.

5.4. « (...) l'étude socio-économique [sur laquelle est basé le projet] date de 2019 » (Mr LABAS, Comité de suivi n°3). Depuis le covid-19 a fait plonger le trafic 2020 de Saint-Malo de 73 % (Les Echos - 8 déc 2021), et le Brexit est entré entre temps en effet le 1^{er} février 2020, pour 740.000 passagers en 2019 (données 2021 non disponibles).

5.5. Le trafic croisières paraît certes être en progrès (de l'ordre de 56.000 passagers (53 navires) en 2022 contre 52.000 en 2019 (donc avant covid)*, américains (~ 55%), allemands (~ 30%) et anglais (~ 10%)*. Il ne transite normalement pas par le terminal passagers (mouillage en Rance et passage par la gare maritime de la Bourse, ou entrée directe au bassin Vauban), et s'il y transite cela doit être extrêmement bref vu le peu de temps que les passagers ont pour visiter Saint-Malo.

* Edeis https://actu.fr/bretagne/saint-malo_35288/saint-malo-53-paquebots-de-croisiere-et-56-000-passagers-attendus-cette-annee_50257966.html; et <http://www.port.fr/membre/chambres-de-commerces-et-dindustrie-et-autres-etablissements-gestionnaires-de-port/edeis> Selon certaines sources ce trafic est compté 2 fois : entrée + sortie, donc il faut peut-être diviser ce nombre par 2 en termes de personnes physiques, ce qui serait cohérent avec la source citée qui indique 20 à 25.000 passagers, mais nous n'avons pas les moyens de trancher.

5.6. Le trafic passagers hors croisières a certes repris des couleurs en 2021, mais il est impossible dans ces conditions de croire que les prévisions et l'objectif de trafic (1 million? Ou plutôt 850.000 selon la Région Bretagne* ?) établis par la Région et le port de Saint-Malo avant covid et avant Brexit soient toujours réalistes. Par exemple, en 2022, le trafic de la compagnie Manche Îles Express entre la Manche et les îles anglo-normandes est passé de 110.000 avant Brexit à 40.000 en 2022 (arrêt au 25 sept), l'obligation de passeport ayant considérablement réduit le trafic. Soit une chute de 63%. [Source : https://actu.fr/economie/tourisme-manche-les-passeports-plombent-les-traversees-vers-les-iles-anglo-normandes_54006559.html]

Illustration : le Festival international de bridge 2019 de Saint-Malo a vu la participation d'une vingtaine de joueurs britanniques. Seulement quelques-uns sont venus en 2022 : - 80 %.



On attend de connaître les chiffres même partiels de Brittany Ferries et de Condor Ferries pour 2022.

[*https://www.francebleu.fr/infos/transports/saint-malo-un-vaste-chantier-de-renovation-du-terminal-du-naye-pour-augmenter-le-traffic-des-ferries-1649168405](https://www.francebleu.fr/infos/transports/saint-malo-un-vaste-chantier-de-renovation-du-terminal-du-naye-pour-augmenter-le-traffic-des-ferries-1649168405)

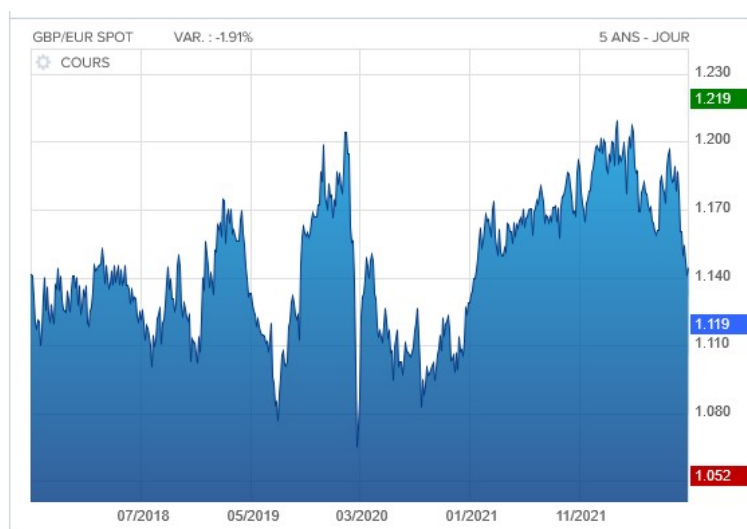
5.7. Le trafic maritime entre Saint-Malo et l'Angleterre aurait pu théoriquement être dopé par la fermeture au printemps 2021 de l'aéroport de Dinard. Mais il est hautement douteux que ce trafic (environ 100.000 passagers) venu pour l'essentiel de Londres et du centre de l'Angleterre se reporte sur les traversées maritimes plutôt que sur Cherbourg ou Eurotunnel ou Paris.

5.8. Début septembre, une demande d'exemption de passeport pour les allers-retours d'une journée de/vers les îles anglo-normandes (limitée aux citoyens britanniques et Schengen sans doute) a été soumise par le Président du Département de la Manche auprès de la Première Ministre de Jersey. Espérons, mais ceci ne concernerait que le trafic vers Jersey/Guernesey et pour des voyages d'une journée, et donc en particulier aucunement les traversées vers l'Angleterre « continentale ».

L'impact négatif du passeport n'a d'ailleurs pas été anticipé : « *Le trafic maritime passager et fret baisse sur toute la façade Manche, y compris à St Malo. Les raisons principales identifiées sont les suivantes : la captation d'une partie du trafic par le Tunnel sous la Manche, la variation de la livre par rapport à l'euro influençant le pouvoir d'achat des britanniques, la concurrence entre les ports, l'âge des navires opérant sur St Malo et les services proposés (à terre ou en mer), et enfin l'avènement du trafic aérien low coast.* ». [Diffusion d'éléments techniques complémentaires au dossier de concertation, ¶ 8]. Aucune mention du passeport.

A plus long terme, l'impact du Brexit sur l'immobilier britannique en Bretagne est encore difficile à cerner. On peut penser toutefois qu'une vie anglo-britannique « à cheval » sur les 2 côtés de la Manche est moins facile, ce qui entraînera certains anglais à se franciser définitivement par naturalisation, et d'autres à revendre leur résidence (secondaire) bretonne. Dans les 2 cas : moins de traversées. Selon une source que nous avons interrogée, ce serait bien ce qui se passe.

Note : on ne peut guère tirer de conclusion de l'évolution du cours de la £ par rapport à l'€, « en dents de scie » autour de 1,2 depuis 5 ans.

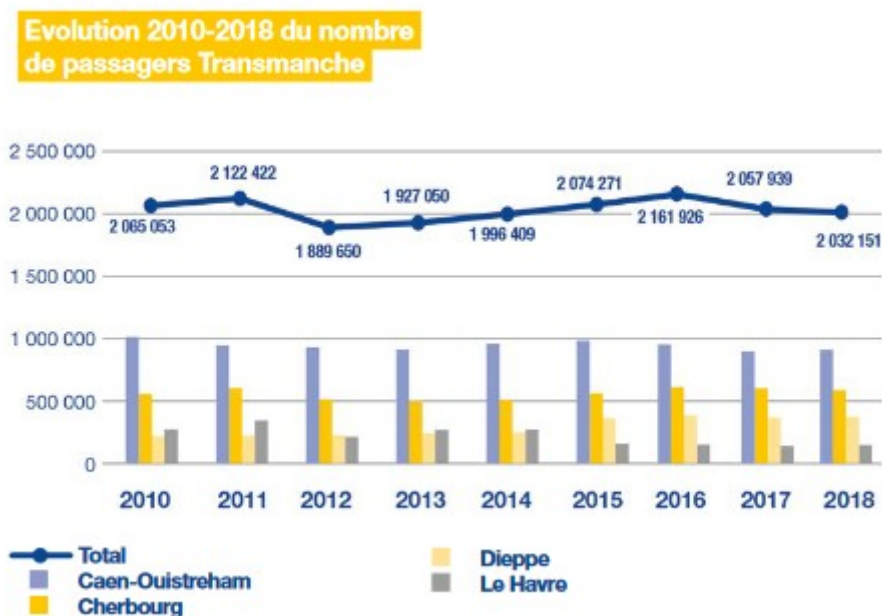


5.9. Le port de Saint-Malo aurait-il l'objectif de mieux se positionner par rapport à une concurrence maritime ? Granville (37.607 passagers sur Jersey en 2019 contre 40.340 en 2018 – soit 5 % de Saint-Malo), serait-il une «menace» ? L'attractivité de la cité corsaire est incomparable : c'est celle de son patrimoine et de son site touristique extraordinaires.

La seule « concurrence » locale pourrait être Roscoff dont le trafic entre Bretagne et Royaume-Uni (notamment l' Irlande) est plus élevé que son équivalent malouin (Fig 2). Mais là on aurait peine à comprendre que la Région cherche à 'déshabiller' Roscoff (dont le trafic avec l' Irlande ne doit pas être affecté par le Brexit) pour 'habiller' Saint-Malo.

Cherbourg ? Caen-Ouistreham ? Le Havre ? Dieppe ? La concurrence normande est effectivement bien plus sérieuse (Fig 5.9) puisqu'il y atteignait avant Brexit 2 millions de passagers entre les 4 ports cumulés.

Fig 5.9



On admettra donc sans peine que Cherbourg voire Caen-Ouistreham puissent être des concurrents de Saint-Malo, aux remarques suivantes près.

- Il a été montré ci-dessus qu'il n'y a pas de trafic en croissance à capter chez les autres ports de la Manche ; le « business » à partager collectivement se rétrécit chaque année.
- Souvent un touriste ayant le choix entre un port ou l'autre arrive par l'un et repart par l'autre: par exemple il arrive à Caen, visite les plages du débarquement puis le Mont-Saint-Michel et finisse à Saint-Malo d'où il repart.

La notion de « concurrence » entre ports manchois bretons et normands est donc très complexe et mériterait de la part de la Région un approfondissement



5.10. La Région et Edeis auraient-ils des plans de conquête de nouveaux horizons ? La Mer du Nord ? La Scandinavie ?...

5.11. *In fine*, le choix du scénario 3 en mai 2022 paraît prématuré d'un point de vue retour sur investissement (le « TRI » évoqué lors des réunions) devant tant d'incertitude sur le trafic passagers. Sachant que « (...) l'activité ferry sur St Malo (scenarii 1 à 3), qui repose sur le transport de passagers. »* (...), le Citoyen-contribuable est en droit de se demander -en dehors des travaux strictement portuaires et maritimes- s'il faut refaire une nouvelle gare pour peut-être 850.000 passagers par an ou peut-être même bien moins, soit (bien?) moins qu'en 2010, le tout sans une solide actualisation des prévisions de trafic disponible publiquement ?...

* « Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20. » - Source : Région Bretagne

**Une mise à disposition du public
des volumes de trafic passagers récents (2021 - 2022),
et des prévisions de trafic passagers réactualisées post-covid et post-Brexit,
la revue corrélative du dimensionnement du projet de nouvelle gare maritime
paraissent être un préalable indispensable.**

5.12. Trafic fret

Cette composante de l'activité commerciale du port de Saint-Malo est bien entendu importante, et concerne le projet de futur Terminal.

La tendance historique était là aussi baissière.

Fig 5.12 : trafic marchandises de Saint-Malo montrant un lent déclin d'1/3 entre 2008 et 2016; données plus récentes à obtenir.

Source: http://www.observatoire-transports-bretagne.fr/IMG/pdf/ports_2016_web.pdf

Évolution du trafic de marchandises des ports de commerce bretons

PORTS	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016				
									Entrées	Sorties	Total	Total (%)	Evol. 16/15
St-Malo	1 925,7	1 629,9	1 971,6	1 789,1	1 450,6	1 504,8	1 715,8	1 631,9	1 074,6	256,2	1 330,9	18,7	-18,4

Fig 5.12

Il ne nous a pas été possible toutefois d'étudier plus avant ce trafic faute de données permettant d'identifier le fret passant par le Terminal par rapport à celui transitant par l'écluse (bois, Timac etc).

Il a été noté cependant début 2021 une forte croissance à cause du Brexit du trafic fret entre Cherbourg et l'Irlande. Et qu'une ligne de transport de fret a vu le jour en mars 2022 entre Saint-Malo et Jersey, assurée par un navire de la société Nostos.



Parmi les arguments invoqués par la Région « *La saturation des ports du Nord pourrait être favorable à l'activité des lignes de Saint-Malo (report de flux). Dans le spectre des pistes de développement de Condor Ferries, est évoquée la création de lignes vers l'Irlande.* »

Dès début 2021 : « *La Région Bretagne s'inquiète des conséquences du Brexit en matière de fret transmanche, et notamment de voir le trafic se concentrer sur la Normandie.* »...

Sources:

<https://www.20minutes.fr/economie/2962123-20210126-bretagne-brittany-ferries-reprend-liaisons-fret-irlande>

<https://www.francebleu.fr/infos/economie-social/nouvelle-eco-a-saint-malo-une-ligne-de-transports-de-fret-va-voir-le-jour-vers-jersey-1643803163https://>

france3-regions.francetvinfo.fr/bretagne/brexit-la-region-se-mobilise-pour-la-reouverture-du-fret-transmanche-1924690.html

À l'inverse du trafic passagers, le Brexit doperait-il le trafic fret trans-Manche ?

Mais alors ceci ne mettrait-il pas en cause un *design* pré-Brexit du Terminal ?...

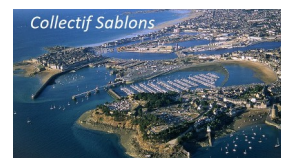
D'ailleurs cette option fut clairement évoquée lors des débats. Citations :

REGION BRETAGNE – Etude d'impact TDN – Rapport mai 2021 28

ANNEXE 2 : Verbatims

(...) « Concernant les options 1 et 2, tout est fait pour les écarter. Ni l'une, ni l'autre n'est adéquate.

L'autre alternative correspondrait au scénario 3 sans la gare maritime. » (...)« Au vu de la situation, on a conscience qu'il faut faire preuve d'adaptabilité. On peut accepter que les budgets de tels projets soient reventilés, accepter que la nouvelle gare maritime ne se fasse pas, par exemple. »



5.13. Trafic fret v. trafic passagers

Citation de la Région («Dossier de concertation préalable avec garants du 1er octobre au 13 novembre 2020 en application de l'article L121-8 du Code de l'environnement »), cf ¶ 3.2F :

« Les conséquences du Brexit sur l'activité ferry du port de Saint-Malo restent encore à déterminer, les négociations entre le Royaume-Uni et l'Union européenne étant toujours en cours. On peut néanmoins prévoir le renforcement des contrôles douaniers et vétérinaires, ainsi que la nécessité de déclaration en douane pour le fret. Cela pourra avoir un impact, au moins dans un premier temps, sur la durée de traitement des entrées et sorties des personnes et des marchandises. Le port bénéficie d'une expérience dans ce domaine puisqu'il existe déjà une frontière extra européenne avec les îles Anglo-Normandes. Néanmoins, le volume de fret et de passagers entrant ou sortant de l'Union Européenne augmentera mécaniquement, ce qui nécessitera l'adaptation des installations (contrôles, zones de parkings PL,...) et la mise en place de ressources humaines et techniques supplémentaires. Des opportunités de développement sont envisageables autour du Brexit avec notamment : le retour du duty-free, la desserte de l'Irlande, une dynamisation des liaisons à partir des ports bretons par crainte de saturation des axes de passage sur le détroit de la Manche, le développement du fret vers les îles Anglo-Normandes. ».

Dans ce contexte est-ce ainsi qu'il faut lire « (...) Brittany Ferries (...) a informé que Saint-Malo était la seule destination à être quasiment revenue à son niveau de fréquentation d'avant la crise (...) » [CR réunion publique 31 05 2022] ?

Une révision de la justification économique du projet a bien été prévue : « La Région Bretagne complétera en ce sens l'étude socio-économique qui sera fournie à l'enquête publique. Attendons... [Diffusion d'éléments techniques complémentaires au dossier de concertation, ¶ 4]. Effectivement, c'est plus que nécessaire.

Les prévisions de trafic passagers et la conception corrélative d'une nouvelle gare maritime passagers sont sujettes à discussions ; alors que la nécessité de rénovation des infrastructures maritimes et portuaires (y compris chenal) et l'accueil d'un trafic fret semble-t-il croissant paraissent faire d'avantage consensus.



6. Analyse du projet de Terminal

Note : l'expression 'point de vue' ci-dessous doit être prise non pas dans son sens figuré (opinion) mais dans son sens premier : point d'observation visuelle, perspective physique.

6.1. Le plan ci-dessous *Fig 6.1A* fournit l'implantation reconstituée approximativement :

- de la gare maritime **en vert foncé** ; et
- de la **passerelle en rose** destinée à permettre le transit des passager de la gare aux navires ; pratiquement parallèle à l'écluse 80° ENE ↔ 260° WSW, d'une longueur de 120 m (partant en gros du milieu de l'écluse – cf *Fig 5*), elle prolonge de manière très importante la silhouette du Terminal, sans pente apparente (*Fig 5* - à vérifier – cf ¶ 6.3.d) vers le niveau du quai d'embarquement.

Fig 6.1A

■



Vue cartographique du port (source : Google) - Fig 6.1B, et vue aérienne montrant que le terminal du Naye se situe exactement entre les Bas Sablons et intramuros - Fig 6.1C

Fig 6.1B



Fig 6.1B (ci-dessus) et 6.1C ci-dessous



Plage et digue des Sablons

Terminal ferries



6.2. La passerelle

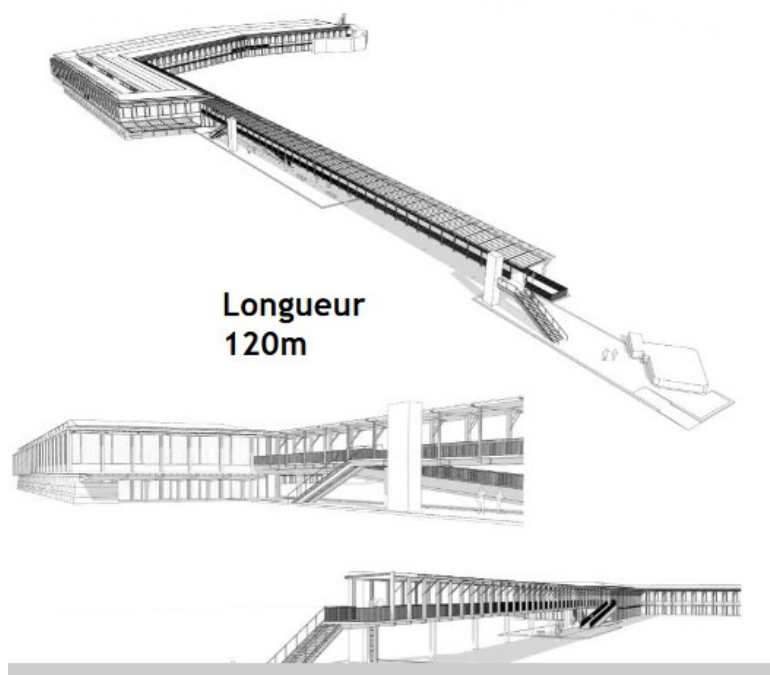


Fig 6.2 : dessin de la passerelle (Source : Région Bretagne, Plan du Projet, diapo 53)

Comme indiqué ci-dessus cette implantation est approximative compte tenu du manque d'informations ; elle est toutefois suffisamment réaliste pour les besoins du présent document. Selon les documents disponibles cette passerelle monte jusqu'au plafond de l'étage du Terminal à une hauteur estimée à environ 8 m au-dessus du sol plus la surélévation compte tenu de la montée des eaux (¶ 6.5), estimation reposant également sur des observations et sur l'extrait ci-dessous de la diapo 49 du « Plan du projet » fourni par la Région (Fig 6.2B):

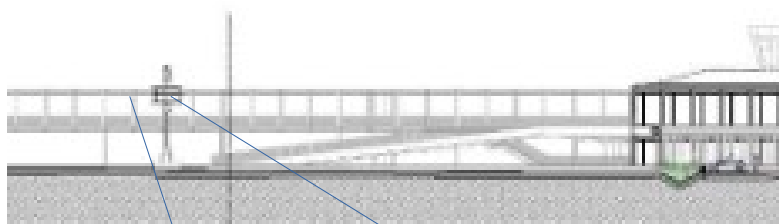


Fig 6.2B

Le haut de la passerelle « coupe » le phare d'alignement existant à une hauteur mesurée sur place à très près de 8 m.



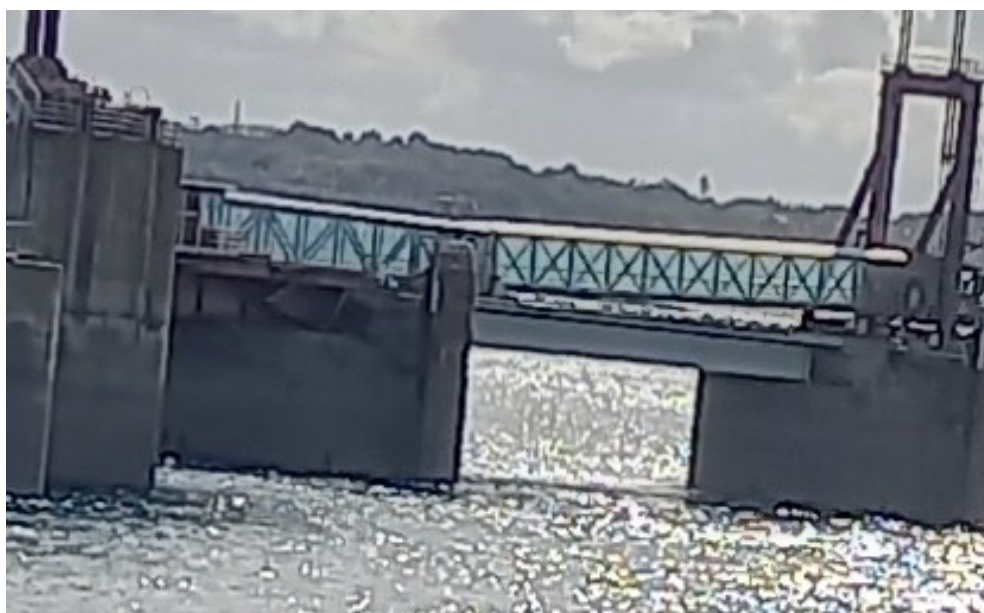
6.3. Précisions

a) Selon les documents disponibles elle est soit d'un seul tenant, parfois avec un coude, soit en 2 éléments disjoints. Nous n'avons pu établir ce qu'il en est vraiment au-delà des 120 m figurant sur la diapo 53. L'analyse qui suit suppose donc strictement 120 m ; rien de plus.

b) La longueur indiquée ci-dessus « 120 m », environ les 2/3 de l'écluse entre portes, ne correspond pas aux 'vues d'artiste' du projet final, qui laissent à penser que la passerelle serait beaucoup plus longue. Ce qui illustre la faiblesse du dossier vis-à-vis de l'obligation de complètement informer le public. Nonobstant, nous nous en sommes tenus à 120 m, partant en gros derrière la tour de contrôle du Capitaine du port.

c) Les documents de la Région peuvent laisser à penser que cette passerelle sera d'une structure légère (verre?) avec armature métallique légère ne masquant pas le vue. Cette possibilité serait totalement rejetée par le Collectif : une double cloison vitrée est translucide mais pas transparente, à preuve la passerelle élévatrice en place ; Fig 6.3B.

Fig 6.3B et 6.3B1 : passage couvert (avec passerelle élévatrice) déjà en place au port ferries de Saint-Malo Poste 2 (Brittanny Ferries).



6.3B (ci-dessus) et 6.3B1 (ci-dessous)



Outre l'effet de miroir du verre et l'effet de l'orientation ENE – WSW de la passerelle très exposée aux rayons du soleil.

Et d'autant plus qu'à 4 m au-dessus du sol on ne doute que des protections sérieuses anti-chute seront intégrées, surtout dans un espace fortement exposé aux vents bretons.

d) Le compte-rendu de la réunion publique à Saint-Malo du 31 mai 2022 écrit :

« Q2 Le président du comité des quartiers de l'intramuros interroge sur l'accès à partir de la passerelle jusqu'au terminal ferry le plus éloigné. Est-ce qu'il se fera en bus ou à pied ? La rampe d'accès lui semble difficile, il demande si un ascenseur ou un escalator est prévu pour les PMR, les passagers avec valises.

Réponse de Madame TANG : Pour accéder au poste n°2 [Fig 6.3B2], il faudra emprunter un bus pour prendre le bateau. Les pentes des rampes d'accès sont étudiées pour du flux rapide, ce ne sont pas des accès PMR, mais les pentes sont suffisamment douces pour permettre l'accès à tous. ». Le profil des « pentes » nous est inconnu.



Fig 6.3B2 : situation typique actuelle - Brittany Ferries au Poste 2 et Condor Ferries au Poste 1.

e) La passerelle dessert spécifiquement le Poste n° 1 (celui qui est actuellement utilisé par Condor Ferries, Brittany Ferries utilisant le Poste n° 2 – cf Fig 6.3B2), comme le montre Fig 6.3C ci-dessous.

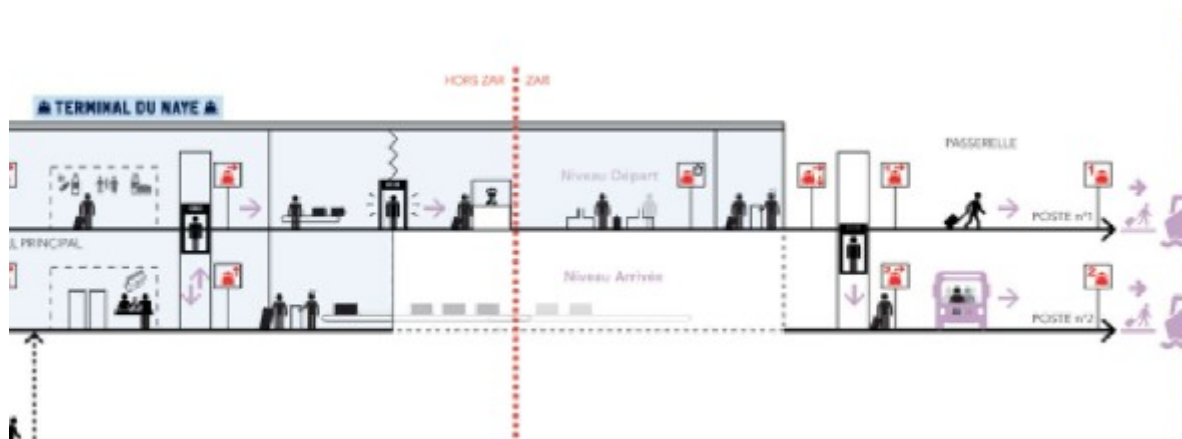


Fig 6.3C

6.4. Hors tout la passerelle a une surface verticale de $120 \times 8 \text{ m}^2 \sim 1.000 \text{ m}^2$, dont une sorte d'écran de $120 \text{ m} \times 4 \text{ m} \sim 500 \text{ m}^2$ à une hauteur entre 4 et 8 m. En gros : un 2nd étage de camions sur 120 m.

Sur ces bases, une 1ère analyse de l'impact visuel de la passerelle, très préliminaire, a été effectuée le long de la digue des Sablons, notamment à hauteur de :

- la terrasse du bar *Le Cunningham* à l'extrémité Ouest de ladite digue ;
- la place Mgr Duchesne (terrain de jeu de boules);
- le bar-restaurant du *Bac O' Sablons* (souvent appelé « *La Rotonde* ») pratiquement au milieu de la 'digue' des Bas Sablons ;
- la place Charcot (extrémité Nord de la rue Dauphine proche de l'immeuble Le Routhouan).

Ces sites ont été choisis car ils sont de fait les lieux de vie, de pause et de promenade des Bas Sablons côté mer, à la fois pour les malouins qui nombreux viennent y flâner et pour les clients non moins nombreux des bars et restaurants cités. Ils ont été choisis également pour ne pas mettre en exergue tel ou tel point de vue – nécessairement subjectif - associé à un résident particulier.

Les impacts visuels ci-après ne prennent pas en compte une surélévation probable du sol imposé par la Circulaire du 27 07 2011 (montée des eaux en 2100) qui serait de 80 cm (cf ¶ 6.5).

6.5. La hauteur du bâtiment (gare) futur (2 niveaux : rez-de-chaussée + 1) sur la foi des documents disponibles est estimée comme indiqué ci-dessus à 8 m : « *La hauteur des constructions respectera les règles d'urbanisme et avis de l'ABF (actuellement 8m).** » sur 2 niveaux, voire 8,8 m compte tenu du rehaussement du sol de 80** cm pour cause de montée des eaux : « *le risque de submersion marine a été pris en compte pour rehausser le terre-plein. On est à 14,63 m en cote marine.* » [Mr NEVEU, réunion publique 31 05 2022 - il n'est pas possible à la lecture des documents de la Région de déduire si les 80 cm de rehaussement du sol sont inclus ou non dans les 8 m « autorisés » par les Bâtiments de France]. Au total sans doute plus du double de la gare actuelle qui elle n'a qu'un seul niveau : rez-de-chaussée.

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

** « *Le terre-plein du Naye recevant du public doit intégrer les mesures précisées dans les documents du PPRSM (...) le projet prévoit, à ce stade, de surélever le terre-plein d'environ 80 cm de hauteur par rapport au TN initial.* » [Diffusion d'éléments techniques complémentaires au dossier de concertation, ¶ 33]



Cette hauteur est très importante, tant pour la gare que la passerelle, en fait approximativement celle hors-tout du portique d'entrée : Fig 6.3D.

Fig 6.3D



6.6. L'impact visuel de la rampe d'accès piétons n'a pas été pris en compte faute de données précises disponibles (*Fig 6.6* ci-dessous) :



Fig 6.6 : rampe d'accès piétons, dont l'effet de masquage n'a pu être établi faute de données précises (Source : Région Bretagne).

6.7. Les illustrations suivantes ont été réalisées avec des moyens non professionnels donc nécessairement limités. Elles n'ont d'autre but que de donner un aperçu réaliste des impacts visuels.

6.7. Du ponton I du port de plaisance (1^{er} ponton en allant vers la Capitainerie) – Fig 6.7

Fig 6.7.



6.8. Du parking du port de plaisance Fig 6.8.

Fig 6.8.

Source : messages de Mr Gilles BERAUD-SUDREAU
à Mr Stéphane PERRIN et Mme Danièle FAYSSE



6.9. Du bar Le Cunningham (traits noirs Fig 6.1A) :

Passerelle et Terminal cachent les remparts en totalité, plus 1 étage au-dessus, sans prendre en compte :

- l'effet de masque causé par la rampe d'accès automobiles ;
- mais sans prendre de même l'effet de masque réel (actuel) ou potentiel (futur = inconnu à ce stade) des futures structures Naye.

Le photo-montage ci-dessous confirme Fig 6.9.

Fig 6.9.



6.10. De la place Mgr Duchesne Fig 6.10

Fig 6.10

*Source : messages de Mr Gilles BERAUD-SUDREAU
à Mr Stéphane PERRIN et Mme Danièle FAYSSE*



6.11. Du bar-restaurant Bac O' Sablons (traits bleus Fig 6.11A ci-dessus) :

L'effet est pratiquement le même que depuis le Cunningham légèrement rotationné vers le Nord-Ouest : passerelle et Terminal cachent les remparts en totalité, plus 1 étage au-dessus, sans prendre en compte :

- l'effet de masque causé par la rampe d'accès automobiles ;
- mais sans prendre de même l'effet de masque réel (actuel) ou potentiel (futur = inconnu à ce stade) des futures structures Naye.

Le photomontage Fig 6.11A ci-dessous réalisé à partir de la terrasse du bar-restaurant *Bac O' Sablons* (« *La Rotonde* ») confirme ; la zone hachurée représente l'effet combiné du terminal et de la passerelle, approximatif faute de données précises mais suffisamment démonstratif à ce stade préliminaire.

Fig 6.11A



Fig 6.11B
Source : messages de Mr Gilles BERAUD-SUDREAU
à Mr Stéphane PERRIN et Mme Danièle FAYSSE



6.12. Depuis la place Charcot (pompes du Routhouan) - Fig 6.12A et B et C

Fig 6.12A



Fig 6.12.B

Source : messages de Mr Gilles BERAUD-SUDREAU
à Mr Stéphane PERRIN et Mme Danièle FAYSSÉ



Fig 6.12C

Passerelle XXX et gare maritime



6.13. Vue des Bas Sablons, conclusions

6.13.1. L'impact visuel est bien réel d'un bout à l'autre de la digue en passant par le Cunningham, Les Toqués, le Bac O' Sablons, La Gourmandise, maximum entre Cunningham et Bac O' Sablons, à peu près au niveau de la terrasse du restaurant Les Toqués, pour être un peu moins fort en approchant :

- à l' Est des pompes du Routhouan ; ou
 - à l' Ouest des pontons du port de plaisance,
- tout en restant néanmoins marqué surtout en raison de la passerelle.

6.13.2. Le document « *Commune de Saint-Malo, Étude paysagère portant sur le secteur des Sablons et du terminal ferry du Naye, Août 2019, Phase 1 – étude du paysage actuel* » situe bien l'enjeu visuel et touristique, mais ne répond pas à l'attente des citoyens. Le même document après (Phase 2 ?) n'existe pas sur le site de la Région Bretagne ! Il a été demandé le 26 sep 2022, une réponse est annoncée. Il est d'ailleurs incompréhensible pour le citoyen que le scénario 3 ait été adopté sans étude préalable d'impact visuel.

6.13.3. L'impact visuel du Terminal (gare maritime) lui-même est :

- d'une part accru du fait qu'il comporte **2 niveaux mais non plus 1 seul** ;
- mais inversement probablement un peu atténué du fait qu'il est plus proche de l' écluse et de la route, surtout lorsque l'on observe de la Place Charcot / pompes du Routhouan.

Par ailleurs on peut supposer, en tous cas espérer, que la vue du Terminal sera quelque peu masquée par la végétation en place autour de la piscine olympique du Naye (qui elle sera détruite) et des restes de fortifications (§ 4.5), à la condition expresse que cette végétation ne soit en aucune manière altérée ni pour le nouveau Terminal ferries ni pour les aménagements (encore inconnus) du Naye après la disparition de la piscine. Des engagements fermes de la Région et de la Ville (toutes 2 en charge des 2 projets) doivent être clairement pris à cet égard.

6.13.4. Par contre l'impact visuel de la passerelle « *qui invite à bord* » est considérable d'un bout à l'autre de la digue : pour tout observateur d'Alet au Naye une partie – parfois grande - de l'image « carte postale » de Saint-Malo disparaît. Le fait que la structure de la passerelle soit (on le suppose?) quelque peu épurée (verre ?) ne change rien à l'effet de masque, d'autant plus qu'il serait impossible d'assurer dans le temps que rien ne viendrait encore plus sur la longueur de la passerelle altérer la perspective.

6.13.5. L'impact visuel de la passerelle est également très fort si on s'élève par rapport à la digue (salle du Cunningham, place Mgr Duchesne, placette au-dessus du Bac O' Sablons, place Charcot) et même plus fort pour ce qui concerne la vue en profondeur vers les îles, les forts et l'horizon marin. Et de même pour les résidents des Bas Sablons, face à des développements qui *in fine* se traduiraient en outre par encore plus d'enclavement du quartier (sans mentionner l'effet de masque des camions et des navires à quai).

On peut d'ailleurs se demander si, Saint-Malo ayant été classé au patrimoine mondial de l' UNESCO, le projet aurait été accepté en l'état avec une passerelle « rempart visuel devant remparts Vauban / Garangeau ».

Note : 12 sites Vauban français sont déjà classés ; il est incompréhensible que Saint-Malo qui en possède plusieurs - dont La Conchée sans doute son chef d'œuvre - n'en soit pas.



6.13.6. L'impact visuel sera bien évidemment encore bien plus important depuis le ponton-passerelle prévu entre le Naye et le 1er ponton du port de plaisance dans le cadre de l'extension du port de plaisance, ce qui tend à démontrer que les 2 projets pourraient être mieux intégrés.

6.13.7. Cet impact visuel ne serait certes pas défavorable pour quelques-uns (pas pressés?) des 740.000 passagers (beaucoup moins? ¶ 5) en transit (le plus rapide possible), mais par contre très défavorable pour le million (au bas mot) de personnes qui profitent à l'année longue de la digue et de la plage des Bas Sablons.

6.13.8. Si la principale motivation de la nouvelle gare est le fret, alors on peut douter de l'intérêt de la passerelle.

6.13.9. *In fine* les seuls vrais gagnants (de la perte pour l'immense majorité) de perspective seraient les clients du restaurant « *belvédère* » [sic] prévu dans le nouveau terminal. Est-ce cela l'intérêt général ?



Fig 6.13.9 : extrait des documents cités au ¶ 3.

6.14. Vue des remparts vers les Bas Sablons

Fig 14 A : photo-montage de la perspective concernée par la passerelle vue du Bastion Saint-Louis (angle Sud-Est des remparts) :

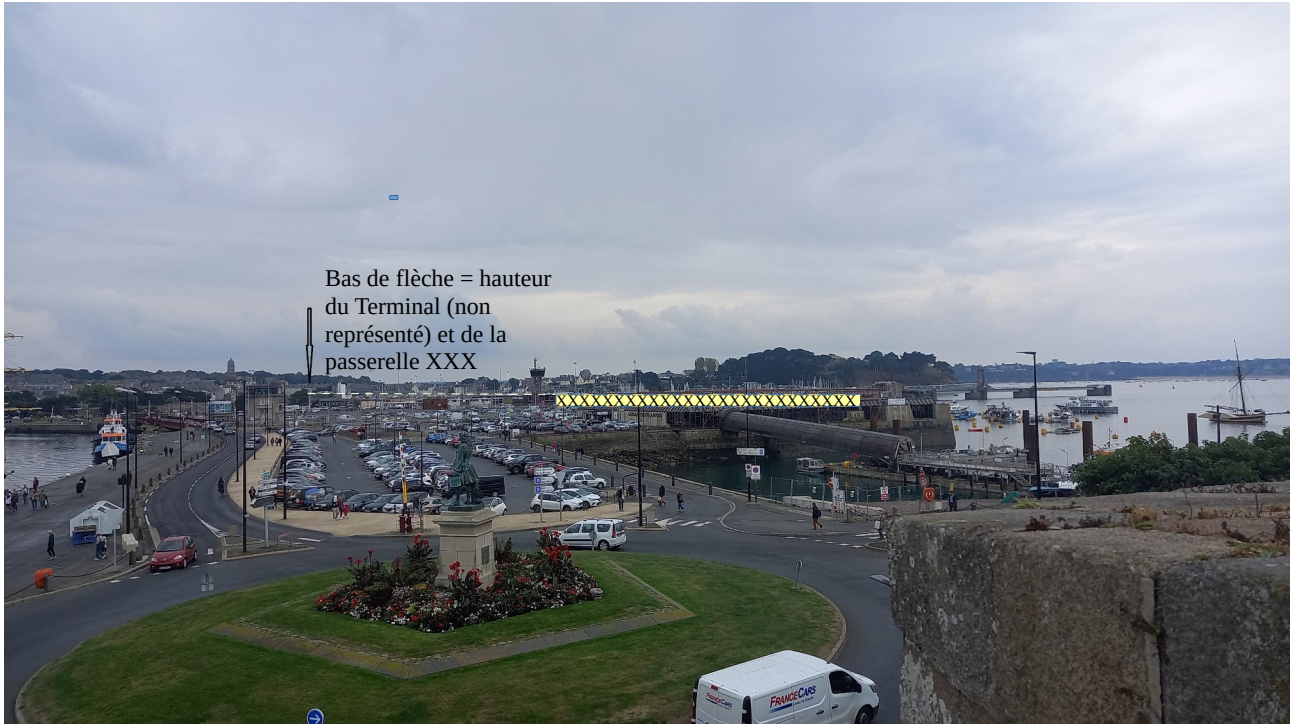


Fig 14 A

6.15. Quid de la Bourse ? Quid de l' Amiral ?

La gare maritime a perdu en 2007 son trafic anglo-normand. Comme indiqué au ¶ 5, cette gare a 3 fonctions principales :

- accueil des passagers des navires de croisière ;
- trafic commercial côtier local ;
- restaurant l' Amiral.

Selon le BRGM cette zone est encore plus exposée que le terminal ferries aux risques de submersion.

[<https://sealevelrise.brgm.fr/slr/#lng=-2.02869;lat=48.64164;zoom=14;level=0.5;layer=0>]

L'avenir du restaurant l' Amiral paraît incertain : il sera directement concurrencé par le futur restaurant du Terminal ferries, qui offrirait une bien plus belle vue sur les remparts. En outre la passerelle boucherait totalement l'horizon de l' Amiral vu de la terrasse arrière. Le futur restaurant du Terminal concurrencera donc sévèrement l' Amiral : celui-ci est-il déjà condamné ? Si oui quel est le plan de la Région pour l'espace qui serait ainsi libéré ?

Pour ce qui concerne la cale, [réunion publique 31 05 2022] « Monsieur PERRIN confirme que la cale de la Bourse sera démolie. Elle est interdite à tout mouvement car fragilisée. ». Et reconstruite ? A l'identique ? Voilà bien une question à mettre à l'ordre du jour climatique (¶ 7)...

Concernant la circulation, « il y a un travail à accomplir entre la future gare et l'intramuros, notamment au droit de la gare de la Bourse. Bien que ce soit en dehors du périmètre, la réflexion est en cours, d'autant plus que les parkings sont situés sur le domaine portuaire. » [S PERRIN, réunion publique 31 05 2022]. Madame COUVERT « ajoute que la circulation automobile vers intramuros est maintenue, mais les flux piétons et cyclistes sont sécurisé ». (...) « C'est l'agglomération qui est compétente sur les mobilités sur son territoire. La Région propose de contribuer à la réflexion visant à trouver des solutions compatibles avec le calendrier de la réalisation du terminal. »*. Attendons les détails* promis par la Région, mais notre demande va plus loin : que cette réflexion couvre toute la zone depuis la place Mgr Duchesne à la Bourse, compte tenu des aménagements futurs du Naye après extension du port de plaisance et la destruction de la piscine olympique, et des problème déjà chroniques de circulation et de stationnement dans cette partie de Saint-Malo.

* Premières réponses aux questions, contributions, interventions recueillies avant le 10/11/20 ¶ 10 38 39 42 43 44 55]

Enfin, la surface du Terminal ferries augmentant, n'y-a-t-il pas quelque optimisation à faire entre La Bourse et le Terminal ferries permettant de réduire la taille de la nouvelle gare ferries ?



7. Le projet et le réchauffement climatique

7.1. Tout projet majeur d'infrastructure lourde portuaire engage l'avenir de la Ville et de la Région pour très longtemps.

7.2. Dans ce long terme, le réchauffement climatique et ses conséquences constituent un ensemble de données à prendre en compte, nouvelles en ce sens qu' historiquement l'environnement dans lequel on concevait un projet était perçu comme fondamentalement stable hydrologiquement. Ce n'est plus le cas.

7.3. Avant même la création du Collectif, une action nationale a été lancée pour obtenir la révision à + 1 m de la Circulaire du 27 juillet 2011 qui ne prévoit à l'horizon 2100 que 60 cm de montée des eaux. Cette action sera intégrée au Collectif, et amplifiée.

7.4. Le projet du terminal du Naye, comme celui du port de plaisance d'ailleurs, doit prendre en compte l'inexorable montée des eaux causée par le réchauffement climatique.

7.5. Le projet en l'état est basé sur le PPRSM de Saint-Malo, approuvé en 2017, basé en termes de montée des eaux sur la Circulaire du 27 juillet 2011 elle-même reposant sur des données des années 2000, qui n'anticipent réglementairement qu'une montée des eaux de 60 cm en 2100. Les derniers rapports du GIEC et encore plus les données récentes de fontes de glace antarctiques et groenlandaises - bien plus rapides que prévu - convergent vers une élévation du niveau de la mer de 1 m *a minima* en 2100. Singapour se prépare effectivement à + 90 cm en 2100 ; Israël et les Pays-Bas envisagent + 2 m en 2100 dont + 1m dès 2050... L'affirmation de la Sous-Préfecture « *Le PPRSM 2017 offre un degré de protection suffisant* » [Comité de suivi #3] est inexacte ; d'ailleurs contredite par l' Etat lui-même qui en mars 2022 soutenait devant le tribunal administratif de Caen que les hypothèses d'élévation du niveau marin du GIEC de 2010 avaient été « *largement révisées à la hausse* » en 2018, le tribunal ayant en l'affaire donné raison à l' Etat.

Source : [Risques de submersion marine : l'anse d'Urville-Nacqueville restera en "zone rouge" | La Presse de la Manche \(actu.fr\)](#)

De ce point de vue, le PPRSM de Saint-Malo est obsolète. Il est indispensable avant tout projet portuaire de réviser le PPRSM de Saint-Malo.

7.6. Il ne s'agit pas à ce stade pour le Collectif de proposer ni même de suggérer quoi que ce soit de possibles solutions. Il s'agit encore moins de préconiser tels ou tels travaux. Mais d'ores et déjà :

- de réfléchir à une stratégie globale d'action en fonction d'hypothèses réalistes mais prudentes, et dessiner en conséquence une **architecture globale et cohérente** pour un Saint-Malo 2100 ;
- identifier les travaux importants qu'il faudra peut-être, sans doute, entreprendre relativement aux infrastructures lourdes contenues dans le périmètre Naye – Bourse (redimensionnement des pompes du Routhouan - 12 m³/s - et leurs canalisations ?) ;
- identifier les brèches (cales, passages piétons...) à supprimer (la cale de la Bourse ?), et celles à maintenir en les renforçant ;

- commencer à prendre des mesures conservatoires : notamment réservation d'emprises au sol , passages d'engins de travaux lourds etc.



8. Conclusions générales

8.1. Le Collectif n'est aucunement opposé au projet de rénovation portuaire du terminal du Naye, au contraire, et comprend les nécessités de modernisation, d'adaptation au Brexit et à la croissance plausible du fret. L'utilité voire l'urgence des travaux portuaires (chenal, embectages, jetées...) n'est aucunement débattue ici, et donc aucunement contestée.

8.2. Cependant, pour ce qui concerne le trafic passagers, une mise à jour préalable des prévisions de trafic est indispensable, comme prévu. En outre, les malouins peuvent avoir légitimement l'impression que le projet cherche à favoriser le passager en transit (dont la croissance du trafic est mise en doute), et qui n'a en général qu'une hâte: quitter le terminal, au détriment de la population locale, des promeneurs et des touristes.

Cette impression est bien résumée par la volonté de la Région d'un terminal comme celui d'un « *petit aéroport* » [sic] pour un effacement des remparts aux yeux des bien plus nombreux non-passagers.

Source: <https://www.francebleu.fr/infos/transports/saint-malo-un-vaste-chantier-de-renovation-du-terminal-du-naye-pour-augmenter-le-traffic-des-ferries-1649168405>

8.3. Sur le bâtiment du Terminal lui-même, au-delà d'une modernisation, d'un « rafraîchissement » et d'une adaptation aux contraintes de frontière imposées par le Brexit, la question est posée de l'ampleur du projet: dimensions, emprise au sol, hauteur (étage). La création d'une zone commerciale d'une « *grosse centaine de mètres carrés, pour un café, un restaurant, un magasin de presse en particulier* » doit être questionnée dans la mesure où elle concourt au volume hors tout de la gare, et donc de l'impact visuel. Une revue des prévisions de trafic, des fonctions et locaux du terminal est donc demandée dans un objectif non pas nécessairement d'abandon mais de **modération** réaliste et de prise en compte des intérêts des malouins, visiteurs et touristes avant ceux de passagers en transit.

8.4. **La passerelle est quant à elle formellement rejetée**: pourquoi un abri (?) pour les passagers (par temps de pluie?) au détriment des habitants de Saint-Malo, touristes et visiteurs? Son rapport coût / bénéfice est totalement négatif. Une solution alternative non intrusive est possible et hautement préférable, ex. navettes électriques, solution d'autant plus évidente que l'accès au Poste 1, plus distant du Terminal, lui reste... par navettes et/ou marche à pieds.

8.5. En outre si la Région mettait en place la passerelle, cela créerait un **précédent fâcheux**, autorisant de fait d'autres constructions de même hauteur, renforçant toujours plus l'enclavement maritime de Saint-Servan.

8.6. Le Collectif demande que ce projet soit **intégré à une réflexion globale urbaine couvrant de la place Mgr Duchesne à la cale de la Bourse**; « *Pour le chantier Sablons, il y aura certainement des choses à faire mais c'est un autre sujet.* » [réunion publique 31 05 2022]: non; ce n'est pas un autre sujet.

8.7. Le Collectif demande enfin que ce projet, comme tout autre projet portuaire, maritime ou littoral de Saint-Malo, s'inscrive **dans une démarche conservatoire intégrant le réchauffement**



climatique avec une hypothèse plausible de montée des eaux à l'horizon 2100 de + 1 m, donc au-delà des bases obsolètes du PPRSM de 2017.

