

Port de Saint Malo : projet de modernisation du terminal ferry du Naye

Pour répondre à l'arrivée de navires de plus grand emport et adapter les installations portuaires dans le contexte du Brexit, la Région Bretagne a décidé d'engager une opération de modernisation du « terminal ferry du Naye » à Saint-Malo. Le présent rapport explicite le contexte et les éléments essentiels de l'opération, tant des accès nautiques, que des aménagements terrestres :

- 1) Les activités du port de St Malo
- 2) Les enjeux du terminal ferry à Saint-Malo, dans l'économie locale et dans l'économie portuaire
- 3) Le programme de « modernisation du terminal ferry du Naye »
- 3) Le portage par la collectivité régionale de la maîtrise d'ouvrage de l'ensemble du projet
- 4) Le calendrier et le budget prévisionnels

1. Le port de Saint-Malo

La Région Bretagne est propriétaire des ports de Brest, Lorient et Saint-Malo depuis le 1er janvier 2007. En janvier 2017, elle est également devenue compétente sur le port de commerce de Roscoff - Bloscon, qui, comme Saint-Malo, accueille à la fois des cargos et des ferries.

La Région assure l'aménagement et l'entretien des infrastructures portuaires maritimes. La gestion des terre-pleins et l'exploitation des installations sont confiées à des concessionnaires, sous la forme de délégations de service public.

Situé sur la façade Manche de la Bretagne, la position du port de Saint-Malo vis-à-vis de l'Angleterre et des îles Anglo-Normandes en fait un point de passage privilégié pour les échanges de fret et de passagers. Il accueille également plusieurs industries (notamment agroalimentaires, engrais, bois) qui utilisent le fret maritime. Saint-Malo est le troisième port breton en trafic de marchandises (1 378 716 tonnes), derrière Brest (2 406 873 tonnes) et Lorient (2 258 535 tonnes).

La dimension touristique de Saint-Malo et de la Côte d'Emeraude, la proximité du Mont Saint-Michel, font enfin du port de Saint-Malo une escale valorisante pour les paquebots de croisière.

Le port de Saint-Malo :



Le port de Saint-Malo, se décompose en deux grandes zones distinctes :

- L'avant-port : zone sous influence de la marée qui accueille le trafic des ferries avec l'Angleterre et les îles Anglo-Normandes, les navires de croisières et le port de plaisance des Bas-Sablons (doté d'un seuil) ;
- Les bassins intérieurs à flot : au nombre de quatre, ils accueillent le trafic des marchandises hors ferries, l'activité de réparation navale, la pêche, et une part de la plaisance.

L'accès aux bassins intérieurs se fait par l'écluse du Naye qui peut accueillir des navires jusqu'à 150 m de longueur et 21 m de largeur, avec un tirant d'eau limité à 9,00 m.

Le port de commerce de Saint Malo est exploité en concession par la CCI d'Ille-et-Vilaine. C'est un port qui accueille des activités variées.

Le port de Saint-Malo a traité, en 2017, un total de 1 378 716 tonnes de marchandises, enregistrant une légère baisse -0,73 %, soit -10 138 tonnes. Néanmoins, de façon tendancielle, on constate une baisse du trafic de l'ordre de 20 % en une décennie.

Avec plus d'un million de passagers qui transite par le port (1 075 147 passagers en 2017), Saint-Malo reste le 1er port breton à passagers et se place parmi les premiers ports français pour la desserte de la Grande-Bretagne.

Les compagnies Brittany Ferries et Condor Ferries assurent respectivement les liaisons vers l'Angleterre et les îles Anglo-normandes, depuis le terminal ferry du Naye. Saint-Malo réalise l'essentiel de la desserte des îles Anglo-normandes. Le nombre de passagers transportés atteint 440 000 passagers en 2017 (en baisse de -6,18 %). Concernant les liaisons vers l'Angleterre, le nombre de passagers recule à 330 000 passagers en 2017 (soit - 4,23 %).

Le trafic côtier en baie de Saint-Malo continue de progresser en 2017, pour atteindre 318 294 passagers. Enfin, le port de Saint-Malo reste le 1er port d'escales de croisières breton, avec 31 escales et 17 332 passagers en 2017.

La criée de Saint-Malo ne traite qu'une partie des espèces pêchées, soit 1 189 tonnes, dont principalement : 756 tonnes de coquilles Saint-Jacques et 24 tonnes de praires.

La plaisance et la réparation navale constituent les deux autres activités significatives du port de Saint Malo.

2. Le terminal ferry : un équipement central à conforter

2.1 Une situation actuelle fragile

Le terminal ferry du Naye est situé dans l'avant-port, en amont de l'écluse assurant l'accès au port intérieur. Il est doté de :

- Deux postes à quai dans l'avant-port, dénommés Poste n°1 et Poste n°2 ;
- Un terre-plein portuaire ;
- Une gare maritime et des bâtiments d'exploitation.

Le site du terminal ferry :



Les infrastructures maritimes et terrestres actuelles du terminal ferry de Saint-Malo arrivent à leurs limites, tant en terme de capacité d'emport que de vieillissement des ouvrages et des outillages.

Le bâtiment de la gare maritime, construit en 1978, doit être modernisé pour tenir compte de l'évolution des réglementations et des standards de confort et de services attendus, malgré des travaux réguliers de rénovation.

Egalement construit en 1978, le poste n°1 connaît une certaine vétusté qui limite son exploitation. 95 % des escales s'effectuent sur le poste n°2. Bien que plus récent (1998), ce dernier est contraint par les capacités croissantes des navires. L'important marnage local (13m) oblige les compagnies à décaler les horaires de 25% de leurs escales, réduisant ainsi l'attractivité du port.

Ces contraintes apparaissent d'autant plus déterminantes que les différentes compagnies qui opèrent dans le trafic transmanche procèdent actuellement à des renouvellements de leur flotte, toutes caractérisées par la recherche d'une augmentation de la vitesse commerciale et de la capacité d'emport.

De telles évolutions du marché doivent être prises en compte sous peine de restreindre la compétitivité du Port de Saint-Malo qui dispose pourtant d'atouts indéniables en terme d'attractivité, tant pour le trafic passager, que pour le trafic roulier.

2.2 Le Brexit : des risques nouveaux à intégrer, des opportunités à saisir

Sur le strict plan portuaire, la perspective de sortie de la Grande-Bretagne de l'Union européenne aura des conséquences sur l'organisation du trafic transmanche. Le rétablissement probable de contrôles douaniers et sanitaires dans les ports continentaux sur les flux en provenance des îles britanniques et la perspective d'une relocalisation des flux en provenance ou à destination de l'Irlande du Nord, imposeront des adaptations portuaires.

Ces nouvelles dispositions viendront s'ajouter aux démarches déjà engagées au titre de la sûreté des transports maritimes (obligation de renforcer les mesures de sûreté pour améliorer de manière substantielle la recherche des armes et explosifs).

Ce contexte global confirme l'enjeu décisif d'un réaménagement d'ensemble du terminal ferry de Saint-Malo, tant dans ses dimensions maritimes que terrestres, pour en garantir la pérennité et permettre le développement de ses trafics. Alors que l'activité du terminal pèse pour environ un tiers du chiffre d'affaires du port de Saint-Malo, cet investissement est donc crucial.

3. Le programme de modernisation du terminal ferry

Le programme de l'opération vise trois objectifs :

- Optimiser la fonctionnalité du site à emprise constante ;
- Améliorer les accès nautiques pour développer les trafics maritimes ;
- Remplacer les ouvrages défaillants en améliorant la capacité d'accueil dans l'avant-port.

3.1 Optimiser l'organisation et les fonctionnalités du terre-plein et de la gare maritime

Le programme des travaux est traduit dans un schéma global de restructuration, tel qu'il résulte d'une concertation avec les professionnels du port et des études préalables. Ce schéma vise à optimiser l'organisation du site, à emprise constante. Il repose sur :

- La concentration des constructions en partie Nord, si possible dans une future gare maritime reconstruite;
- Le positionnement de la zone de contrôle à proximité de la gare, laissant le Sud du terminal libre de tout aménagement, facilitant ainsi son évolutivité ;
- Une nouvelle organisation du terre-plein, cohérent avec les accès aux navires ;
- L'amélioration des accès routiers au terminal et des espaces urbains connexes.

Le programme comporte en outre la valorisation des matériaux issus du dragage/déroctage du chenal et des souilles.

A l'issue de la procédure d'attribution du marché de maîtrise d'œuvre en cours, les études permettront de concevoir les aménagements les plus pertinents, en prenant en compte toutes les contraintes et en ménageant des évolutions possibles dans l'avenir.

3.2 Améliorer les capacités maritimes d'accès au terminal ferry du Naye

Les travaux maritimes constituent une part importante des investissements. Ils comprennent :

- L'approfondissement des accès nautiques et de l'avant-port, par dragage/déroctage, pour garantir l'accès de navires de plus grand emport et à des horaires d'escales attractifs ;
- La déconstruction et la reconstruction du poste d'accostage n°1, actuellement limité à des navires de petit gabarit, hors standards actuels (réorientation de son axe d'accès pour dégager l'accès à l'écluse) ;
- Le remplacement des outillages les plus anciens (passerelle sur le poste N° 2 et rampe du poste N°1).

3.3 Conforter les ouvrages

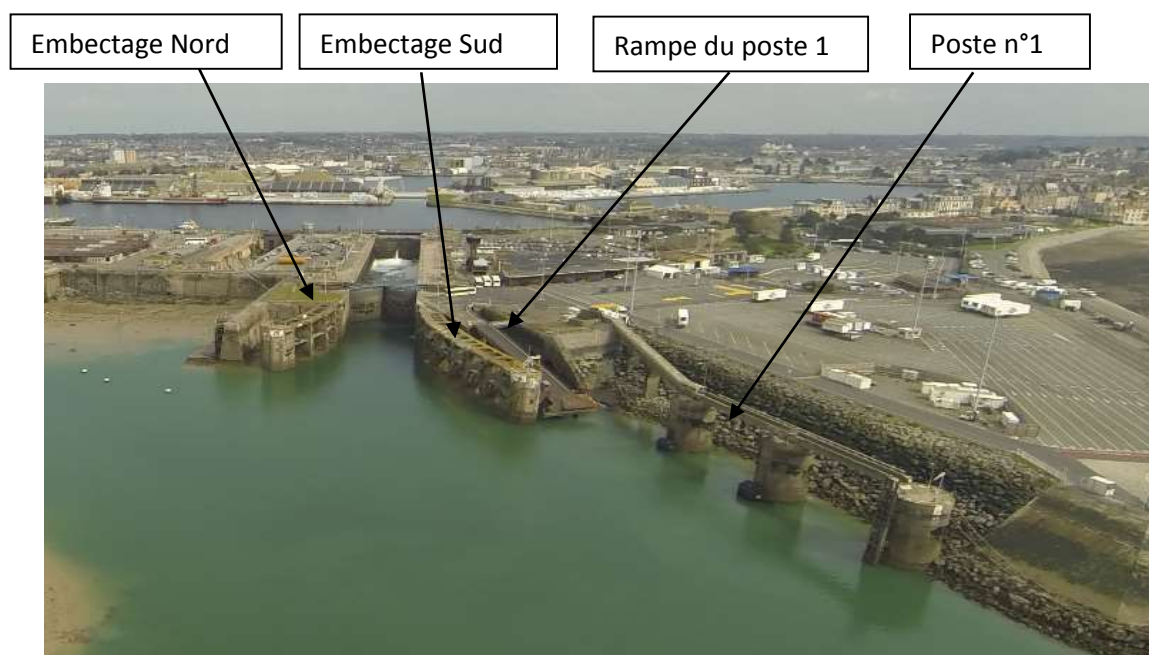
Vieillissants et limités, les ouvrages chargés d'accueillir les navires de croisières doivent être modernisés. Les perspectives de croissance du tourisme de croisière étant solides sur Saint Malo, une évolution de la capacité d'accueil de l'avant-port sera recherchée.

Par ailleurs, les jetées d'embeckage Sud et Nord de l'écluse du Naye ont pour fonction principale d'assister les navires lors des manœuvres d'entrée et sortie de l'écluse. Un diagnostic confirme que ces ouvrages, qui ont aujourd'hui 60 ans, présentent des désordres structurels importants.

De plus, le positionnement de l'actuel poste n°1 situé dans un environnement contraint, en prolongement de l'embeckage Sud, constitue un risque pour la sécurité des navires de commerce qui manœuvrent aux abords de l'écluse.

La reconstruction de l'embeckage Sud, intégrée au projet de modernisation du terminal, permet d'optimiser le positionnement du nouveau poste 1 et d'améliorer les capacités d'accueil des navires dans l'avant-port.

Chenal d'accès à l'écluse et terminal ferry :



4. Une maîtrise d'ouvrage unifiée pour consolider l'économie du projet

La concession d'outillage public du port de Saint-Malo, confiée par l'État à la Chambre de commerce et d'industrie territoriale de Saint-Malo – Fougères en 1957 regroupe toutes les activités portuaires (hors plaisance).

Dans le cadre de la consultation lancée fin 2016 pour la passation d'un nouveau contrat de concession, la Région souhaitait confier au futur concessionnaire la réalisation des travaux terrestres de modernisation du terminal ferry.

L'analyse des offres a souligné la difficulté pour la concession portuaire d'assumer la charge économique et financière d'une telle opération. Sa prise en charge par le concessionnaire aurait appelé un niveau de subvention très important pour limiter le risque supporté par le concessionnaire et aurait nécessité de reporter le financement des autres investissements nécessaires au port intérieur.

Afin de parvenir à un modèle économique viable et basé sur un partage équilibré des risques, la Commission permanente du 24 septembre 2018 a déclaré la procédure de consultation sans suite.

Dans un contexte rendu plus incertain par les impacts possibles du Brexit, il apparaît nécessaire que le conseil régional s'engage directement dans la conduite de l'opération de modernisation du terminal pour en assurer le bon contrôle et en maîtriser les risques.

Ce constat appelle plusieurs décisions.

4.1 La reprise de l'opération sous une maîtrise d'ouvrage unifiée

L'importance des interfaces entre le volet maritime du projet, les outillages et les aménagements terrestres (construction d'une nouvelle gare et réorganisation de son terre-plein) plaide aussi pour une maîtrise d'ouvrage unique. Cette organisation facilitera l'obtention des autorisations administratives à un seul pétitionnaire, après enquête publique et réouverture des échanges avec les compagnies maritimes et les professionnels du port. L'adaptation éventuelle du programme et la coordination des travaux seront facilitées.

Une attention particulière sera portée aux échanges avec l'Etat pour proposer de faire de l'opération un modèle capable de s'adapter à des sujétions de sûreté et de contrôle aux frontières évolutives et dynamiques, capables d'intégrer les outils numériques de surveillance.

Une même attention sera portée aux échanges avec les compagnies maritimes pour optimiser les investissements au regard du marché, et à la valeur économique dégagée par l'opération.

Le niveau d'exigence initialement fixé par le conseil régional sur le plan de la performance logistique et environnementale du projet sera bien sûr conservé.

Le calendrier de réalisation du projet ne sera pas modifié. En effet, la procédure, lancée par la Région, pour la passation d'un contrat de maîtrise d'œuvre sur le « volet maritime », est en cours dans l'objectif d'une contractualisation avant fin 2018 (approfondissement des accès maritimes, reconstruction du Poste 1 et de l'embeckage Sud).

Le calendrier prévisionnel de l'opération tient compte de l'interaction des volets terrestres et nautiques :

- Notification du marché de maîtrise d'œuvre (travaux nautiques) : 1er trimestre 2019,
- Notification du marché de maîtrise d'œuvre (travaux terrestres) : 4ème trimestre 2019,
- Validation des dossiers d'avant-projet des volets nautiques et terrestres: 2ème trimestre 2020,
- Arrêté préfectoral d'autorisation : 2ème trimestre 2021,
- Début des travaux terrestres et nautiques: 1er trimestre 2022,
- Fin des travaux : fin 2024.

L'estimation financière des travaux est actuellement évaluée à 75 M€ HT.

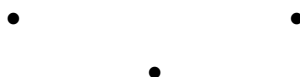
4.2 La relance de la procédure de délégation de service public du port de Saint-Malo

Dans une logique d'affermage, la Région lancera une nouvelle procédure de passation d'un contrat de concession commerce, pêche et exploitation du terminal ferry des ports de Saint-Malo et Cancale, avec prise d'effet au 1er janvier 2020. Afin d'organiser cette passation, le contrat actuel sera prolongé d'un an, du 1er janvier au 31 décembre 2019.

Les investissements importants, nécessaires à la modernisation du terminal ferry, seront supportés par la Région qui assumera la recherche de financement extérieurs. En conséquence, la durée du prochain contrat de concession pourra être réduite.

La performance du modèle économique global de la concession sera ainsi consolidée et permettra au concessionnaire de conduire les autres investissements de développement, renouvellement, mises aux normes (notamment environnementales) ainsi que l'entretien des ports de Saint-Malo et Cancale.

Comme aujourd'hui, l'exploitation du terminal ferry restera une mission essentielle du concessionnaire durant toute la durée du contrat. Le concessionnaire sera étroitement associé aux études et son rôle sera déterminant pendant l'exécution des travaux qui devront être réalisés en poursuivant l'exploitation du site.



L'engagement direct du conseil régional confortera l'économie du port de Saint-Malo et sa place dans les échanges transmanche.

Au vu de ce rapport, je vous prie de bien vouloir m'autoriser :

- **à engager les procédures nécessaires à la conduite de cette opération sous une maîtrise d'ouvrage régionale**
- **à rechercher auprès de l'Etat et des collectivités associées les subventions utiles à la bonne conduite de ce projet**

Le Président,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Loïc Chesnaï-Girard', written over a horizontal line.

Loïc CHESNAIS-GIRARD