

Communiqué de presse :

PROJET DE MODERNISATION DU TERMINAL FERRY DU NAYE

Gilles LURTON

Maire de Saint-Malo

Président de Saint-Malo Agglomération

Propriétaire du port de Saint-Malo depuis 2007, le Conseil régional de Bretagne a engagé, dès 2019, un projet de modernisation du Terminal ferry du Naye. **Il s'agit d'un projet structurant pour la Ville de Saint-Malo, pour notre territoire, pour la Bretagne tout entière et même au-delà.**

Un projet pour lequel **le Conseil régional de Bretagne envisage d'investir près de 150 millions d'euros et qui permettra d'accueillir plus de 750 000 passagers par an.**

Un projet essentiel pour la pérennité du port de Saint-Malo pour lequel nous savons que le trafic passagers représente une grande part de l'activité.

C'est dire si le sujet est d'importance pour l'avenir de notre port, **personne ne semblant remettre en cause l'opportunité du projet.**

Pourquoi un tel projet ?

Le Terminal ferry a pour vocation d'accueillir le trafic des ferries desservant l'Angleterre et les îles anglo-normandes. Localisé au cœur de la Ville de Saint-Malo, il est un emblème pour l'activité touristique et l'accueil d'évènements. Alors que son activité économique rayonne sur toute la Bretagne et au-delà, **ses infrastructures maritimes et terrestres actuelles arrivent à leurs limites, tant en capacité d'accueil et de confort que de vieillissement des ouvrages et outillages. La modernisation se révèle en conséquence cruciale pour l'avenir de notre port et du trafic passagers à Saint-Malo.**

Pour rappel *:

Le poste n° 1 construit en 1978 est vétuste ce qui limite son exploitation. Il est inadapté à l'accueil des navires à grande vitesse et n'accueille aujourd'hui que 5% des escales dans des conditions très peu pratiques (pas d'accès piétons dédié) et très dépendantes des horaires des marées. Son positionnement entraîne des risques de collision entre navires de commerce et ferries.

Le poste n°2 accueillant 95% des escales se caractérise par des équipements d'amarrages aux navires grandes vitesses insuffisants, un embarquement piéton à améliorer et une impossibilité d'accueillir des escales simultanées.

* (source Région Bretagne)

A ceci s'ajoute le très mauvais état des jetées d'embarquement qui guident l'accès des bateaux aux bassins intérieurs via l'écluse. Cette situation engendre des escales retardées ou supprimées ce qui altère la fiabilité du port de Saint-Malo. Les infrastructures actuelles n'ont plus, aujourd'hui, la capacité d'accueillir dans de bonnes conditions les nouveaux ferries et notamment, dès 2025, le Saint-Malo nouveau navire affrété par la Brittany Ferries.



Copyright Région Bretagne

Au niveau terrestre, les infrastructures sont également devenues totalement inadaptées à la fois au trafic actuel et encore plus à une augmentation attendue du nombre de passagers.

Le bâtiment actuel de la gare maritime du Naye construite en 1976 est devenu totalement inadapté à l'accueil des passagers et offre des niveaux de confort insuffisants au regard des standards modernes.

L'organisation des voies reliant le rond-point du Naye à l'écluse du Naye pose d'importants problèmes d'engorgement dans les mouvements de véhicules, tant vers le quartier de l'intra-muros et l'entrée vers le terre-plein de la gare maritime qu'en sortie de celle-ci lors des débarquements.

Notons enfin que les missions de contrôles qui doivent être renforcées en raison du Brexit, se déroulent aujourd'hui dans des conditions insatisfaisantes :

- Absence ou inadaptation des aubettes de contrôle
- Capacité insuffisante du poste d'inspection frontalière et du stockage poids lourds avant contrôle de sûreté
- Cheminement des passagers piétons inadapté

C'est pour répondre à toutes ces problématiques que le Conseil régional de Bretagne propose aujourd'hui un projet de restructuration totale de l'accueil des bateaux et de modernisation de la gare maritime pour l'adapter aux nécessités d'aujourd'hui. Les travaux débuteront en 2025 et, d'ores et déjà, deux permis de démolir et un permis d'aménager ont été délivrés à la Région Bretagne.

- Un permis de démolir délivré le 25 juillet 2024 pour la démolition des embarquements Nord et Sud et de la rampe du poste à quai P1,

- Un permis de démolir délivré le 30 juillet 2024 pour la démolition d'une partie des murs (en parpaings) du fort du Naye, de la gare maritime et de ses annexes,
- Un permis d'aménager délivré le 2 août 2024 pour le réaménagement du parvis et du terre-plein, la création d'un parking public pour la gare maritime, la réalisation d'une installation d'alimentation des navires à quai (à noter que le projet prévoit l'électrification du quai pour satisfaire les besoins en électricité l'équivalant à ce qui est nécessaire pour alimenter toute la Ville de Saint-Malo), des remplacements partiels de clôture.

Le poste n°1 sera repositionné de façon à ne plus entrer en conflit avec l'écluse. Il permettra aussi d'accueillir des bateaux jusqu'à 130 mètres de longueur.

L'avant-port (cale de Dinan et cale de la Bourse) retrouvera des conditions de navigation d'origine grâce à des travaux de dragage et d'entretien.

Le chenal d'accès au Terminal ferry sera élargi et approfondi de manière à être moins dépendant des marées et, par conséquent, fiabiliser les horaires d'escales.

Au niveau terrestre, il reste un permis de construire qui fait l'objet de nos échanges aujourd'hui. Celui de la construction d'une nouvelle gare ferry et du réaménagement du terre-plein et de la zone d'accès restreint (ZAR).

Le Conseil régional de Bretagne sollicite un permis de construire pour la réalisation d'un bâtiment destiné au service d'exploitation du terminal et aux services de l'État, bâtiment qui permettra de répondre aux normes d'accueil et de confort attendues. Les espaces dédiés aux voyageurs seront suffisamment dimensionnés pour assurer la fluidité de la circulation. Les conditions de contrôle aux embarquements **et** aux débarquements seront adaptées aux évolutions réglementaires.

Un large parvis végétalisé constituant un véritable espace public devant la future gare maritime offrira des cheminements améliorés pour les piétons et les cyclistes.



Copyright Région Bretagne – Crédit : AREP/Myluckypixel

C'est sur cette demande de permis de construire déposée par le Conseil régional de Bretagne et confirmée par lui à la suite d'une délibération de la Commission permanente du 8 juillet 2024, que nous avons aujourd'hui à nous prononcer.

Dans un tel projet d'envergure, comme dans tous projets de construction sur lequel l'accord de la municipalité est sollicité, **le rôle du Maire est de veiller à la conformité à la fois de la procédure préalable à la délivrance du permis de construire mais également à la conformité réglementaire des constructions bâties sur le territoire de la Ville de Saint-Malo, à leur impact sur leur environnement patrimonial mais également de garantir la prospérité de notre ville et de penser à son avenir.**

Depuis le lancement de cette procédure, j'ai toujours affirmé que notre majorité attendrait son issue avant de se prononcer sur le permis de construire.

Nous sommes aujourd'hui au terme de la procédure sur laquelle je retiens trois étapes essentielles :

- 1 **La validation de l'ensemble du projet par la commission d'urbanisme de la Ville de Saint-Malo** dans sa très grande majorité le 17 janvier 2024 (deux abstentions).
- 2 **L'avis favorable émis lors du Conseil municipal du 18 avril dernier à la demande d'autorisation environnementale relative au Projet d'Aménagement du Terminal ferry du Naye, avis favorable assorti cependant d'une réserve de la part des membres du Conseil municipal, réserve relative à la comptabilité du projet avec les futures cartes du Plan de Prévention contre les Risques de Submersion marine en cours de révision par l'Etat.** Sur ce point, le Président du Conseil régional de Bretagne répond dans un courrier du 25 juillet 2024 qu'il a sollicité la Préfecture pour clarifier les conséquences de la procédure de révision du PPRSM sur le projet et il précise que la préfecture considère que les valeurs de références du niveau de la mer qui seront retenues pour intégrer les effets réévalués du changement climatique, sont sans incidence directe avec le projet. Le président du Conseil régional ajoute dans son courrier que la conception de l'ensemble des équipements portuaires, y compris la gare maritime, intègre bien la résilience nécessaire pour des évènements d'occurrence faible, compte tenu de leur exposition.

Pour être complet, il convient de citer le mémoire émis par le Conseil régional le 11 mars 2024 qui précise :

« L'hypothèse d'élévation du niveau marin retenue pour le dimensionnement du projet est conforme aux prescriptions du Plan de Prévention contre les Risques de Submersion Marine de Saint-Malo, qui est le document en vigueur au moment de la conception et de l'autorisation du projet.

Il convient également de rappeler qu'il s'agit avant tout d'installations portuaires, nécessitant, par définition, une proximité immédiate au milieu marin. Il n'est donc pas rare que ce type d'installations fasse l'objet de submersions marines ponctuelles et ces installations sont donc conçues en tenant compte des contraintes liées à ces submersions marines. Dans le cas du Terminal du Naye, si un évènement de submersion marine avait lieu, les installations ne seraient pas en mesure de fonctionner (embarquement et débarquement impossible) et resteraient donc fermés au public. Ces évènements ne présenteront pas de risque particulier pour les usages du site. »

Le Conseil régional termine en observant que « Le Port de Saint-Malo dispose déjà de moyens d'alerte de gestion de crise en cas de submersion marine des installations du port. La commune de Saint-Malo dispose quant à elle d'un Plan Communal de Sauvegarde en cas d'évènement majeur lié aux risques naturels, dont le risque de submersion marine »

- 3 **L'enquête publique qui s'est déroulée du 16 avril 2024 au 17 mai 2024 et qui portait sur la demande d'autorisation environnementale présente par le Conseil régional de Bretagne en vue du projet d'aménagement des infrastructures maritimes et terrestres du Terminal ferry du Naye** dont les conclusions nous ont été transmises le 17 juin 2024. La Commission d'enquête a cependant assorti son avis favorable d'une réserve portant sur l'abaissement de la gare maritime à un seul niveau sur la partie retour, le long de l'écluse et la suppression de la passerelle en vue de l'insertion de la volumétrie dans le patrimoine remarquable de Saint-Malo tout en assurant l'avenir du Terminal ferry.

Cet avis de la Commission d'enquête a été transmis au pétitionnaire, le Conseil régional de Bretagne qui fait **la constatation de l'insuffisance de motivations de cette réserve émise par la Commission d'enquête, insuffisance de motivation qui ne permet pas, selon le Conseil régional de Bretagne, d'appréhender comment la commission en est arrivée à une telle conclusion.**

Le Conseil régional a cependant, pour répondre aux préoccupations de la Commission d'enquête, diligenté une étude complémentaire d'insertion afin de conforter l'étude d'impact déjà réalisée. Cette étude nous a été transmise la semaine dernière à notre demande et montre effectivement un très faible impact sur notre patrimoine même si je sais que c'est bien ce point qui continue de faire débat et qui suscite des oppositions au projet.

En tout état de cause, le Conseil régional de Bretagne a, dans sa délibération de commission permanente du 8 juillet dernier, maintenu sa volonté de mettre en œuvre les travaux de modernisation des infrastructures terrestres du Terminal ferry tels que décrits dans ses demandes d'autorisation d'urbanisme, telles qu'elles nous avaient été présentées avant la Commission d'enquête. Ceci signifie que le Conseil régional n'entend pas au vu de la Commission d'enquête modifier son projet et tenir compte des observations de la Commission dont il considère qu'elles ne sont pas dans le champ de sa compétence. C'est donc bien sur une demande de permis de construire déposée par le Président du Conseil régional de Bretagne, identique à celle présentée préalablement à la Commission d'enquête que je dois me prononcer aujourd'hui. Cette position a été confortée par une délibération de la Commission permanente du Conseil régional de Bretagne du 8 juillet 2024.

Sur le permis de construire. La hauteur des bâtiments a été limitée à 8 mètres conformément aux prescriptions de l'architecte des bâtiments de France. Les différents échanges que nous avons eus avec le Conseil régional pendant la procédure de concertation nous ont permis d'abaisser cette hauteur pouvant initialement monter par endroit jusqu'à 10 mètres au 8 mètres exigés par l'architecte des Bâtiments de France et pas un centimètre de plus. Notons toutefois que le Plan Local d'Urbanisme prévoit à cet endroit une hauteur maximale de 7 mètres mais, considérant que l'article L 152-6-4 du code de l'urbanisme dispose que dans le périmètre des secteurs d'intervention des opérations de revitalisation de territoire, des dérogations au règlement du plan local d'urbanisme peuvent être autorisées par décision motivée de l'autorité compétente pour délivrer le permis de construire en tenant compte de la nature du projet, de la zone d'implantation, de son intégration harmonieuse dans le tissu urbain existant, de la contribution au développement, à la transformation ou à la revitalisation de la zone concernée et à la lutte contre la consommation des espaces naturels agricoles et forestiers...

Ces dispositions permettent notamment :

- De déroger aux règles relatives au gabarit et à la densité, dans la limite d'une majoration de 30% du gabarit et de la densité prévus dans le document d'urbanisme.
- D'autoriser une destination non autorisée par le document d'urbanisme dès lors qu'elle contribue à la diversification des fonctions urbaines du secteur concerné.

Dans le cas présent nous sommes bien en périmètre de l'opération de revitalisation du territoire ce qui motive la dérogation à 8 mètres de hauteur.

Par ailleurs, le fait que le projet de modernisation est rendu nécessaire eu égard aux capacités limitées et au caractère obsolète des infrastructures actuelles, ne me semble même pas faire débat.

J'observe également que les termes des conclusions de la commission d'enquête sont les suivants ;

« La commission d'enquête constate que :

- La modernisation des infrastructures maritimes et terrestres du Terminal du Naye du port de Saint-Malo contribue à optimiser la fonctionnalité du site portuaire en réorganisant les espaces, à développer et pérenniser le trafic, à satisfaire aux exigences liées au Brexit, aux normes des inspections et contrôles aux frontières, à améliorer l'accueil des passagers et des nouveaux gabarits de navires.
- Cette rénovation des installations vétustes conforte l'essor du port de Saint-Malo, un des ports les plus importants de la façade Manche-Nord-Ouest en termes d'échanges de fret et passagers en particulier avec les ports anglais de Portsmouth, Poole et les îles anglo-normandes (800 000 passagers par les compagnies Brittany Ferries et Condor Ferries).
- **L'intérêt public majeur tant au niveau de l'intérêt sécuritaire** (réfection et remise en état des infrastructures) et sanitaires (lutte contre la pollution de l'air et pollution sonore), **qu'au niveau de l'intérêt économique** concernant la stratégie de développement économique de la Région Bretagne **semble justifié.** »

Le projet, compte-tenu de sa nature, de sa zone d'implantation, de son intégration dans le tissu urbain contribue au développement, à la transformation et à la revitalisation de la zone portuaire de Saint-Malo et à la lutte contre la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers, dans l'objectif de mixité fonctionnelle.

En ces points, le projet répond aux conditions de mise en œuvre des dérogations prévues par les dispositions de l'article L 152 - 6-4 du code de l'urbanisme.

Toutes ces raisons qui seront reprises dans les considérants du permis de construire, me conduisent à estimer que le permis sollicité est en tout point conforme à l'intérêt du territoire et, en conséquence, au vu de l'ensemble des avis qui ont été exprimés, nous avons pris la décision à l'issue de la procédure préalable de concertation, de signer le permis de construire. Nous devons en effet aussi tenir compte du caractère économique de cet investissement pour le port de Saint-Malo. **Rien ne serait pire, dans les années à venir que de perdre le trafic passager dont bénéficie notre port du fait d'infrastructures qui ne seraient plus adaptées aux normes en vigueur.**