

OUI à la modernisation du terminal ferry du Naye.

OUI à une gare accueillante et performante.



NON à une gare haute de 8 m près de l'écluse

Depuis la digue des Sablons elle masquera aux 100.000 promeneurs chaque année l'emblématique façade sud de Saint-Malo jusqu'à 4 à 5 m au-dessus des remparts sur plus de 200 m. La preuve entre château et cathédrale...



→ Près de l'écluse, la hauteur de la gare doit être ramenée à 4 m pour préserver un patrimoine mondialement admiré.

NON à un projet qui fait l'impasse sur l'inexorable montée du niveau de la mer.

- Plusieurs fois par an, et de plus en plus souvent le terminal sera submergé alors que cet investissement doit vivre bien plus que 50 ans.

→ Au contraire il doit devenir un ouvrage de défense.

Gare ferry trop haute en haut, impact visuel :

Les faits, rien que les faits.

1- Vérifiez par vous-même la hauteur de la gare et son impact.

La base des fenêtres du poste de contrôle de l'écluse correspond au faîtage du projet. En passant l'écluse, depuis la digue des Sablons, la chaussée Tabarly, porte de Dinan ou depuis les remparts, repérez ce niveau, - 16,43 NGF- visualisez une ligne horizontale sur plus de 200 ou 300 m et constatez tout ce qui disparaît en dessous.

2 -Le projet de gare n'a pas été abaissé, il revient à sa hauteur initiale; la passerelle n'est pas abandonnée. La gare dans son avant-projet était déjà à 8 m - la passerelle n'est que "reportée".

3- L' APPSAM a fait attester par géomètre-expert l'impact visuel de 4 à 5 m au-dessus des remparts vu depuis les Sablons.

Les relevés topographiques et la prise en compte des caractéristiques actuelles du projet de gare ferry par un géomètre-expert permettent d'affirmer que vu à hauteur d'homme -1,70 m- sur la digue des Sablons, les remparts disparaissent totalement et les immeubles classés, en partie jusqu'à 4 m à 5 m de hauteur au-dessus des remparts, et ce, sur 200 à 300 m selon qu'il y a une passerelle ou non.

4- Une Ville-port dont l'attractivité ne dépend pas de la gare ferry. Le ferry n'est qu'une partie de l'activité portuaire.

La nouvelle gare ferry, quelle que soit sa conception, ne rapportera pas un touriste de plus, une nuitée de plus, un camion de plus, un emploi de plus. Le développement du port et l'attractivité de Saint-Malo dépendent du dynamisme des entreprises, des possibilités d'installation, de la qualité de la vie au quotidien et des offres touristiques.

5- Un projet de gare qui ignore le patrimoine classé mondialement connu qui lui fait face à moins de 500m. La gare « doit imposer une image forte dans le paysage portuaire malouin » ! Voilà ce que stipule le cahier des charges. C'est cette volonté initiale d'ostentation qui a conduit au surdimensionnement de la gare avec 2 niveaux partout, et donc, avec une passerelle pour rejoindre les navires.

Gare ferry trop grande : les faits, rien que les faits.

1- Le développement du trafic ferry ne dépend que des ouvrages techniques maritimes et portuaires, pas de la gare.

Les ouvrages d'accueil et d'accostage des ferries sont en quasi ruine, c'est le vrai obstacle au trafic. Les navires doivent disposer de source d'énergie électrique pour supprimer les nuisances environnementales ou sonores. La Région est propriétaire du port depuis 2007 ; il est urgent de refaire ces ouvrages et de draguer le chenal.

2- La gare ne concerne que les passagers piétons.

La gare ferry accueille les bureaux des compagnies, les services d'exploitation, les services douaniers avec la police des frontières et les services aux voyageurs. **Mais seuls les piétons ferries et, en majorité Condor à destination des îles Anglo-Normandes, passent par la gare, soit quelque 300.000 passagers par an seulement**, bien moins que l'aéroport de Rennes par exemple, dont la gare est pourtant nettement plus petite.

3- Le projet de gare montre un surdimensionnement sans équivalent dans toute l'Europe de l'Ouest, l'APPSAM a fait une étude complète.

Avec **7239 m2** le projet est 75% plus grand que la gare ferry actuelle de **4132 m2**, qui est pourtant l'une des gares les plus largement dimensionnées en rapport avec le nombre de passagers qui y passent. **Le projet actuel est clairement surdimensionné et sera le moins performant de toute l'Europe de l'Ouest** pour des trafics passagers équivalents.

4- Le système de contrôle EES est fait pour gagner du temps.

L'« Entry Exit System » post-Brexit ne multipliera pas les temps de contrôle par 3 dans la gare comme le prétend le Maître d'Ouvrage. Alors qu'il n'est attendu **aucune augmentation significative de trafic**, il est injustifié de faire passer la surface du circuit passager de **1789 m2** à plus du double, **4351 m2**, dans le projet actuel, en arguant des difficultés temporaires d'implémentation de l'EES pour justifier le surdimensionnement.

5- C'est le surdimensionnement de la gare ferry et le parti pris architectural qui sont la cause de l'impact visuel.

La perspective sur la façade sud de l'Intramuros est un Bien Commun.

Gare trop basse en bas : les faits, rien que les faits.

1. Le terminal fait l'impasse totale sur la montée des eaux ; il prend en compte les prévisions de montée des eaux des années 2000, totalement caduques. Le projet se base sur le Plan de Prévention des Risques de Submersion Marine (**PPRSM**) de Saint-Malo de 2017 officiellement **obsolète**, sans attendre sa révision.

2. En toute connaissance de cause, le Maître d'Ouvrage a déposé un dossier environnemental et une demande de permis de construire pour des installations qu'il dit être submersibles donc à terme condamnées, **exposant un investissement public de dizaines de millions d'Euros à des dégradations récurrentes.**

3. La raison -et le bon sens- exigent de prendre en compte le consensus des meilleures prévisions scientifiques actuelles et en conséquence de **relever le niveau du terre-plein.**

4. L'APPSAM demande que le port du Naye soit dès maintenant intégré à une stratégie globale de protection de la façade Ouest maritime de Saint-Malo entre Porte de Dinan et bas de Saint-Servan. Une vraie ambition urbanistique responsable, répondant aux enjeux de demain, consiste à concevoir le nouveau terminal ferry comme partie essentielle d'un ouvrage global de défense contre la montée inexorable du niveau de la mer pour **la protection d'au moins la moitié des Malouins et de leurs biens, et de l'activité économique de Saint-Malo: Rocabey, Courtoisville, Talards, Marville, port...**

Enquête publique du 16 avril au 17 mai.

C'est l'opportunité pour les Malouins d'obtenir que soient conciliés qualité du trafic ferry, respect du patrimoine – l'un des principaux facteurs d'attractivité de Saint-Malo- et prise en compte sérieuse et durable de la montée des eaux :

- **Relever le terre-plein** et faire dès maintenant du terminal du Naye un ouvrage global participant à la protection toute la partie occidentale de Saint-Malo.
- **Abaisser à 4 m la hauteur de la gare ferry** dans la partie située le long de l'écluse face aux remparts, ramenant sa surface à 6000m², soit 50% de plus que la gare actuelle.

Participez à l'enquête publique, votre avis compte :

- **Sur place**, Direction de l'urbanisme 27 quai Duguay Trouin
- **Sur internet atelier.bretagne.bzh** Consultez en particulier le classeur 5 Dossier d'Autorisation d'Urbanisme, Permis de construire, pièce 12, et Permis d'aménager.

Association pour la Protection et la Préservation du Patrimoine Matériel et immatériel de Saint-Malo