

Développer le trafic, améliorer les capacités d'accueil, fiabiliser les accès La Région va investir 150 M€ dans la modernisation du terminal du Naye

Dédié au trafic des ferries avec l'Angleterre et les îles anglo-normandes (passagers et fret), le terminal du Naye doit faire face aujourd'hui au vieillissement de ses installations, insuffisantes par ailleurs en termes de capacités d'accueil. C'est pourquoi la Région, propriétaire du port de Saint-Malo, fait le choix d'investir dans de nouvelles infrastructures, avec l'objectif de développer les trafics et d'optimiser la fonctionnalité des installations maritimes et terrestres, à emprise constante. Lors de la session plénière du jeudi 7 avril, le Président Loïc Chesnais-Girard présentera aux élus régionaux le scénario le plus ambitieux retenu pour assurer la pérennité de ce site, qui représente un tiers de l'activité portuaire.

Maître d'ouvrage de ce projet d'envergure, la Région poursuivra les **études de maîtrise d'œuvre en 2022** puis lancera les appels d'offres auprès des entreprises en 2023, afin que le chantier puisse se dérouler **entre 2024 et 2026**, sur un site où les activités seront maintenues pendant les travaux.

Au cœur du projet, la nouvelle gare maritime

Conçue par le cabinet **AREP**, la future gare maritime, accueillante et fonctionnelle, sera au centre du projet. Emblème du terminal, elle sera **intégrée au paysage urbain** et jouera un rôle essentiel et symbolique, dans **l'interface ville-port**. Tourné vers intramuros, le nouveau bâtiment concentrera les services sur 2 niveaux, ce qui permettra de rationaliser l'espace global et de faire évoluer le terre-plein extérieur. **Conforme aux standards de confort modernes**, la gare sera ouverte aux touristes comme aux habitants et participera pleinement à l'animation de la cité corsaire. Enfin, le bâtiment sera construit suivant les normes de **basse consommation énergétique**.



© AREP

Des travaux d'envergure sur les ouvrages et outillages

Côté mer, se préparent des **travaux conséquents**, conduits par **Artelia**, afin de fiabiliser les accès du port et d'être en mesure d'accueillir des navires de grande capacité. L'objectif est de sécuriser les escales (à ce jour, 25% sont perturbées) et d'en augmenter la fréquence.



© Jérôme Sevrette-Région Bretagne

> la démolition-reconstruction du poste à quai n°1

L'enjeu est de le rendre accessible aux ferries à toute heure et en toute sécurité par rapport au chenal d'accès vers l'écluse du Naye. À ce jour, l'infrastructure, **datant de 1978**, est très dépendante des horaires de marées ; elle n'accueille plus que **5% des escales**, 95% des ferries s'amarrant au poste à quai n°2. Après déconstruction, il s'agira de réaliser un **nouveau front d'accostage-amarrage** et des outillages pour **l'embarquement des véhicules** (rampe d'accès) **et des piétons** (passerelle dédiée couverte).

Saint-Malo, port de la Région : autorité portuaire dans **22 ports** dont celui de Saint-Malo (depuis janvier 2007), la Région a sous sa responsabilité l'aménagement et l'entretien des infrastructures portuaires, tandis qu'elle confie à différents concessionnaires l'exploitation des installations, sous forme de DSP (délégation de service public).
À Saint-Malo, c'est **EDEIS** qui gère le port depuis début 2020.



> l'installation de l'électricité bord à quai

Essentielle au regard des **transitions à venir**, cette opération permettra aux ferries amarrés à l'un des deux postes à quai, de **couper les moteurs** pendant les escales et de **réduire ainsi l'émission de polluants ainsi que les nuisances sonores**.

> la **reconstruction des embectages nord et sud**, avant l'écluse du Naye : ces ouvrages, actuellement **en fin de vie**, ont vocation à **guider et sécuriser l'accès aux bassins intérieurs**, en parallèle du trafic des ferries, afin d'éviter toute collision entre navires. Leur refonte va assurément contribuer au développement des autres activités du port de commerce.



© Jérôme Sevrette-Région Bretagne

> le dragage et déroctage des chenal et avant-port.

L'objectif est d'approfondir les accès nautiques pour permettre à de plus grands navires de faire escale à des horaires attractifs et fiables. La nature du site est complexe avec un **marnage important** et des **fonds accidentés et rocheux**. La solution envisagée porte sur une opération de dragage et déroctage **passage du Grand Jardin, sur le plateau de la Rance** et dans l'avant-port, jusqu'à hauteur du **Banc de la Traversière**. Ces travaux feront l'objet d'**études géotechniques** pour définir la méthode d'extraction la moins agressive, mécanique plutôt que pyrotechnique. À ce stade, le volume de matériaux à extraire est estimé à **100 000 m³**.

Côté terre, est prévu le réaménagement des terre-pleins afin de les adapter aux trafics futurs, en lien avec la ville.

> **Les zones de contrôle post-Brexit** : le contexte a fait évoluer considérablement les **mesures de sûreté** applicables au transport de passagers et de fret, qui s'inspirent désormais, pour le Royaume-Uni, des **règles aéroportuaires** (embarque et débarque). La situation post-Brexit conduit à **réorganiser les flux** et **mettre à niveau** les installations : augmenter le **nombre d'aubettes de contrôle** pour les compagnies, la PAF et la douane, en entrée et sortie,

aménager aussi des zones de stationnement dédiées aux différents véhicules (avant et après les contrôles).

L'emprise de la nouvelle gare maritime, plus compacte, libèrera des espaces extérieurs dédiés aux voyageurs afin que les **missions de contrôle se déroulent dans les meilleures conditions** et que le cheminement des passagers, en particulier celui des piétons, soit amélioré et sécurisé.



© AREP

> l'interface ville-port et les liaisons vers St-Malo

L'un des principaux enjeux du projet est d'**articuler au mieux les flux** entrants et sortants du terminal, **au niveau du rond-point du Naye**, parallèlement à la **circulation entre Intra-muros et Saint-Servan**.

Actuellement, l'organisation des voies, étroites, pose d'importants **problèmes d'engorgement** dans les mouvements de véhicules. Un phénomène qui s'accroît lors des ouvertures d'écluse, tout particulièrement en été.

Une proposition globale de restructuration est à l'étude, **en lien étroit avec la Ville**. À côté d'un **cheminement doux sécurisé** (piétons et vélo) entre la cité corsaire et Solidor, il est envisagé une **circulation automobile dissociant le flux quotidien et les accès à la gare maritime**, ce qui éviterait de voir les véhicules empiéter sur la voie et créer des bouchons.

> La prise en compte des enjeux patrimoniaux

Le terminal du Naye a pour spécificité d'être situé au cœur d'un **territoire extrêmement riche en termes de patrimoine historique** : la cité d'Aleth, les remparts et plusieurs bâtiments intra-muros. Dans un **rayon de 500 m**, toute modification ou construction doit faire l'objet d'autorisations préalables au titre de la **protection des Monuments historiques** et être soumis à **l'avis de l'architecte des bâtiments de France**. Ses demandes ont été prises en compte.

Aujourd'hui, ces enjeux patrimoniaux, s'ils sont contraignants, ont pour effet de **garantir une bonne intégration du projet dans le paysage malouin**.

Concertation préalable avant l'enquête publique en 2023

Fin 2020, la Région a souhaité, sous l'égide de la CNDP (Commission Nationale du Débat Public), informer les Malouins du projet et engager une concertation préalable à l'enquête publique. Trois scénarios leur ont été présentés au cours de deux réunions et des ateliers thématiques organisés (développement économique du port et du territoire, enjeux environnementaux, liaisons ville-port). **Une dernière réunion sera programmée avant l'été** pour expliquer aux habitants le choix de la Région de retenir le scénario le plus ambitieux.

Vues du port de Saint-Malo



© AREP

« Le futur terminal du Naye est l'investissement le plus important programmé par la Région sur le territoire breton d'ici à 2027, a déclaré ce jour le Président **Loïc Chesnais-Girard** au côté de son vice-président en charge du port, **Stéphane Perrin**, et de **Gilles Lurton**, Maire de Saint-Malo. Et je suis fier de porter ce beau projet, car le scénario que nous avons retenu, le plus ambitieux, sera profitable à tous, dans le pays de Saint-Malo mais aussi partout ailleurs en Bretagne ».



Trafic ferries avant le début de la crise sanitaire :

- **750 000 passagers**, dont plus de 321 000 pour l'Angleterre et plus de 428 000 pour les Iles anglo-normandes ;
- **388 000 T de fret** sur un total de 1,3 M de T traités par le port de commerce (902 000 T de trafic cargos).

SERVICE PRESSE

Odile Bruley (06 76 87 49 57) | Sylvain Le Duigou (06 42 32 13 57) | Julien Lagache (07 87 21 88 97)

www.bretagne.bzh/espace-presse [@bretagne_presse](https://twitter.com/bretagne_presse)