

**Sujet :** [INTERNET] TERMINAL DU NAYE SAINT MALO

**De :** Herve Old <barbotin.herve@bbox.fr>

**Date :** 07/05/2024 15:52

**Pour :** pref-enquetes-publiques@ille-et-vilaine.gouv.fr

Bonjour,

Comme la plupart des habitants de Saint-Malo je suis complètement opposé au projet actuel du terminal du Naye: surévalué en terme de capacité, ignorant les risques dues à la montée des eaux et surtout obstruant la vue sur les remparts de Saint-Malo à partir des bas sablons et de Saint-Servan;

Ainsi ce projet, en l'état, est un véritable massacre touristique, patrimonial, et économique de Saint-Malo.

J'apporte donc tout mon soutien aux propositions de l'APPSAM;

Hervé Barbotin

41 rue Duperre 35400 Saint-Malo

**Sujet :** [INTERNET] Terminal ferry du Naye - Saint-Malo

**De :** Patricia Cuny [REDACTED]

**Date :** 09/05/2024 18:31

**Pour :** pref-enquetes-publiques@ille-et-vilaine.gouv.fr

Bonjour,

Je me présente, Patricia Cuny [REDACTED], j'y vais donc souvent donc je suis particulièrement intéressée par le projet ci-dessus.

Petite mise au clair pour commencer : malgré plusieurs essais sur le site dédié, je ne suis pas parvenu à déposer un avis, quant à l'adresse mail, plusieurs essais ont été nécessaires ? Ne soyez donc pas surpris du manque de participants !

À défaut, ce mail vous parviendra & sera, je l'espère pris en compte dans le cadre de cette enquête publique.

Le projet dessiné par le cabinet AREP & défendu par la région Bretagne est inacceptable en l'état: la volumétrie est beaucoup trop importante à cette toute proximité des Remparts de la vieille ville.

Cette vieille dame mérite plus de respect ... Ce qui a toujours été fait concernant la perception extérieure de ses remparts...

**Pourquoi cette si grande surface & surtout ces 2 niveaux ?**

Cet étage nécessite une rampe d'accès, ascenseur ... mais surtout une passerelle pour les voyageurs piétons... ce qui aggrave énormément l'impact visuel de l'ensemble !

On ne peut pas construire n'importe quoi en cet endroit remarquable ...

On ne peut faire comme si on était n'importe où ?

**On n'a pas besoin de signal fort pour cette gare maritime ? au contraire, il faut un peu d'humilité aux abords de ce site prestigieux : un bâtiment RDC est la solution !**

On ne peut pas ne pas prendre en compte l'impact visuel & la co visibilité évidente ...

**Ça ne remet pas en cause les ouvrages techniques nécessaires à l'accueil des nouveaux bateaux ( dont le Saint-Malo ! )**

& une modernisation de l'ensemble ...

Je n'évoque pas le problème de la submersion marine (dont je ne suis pas spécialiste ) mais on ne peut déceimment l'ignorer quand on construit un ERP !

Ce projet suscite beaucoup de réactions & nombreux sont ceux qui ne lâcheront pas l'affaire tant l'attachement à notre patrimoine historique & notre belle ville est bien vivant.

Tant qu'il est encore temps de **revoir le projet architectural** ... il faut le faire, c'est urgent !

Merci pour votre lecture et du temps que vous m'avez accordée, et surtout, je l'espère, pour la prise en compte de mon point de vue,

Avec mes respectueuses salutations

Patricia CUNY

**Sujet :** [INTERNET] Projet de modernisation du terminal ferries du Naye de Saint-Malo

**De :** Charlotte DANG [REDACTED]

**Date :** 09/05/2024 22:04

**Pour :** pref-enquetes-publiques@ille-et-vilaine.gouv.fr

Mesdames, Messieurs,

Je randonne régulièrement sur le GR 34, surtout à Saint-Malo, j'apprécie tellement sa beauté.

S'il vous plaît, ne rendez pas ce bâtiment, le terminal, disproportionné sans rapport avec les besoins réels. Conservez l'harmonie de cette ville mondialement réputée. L'Histoire vous remerciera.

Merci !

Charlotte DANG



# APPSAM\*

[appsamsaintmalo@gmail.com](mailto:appsamsaintmalo@gmail.com), [www.saintmalocollectifsablons.fr](http://www.saintmalocollectifsablons.fr)

**Saint-Malo, modernisation du terminal ferries du Naye**

## ***Enquête Publique - Document III: respecter le patrimoine historique de Saint-Malo***

Madame, Messieurs les Enquêteurs Publics,

Le Conseil Régional de Bretagne projette de moderniser le terminal ferries du Naye à Saint-Malo.

Tout en soutenant ce programme, des citoyens malouins d'abord réunis dans le Collectif Sablons puis en association APPSAM se sont organisés depuis près de 2 ans pour contester ce projet sur certains aspects, avec l'appui des 18.300 signataires de sa pétition.

La présente contribution de l' APPSAM à l' enquête publique porte sur l'impact visuel inacceptable du projet de gare devant un patrimoine mondialement connu qui le jouxte. L' APPSAM demande que le projet soit revu pour limiter son impact visuel nettement sous la ligne de crête des remparts, en particulier à moins de 4 m devant l'écluse.

Très respectueusement,

Gérard COLLIN  
Président de l' APPSAM, Saint-Malo

\* Association pour la Protection et la Préservation du Patrimoine matériel et Immatériel de Saint-Malo ,

<b>Chapitre</b>	<b>Chapitre</b>
1	L'immense renommée de Saint-Malo, et particulièrement de sa façade Sud
2	La façade sud emblématique, iconique, de Saint-Malo
3	La vue depuis la digue des Sablons: utilisée par de très nombreuses publications touristiques ou promotionnelles
4	L'impact visuel du projet de gare
5	Une rupture historique de doctrine patrimoniale
6	Bases juridiques de la contestation portant sur l'impact visuel
7	Impact visuel du terre-plein (petit bâti, véhicules etc)
8	Impact visuel intra-muros de et vers Saint-Servan
9	La passerelle
10	La question de l' UNESCO
11	Conclusions sur l'impact visuel du projet, la demande de l' APPSAM

### *Notes préliminaires*

*i) Rappel : l' association malouine APPSAM (90 adhérents) soutient la modernisation du port ferries de Saint-Malo y compris une gare modernisée et plus accueillante Mais est formellement opposée au projet actuel de bâti d'autant plus que bien d'autres configurations sont possibles. C'est l'objet du présent document.*

*ii) Ce Document porte la référence III et s'inscrit dans la suite des contributions déposées par l' APPSAM.*

# 1. L'immense renommée de Saint-Malo, et particulièrement de sa façade Sud

Saint-Malo est une ville-port, aujourd'hui iconique, célébriissime, classée par un sondage mondial de TripAdvisor comme la 10ème ville française la plus connue des touristes du monde entier, résultat extraordinaire pour une ville de moins de 50.000 habitants.

Le port a fait sa richesse, son prestige; son développement doit être encouragé. Mais son développement ne peut se faire au détriment de sa richesse fondamentale au 21ème siècle: son patrimoine prestigieux.

## Source

<b>Les données</b>	94 monuments historiques classés ou inscrits sur le territoire malouin ; 13 sites naturels inscrits ou classés sur le territoire malouin ; 1 Site Patrimonial Remarquable (SPR) couvrant 4 secteurs de Saint-Malo : Rivasselou - La Rivière - Château Doré - Le Bosc (ancienne ZPPAUP créée par un arrêté préfectoral du 7 avril 2003 ). <a href="https://www.ville-saint-malo.fr/medias/2019/05/04-brochureREUNION-PLU-WEB.pdf">https://www.ville-saint-malo.fr/medias/2019/05/04-brochureREUNION-PLU-WEB.pdf</a>	<i>Ville de Saint-Malo</i>
	Saint-Malo est la 31e commune française comptant le plus de monuments historiques.	<i>Wikipedia</i>
<b>Les textes de la Ville</b>	« Les sites majeurs à préserver et valoriser Les sites de la ville intra muros et la Cité d'Aleth participent à l'identité de la cité corsaire. Il convient de conserver et valoriser ces sites historiques à l'origine du développement de la ville. La politique de mise en valeur de la ville intra muros sera poursuivie (...). Par ailleurs, la ville envisage de mettre en œuvre par étapes un plan lumière visant à mettre en valeur les remparts et les principaux monuments sur l'ensemble du périmètre urbain. Ces interventions participent à la redynamisation globale d'un centre historique devenue la vitrine de toute une cité. » <a href="https://www.ville-saint-malo.fr/medias/2020/06/2-PADD.pdf">https://www.ville-saint-malo.fr/medias/2020/06/2-PADD.pdf</a>	<i>Ville de Saint-Malo - DAUF – PADD - page 24</i>
<b>Une immense renommée</b>	En 2012 et 2013, TripAdvisor listait Saint-Malo comme la 10ème ville française préférée dans le monde selon des millions d'avis et opinions des voyageurs ; résultat extraordinaire pour une ville de moins de 50.000 habitants.  Saint-Malo dans le top 10 des villes françaises les plus recherchées fin d'été 2023. Saint-Malo y est la seule ville bretonne. <i>Ouest-France avec Newsgene Publié le 23/08/2023 à 13h24</i>  Saint-Malo: Jewel of Brittany's Emerald Coast <a href="https://www.contextlearning.com/products/brittany-france-online-course">https://www.contextlearning.com/products/brittany-france-online-course</a>  Tourisme : entre le 1er mai et le 15 août 2023, 192 804 visiteurs malouins ont été accueillis dans les bureaux d'accueil de la Destination Saint-Malo Baie du Mont-Saint, en augmentation de 32 % par rapport à 2022.  Croisières : 26.600 passagers en 2019, 24.912 en 2022. 1 <sup>er</sup> port de Bretagne. 59 escales en 2023 (record). Croissance continue prévue les années prochaines.	<i>Tripadvisor</i>  <i>Booking.com</i>  <i>Alexander WILSON</i>

« *Saint-Malo, nouvelle star des écrans*

Netflix diffuse "Toute la lumière que nous ne pouvons voir", une série filmée en partie à Saint-Malo, où les tournages se succèdent depuis quelques années. »

Eric Bouvet  
5 novembre  
2023  
• France  
Bleu  
Armorique

<https://www.letelegramme.fr/bretagne/depuis-le-tournage-dune-serie-netflix-a-saint-malo-ses-visites-guidees-cartonnent-6484989.php>

## UNESCO

Cette notoriété mondiale a été obtenue **alors qu'aucune demande n'a jamais été faite pour inscrire Saint-Malo au patrimoine mondial de l' UNESCO.**

Ce qui au demeurant est une totale anomalie puisque déjà 12 sites français Vauban sont inscrits à L' UNESCO, mais pas Saint-Malo qui en compte pourtant plusieurs à elle seule : la Conchée (le chef d'œuvre de Vauban selon les experts), le fort Royal (actuel fort National), les forts du Grand Bé et du Petit Bé, le fort de la Varde. plus les remparts... Compléments au chapitre 11.

### Références littéraires et patrimoniales: citations

Gustave FLAUBERT, 1886 « *Saint-Malo, bâti sur la mer et clos de remparts semble, lorsqu'on arrive, une couronne de pierres posées sur les flots dont les mâchicoulis sont les fleurons.* »

CHATEAUBRIAND « *Il n'y a pas de jour où, rêvant à ce que j'ai été, je ne revoie en pensée le rocher sur lequel je suis né* »

Louis-Ferdinand CELINE (1) « *Ah j'étais content de mon local... on parle de demeures... en véritable lanterne ! Je voyais toute l'arrivée aux Portes ! [...] ça c'est miracle !... À l'envoûtement de la baie d'émeraude personne n'échappe... souveraine ivresse ! Climat ! Coloris !... violence de la mer !* »

« *Vous voyez n'est-ce pas le site, rochabe [Roc'Abey sans doute], les récifs, les bés, la porte Saint-Vincent, Quic en Groigne, le kiosque des tramways, l'anse des yachts, le climat, les baigneuses, les sables, le croissant d'or jusqu'à Cancale ou presque, or sur émeraude, incroyable de toute beauté (...)* »  
[Souvenirs de Saint-Malo, YouTube]

Louis ARRETCHE (2) « *La réussite de la reconstruction dépend avant tout du profil et de l'aspect des quatre façades, maritimes et portuaires, de la cité.* »

Alexander ENTZER (3) « *Au cours de la discussion [avec M. Alexander ENTZER] ont été aussi évoqués l'identité patrimoniale de la ville surtout définie par l'intra-muros et les malouinières, (...) du projet, l'impact de celui-ci sur le paysage maritime de la ville (...)* ».

Région Bretagne (4) « *(...)frange Sud d'une cité historique mondialement reconnue, les perceptions proposées depuis ce site touristique sont certainement celles qui génèrent le plus d'attente et de contraintes vis-à-vis des espaces portuaires étudiés* »  
« *Plusieurs constructions au sein d'intra-muros notamment Rue d'Orléans pour lesquels les covisibilités sont importantes pour la partie terminal du Naye vers et depuis les espaces portuaires.* »

Top-10 des 1.6. 'Monuments préférés des français' **Remparts de Saint-Malo** dans [\[https://fr.wikipedia.org/wiki/Le\\_Monument\\_pr%C3%A9f%C3%A9r%C3%A9s\]](https://fr.wikipedia.org/wiki/Le_Monument_pr%C3%A9f%C3%A9r%C3%A9s)

[%C3%A9 des Fran%C3%A7ais#](#) :

- 2015 : 4èmes
- 2021 : 12èmes.

(1) *Souvenirs de Saint-Malo, YouTube*

(2) *Architecte qui a dirigé la reconstruction de Saint-Malo après guerre.*

(3) *Alors ABF en charge de Saint-Malo*

[[https://www.ville-saint-malo.fr/medias/2019/01E180150\\_35\\_saint\\_malo\\_semaphore\\_rapport\\_19\\_01\\_03.pdf](https://www.ville-saint-malo.fr/medias/2019/01E180150_35_saint_malo_semaphore_rapport_19_01_03.pdf)]

(4) *Projet, Etude Paysagère phase 1, pages 17 et 21*

[[https://www.bretagne.bzh/app/uploads/TDN\\_ETUDE\\_PAYSAGE.pdf](https://www.bretagne.bzh/app/uploads/TDN_ETUDE_PAYSAGE.pdf)].

## 2. La façade sud emblématique, iconique, de Saint-Malo



Non seulement la façade Sud de Saint-Malo est une vue 'carte postale', mais c'est aussi pratiquement la dernière façade terrestre qui soit encore largement ouverte:

- les façades Nord et Ouest sont maritimes ou essentiellement maritimes;
- la façade Est est largement occultée par les bâtiments portuaires industriels;
- la façade Sud est par contre très largement visible depuis la digue des Sablons et le port de plaisance, laquelle digue est aussi un lieu de promenade, restauration (plusieurs bars et restaurants), plage et baignade. C'est un lieu extrêmement convivial notamment pour les familles. C'est aussi le tracé du chemin de grande randonnée GR 34.

La digue des Sablons et cette portion du GR34 sont fréquentées chaque année au bas mot par des dizaines de milliers de promeneurs, sans doute 100.000 - ci-après photo typique des lieux.

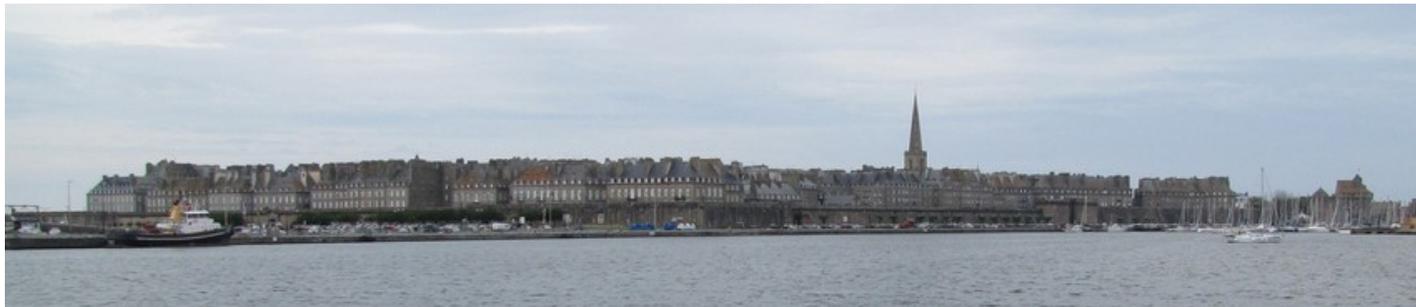


### **3. La vue depuis la digue des Sablons: utilisée par de très nombreuses publications touristiques ou promotionnelles**

3.1. Photo présentée par la Ville de Saint-Malo sur son site internet [<https://www.saint-malo.fr/accueil/vivre/urbanisme/le-plan-local-durbanisme-en-vigueur/>]



3.2. Atlas des paysages d' Ille et Vilaine  
[<https://paysages.ille-et-vilaine.fr/article/lagglomeration-de-saint-malo>]



3.3. Rapport de la mission sur le Patrimoine maritime, co-commandité par le Ministère de la Culture, p. 15

[<https://www.mer.gouv.fr/sites/default/files/2023-04/Version%20F%20Rapport%20de%20mission%20Patrimoine%20maritime.pdf>]



Ville et port de Saint-Malo : patrimoine civil ou militaire ? bâti ou flottant ? religieux ou laïc ? savant ou vernaculaire ? économique ou historique ? privé ou public ? matériel ou immatériel ?

3.4. Les villes fortifiées de France à découvrir absolument - Remparts de Saint-Malo

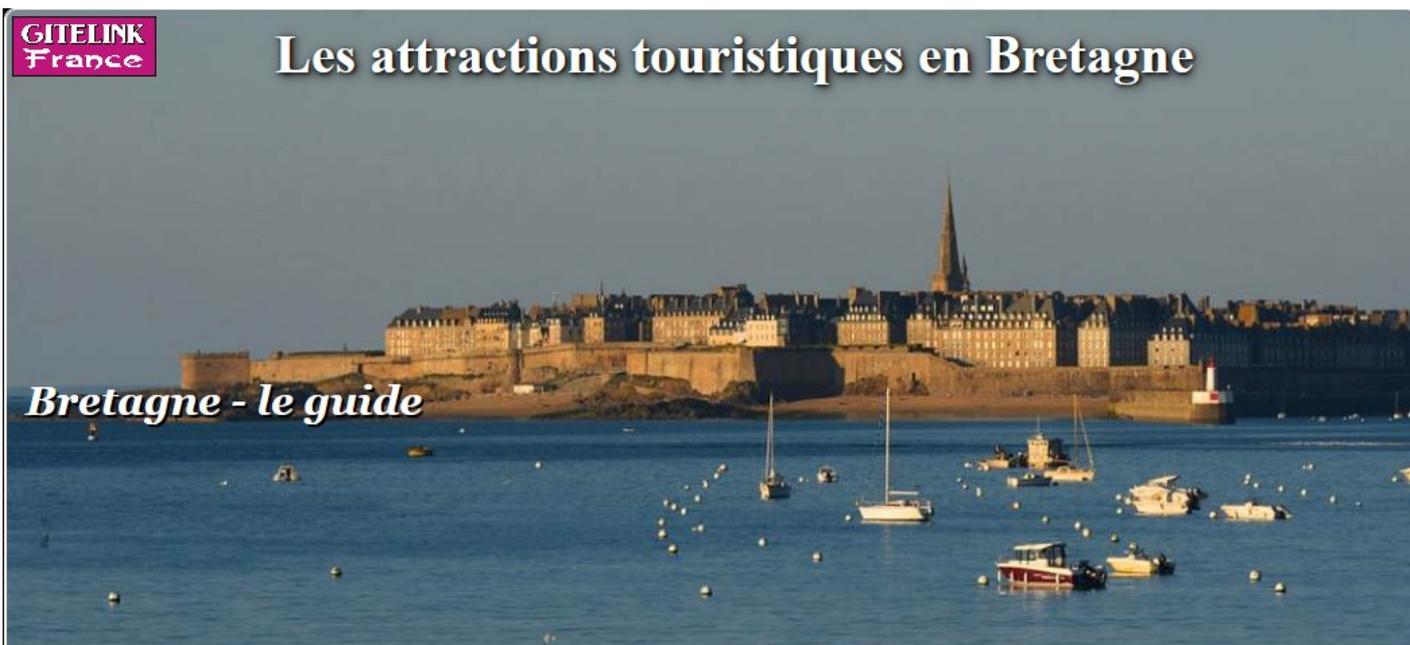
<https://fr.hotels.com/go/france/plus-belles-cites-fortifiees-france>



3.5. Site internet Gitelink [<https://gitelink.com/brittany/bretagne-sites-touristiques.htm>]

# Les attractions touristiques en Bretagne

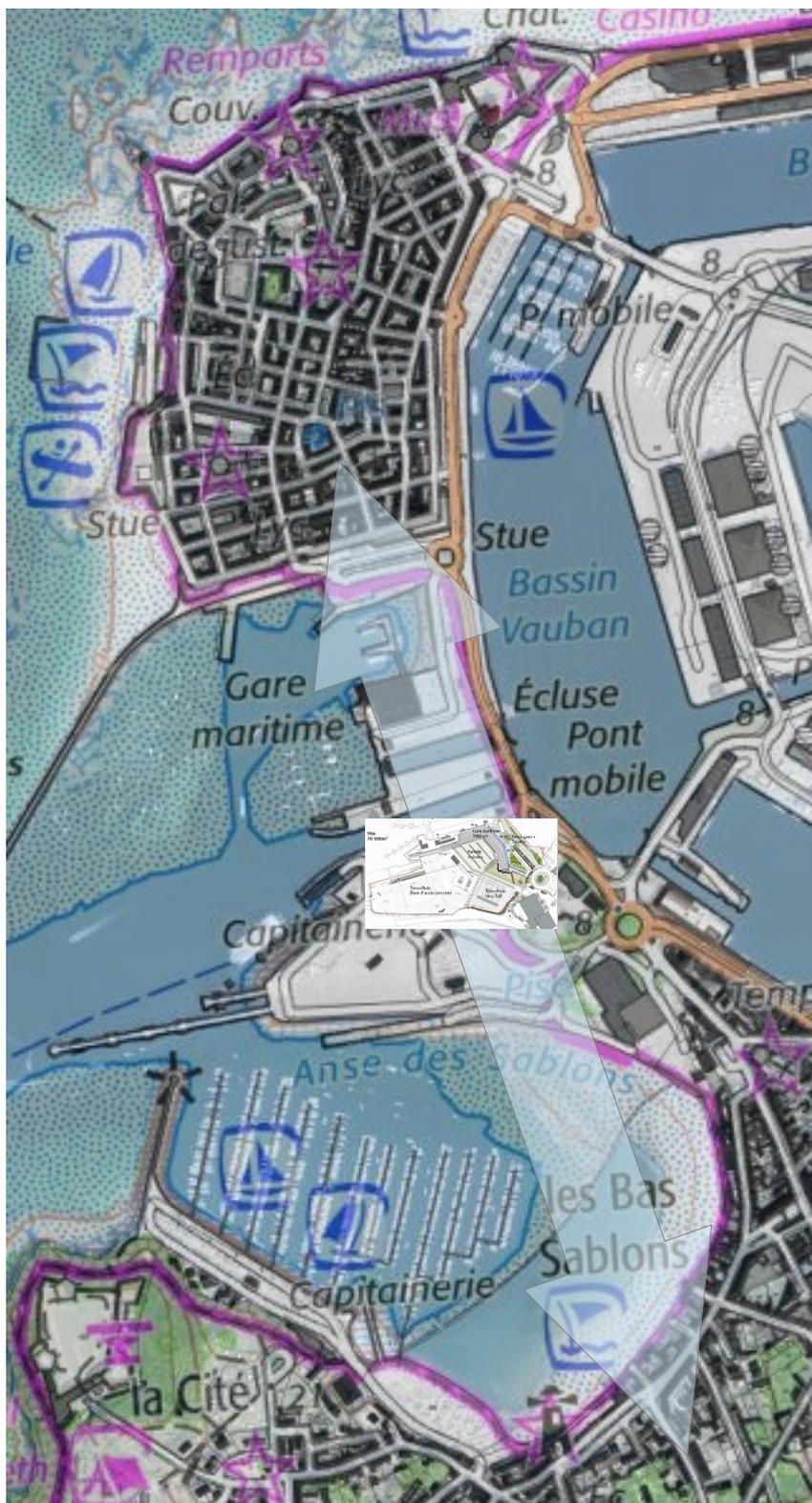
*Bretagne - le guide*



## 4. L'impact visuel du projet de gare

### 4.1 Topologie

Le schéma ci-dessous montre l'interaction visuelle entre intra-muros (en haut) et la digue des Sablons (en bas).



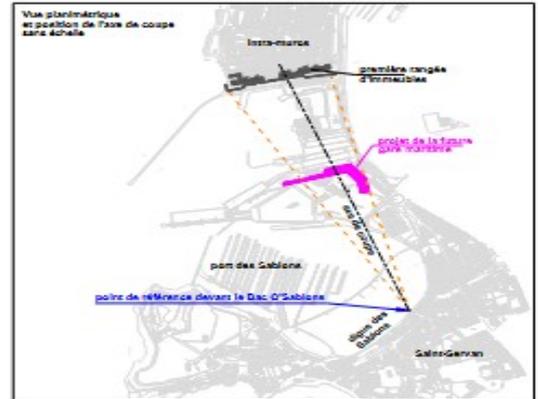
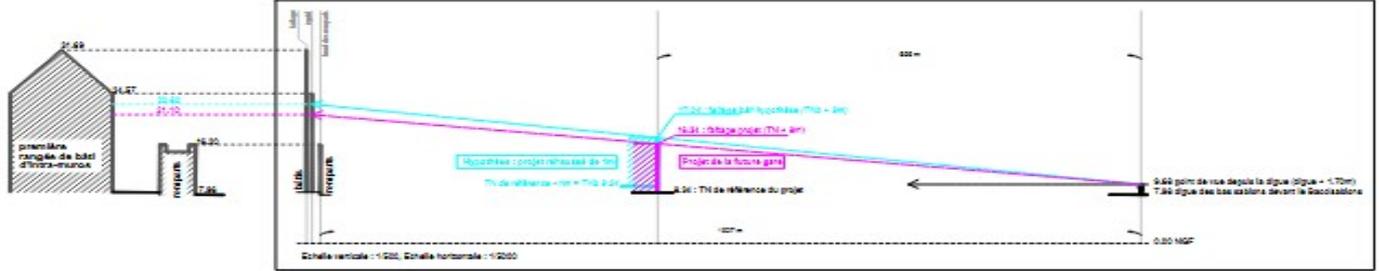
## 4.2. L'impact visuel en hauteur

4.2.1. La gare monte à 16m34 NGF, sans compter les garde-corps au-dessus de sa toiture, soit au niveau du bas des vitrages du poste de commande de l'écluse, ce que l' APPSAM a fait attester par un géomètre-expert Mr FORGEOUX depuis la digue des Sablons: la gare occultera intra-muros jusqu'à 4 à 5 au-dessus des remparts, ce qui correspond au trait rouge horizontal sur le schéma suivant.



4.2.2. Cet impact visuel inacceptable ("*covisibilité*") du bâtiment gare avec le patrimoine malouin 4 à 5 m au dessus des remparts est donc un fait **techniquement incontestable puisqu' attesté par les relevés et calculs professionnels indépendants, présentés ci-après.**

**VUE EN COUPE DU MASQUE ENGENDRÉ PAR LE PROJET**  
**Vue 2 : digue des Sablons, devant le "Bac O'Sablons"**



**NOTES :**  
 - la position planimétrique de la fosse gare maritime est issue de l'application graphique du "Plan d'ensemble" figurant dans le CRB1 du comité de suivi (fichier "CRB1\_comite\_suivi\_20221214.pdf" page 26, source : Région Bretagne), Plan conforme à l'Etat payagé phase 2 (avril 2022, fichier "Phase2-Region-13-Union-provisoire.pdf" page 10, source : Région Bretagne);  
 - la hauteur des futurs bâtiments est issue de référence du projet ainsi issue du CRB1 du comité de suivi (fichier "CRB1\_comite\_suivi\_20221214.pdf" page 29, source : Région Bretagne);  
 - Nivellement Général de la France rattaché aux réseaux IGN maritimes NDR-04, NDR-05 et NDR03L3-05

	<b>Jérémie FORGEUX</b> Géomètre-Expert	Référence : 73 1841	Index :	Date :
	1 rue Charles La Chambre - 35090 SAINT MALO Tél : 02 99 69 96 19 - Fax : 02 99 69 69 82 Email : comarc@jeremieforgeoux.com	Date : 12.05.2024		
		Echelle :		

### 4.3. L'impact visuel en longueur

#### 4.3.1. Jusqu'où à l' Est ?

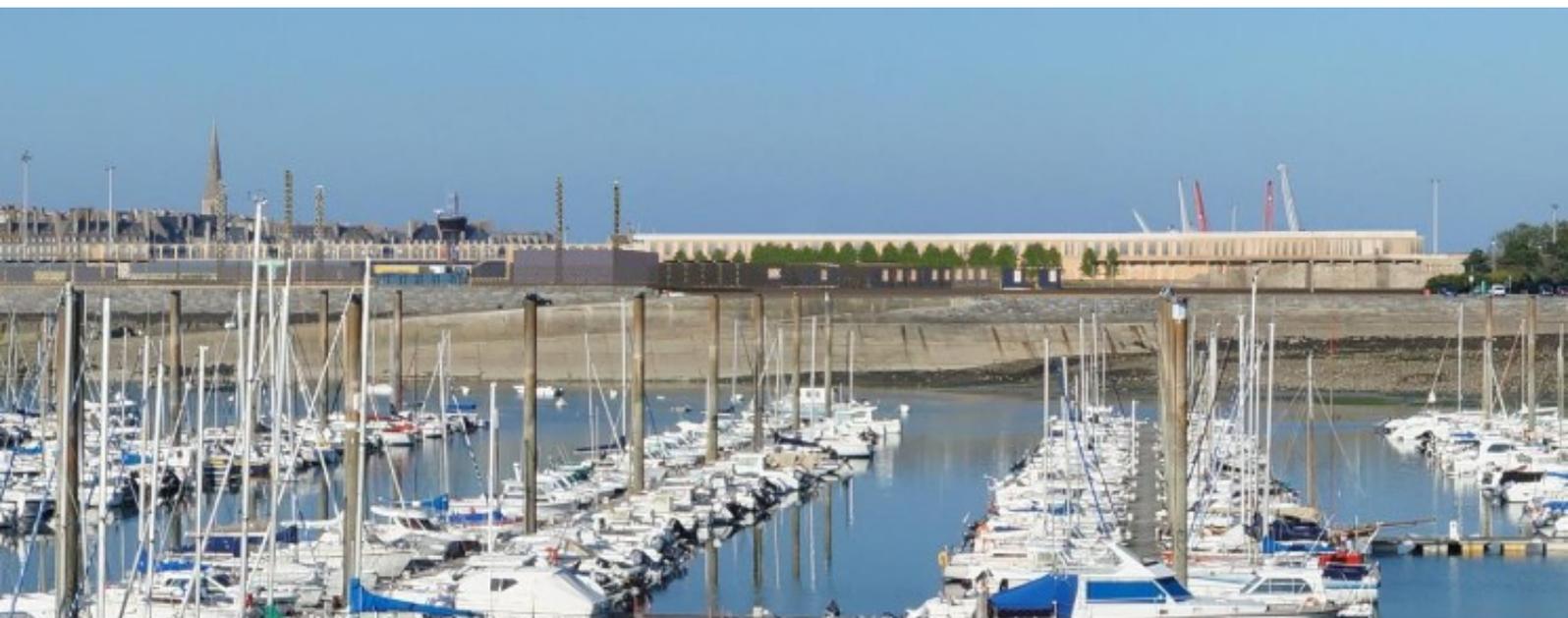
4.3.1.1. Depuis la digue des Sablons, 3 points de repère ont été utilisés:

- depuis le port de plaisance ¶ 4.3.1.2 ;
- depuis le pied du phare ¶ 4.3.1.3 ;
- depuis la rotonde ¶ 4.3.1.4.

#### 4.3.1.2. Depuis le port de plaisance

Ceci s'apprécie à l'aide d'un visuel réalisé par la Région avec une gare alors à 10 m de hauteur (ensuite ramenée à 8 m). [Source: Région Bretagne, "*étude paysagère phase 2*", référence : <https://www.bretagne.bzh/app/uploads/sites/4/2023/05/Travail-sur-la-perception-de-la-passerelle.pdf>].

La Région n'a pas fourni dans le dossier d'enquête publique ce même visuel à 8 m, mais cela ne change rien à l'impact visuel en longueur vers l' Est.



Même ramenée à 8 m de hauteur la masse de la gare barre le paysage vers l' Est, et s'impose à intra-muros qu'elle domine. Le prolongement passerelle blesserait les remparts d'une longue cicatrice.

#### 4.3.1.3. Depuis le pied du phare

[Source: dossier d'enquête publique:

[https://www.ille-et-vilaine.gouv.fr/contenu/telechargement/68818/558392/file/A3\\_Pi%C3%A8ce%2011\\_M%C3%A9moire\\_R%C3%A9ponse\\_a\\_la\\_MRAE\\_TDN\\_VEPF.pdf](https://www.ille-et-vilaine.gouv.fr/contenu/telechargement/68818/558392/file/A3_Pi%C3%A8ce%2011_M%C3%A9moire_R%C3%A9ponse_a_la_MRAE_TDN_VEPF.pdf)]

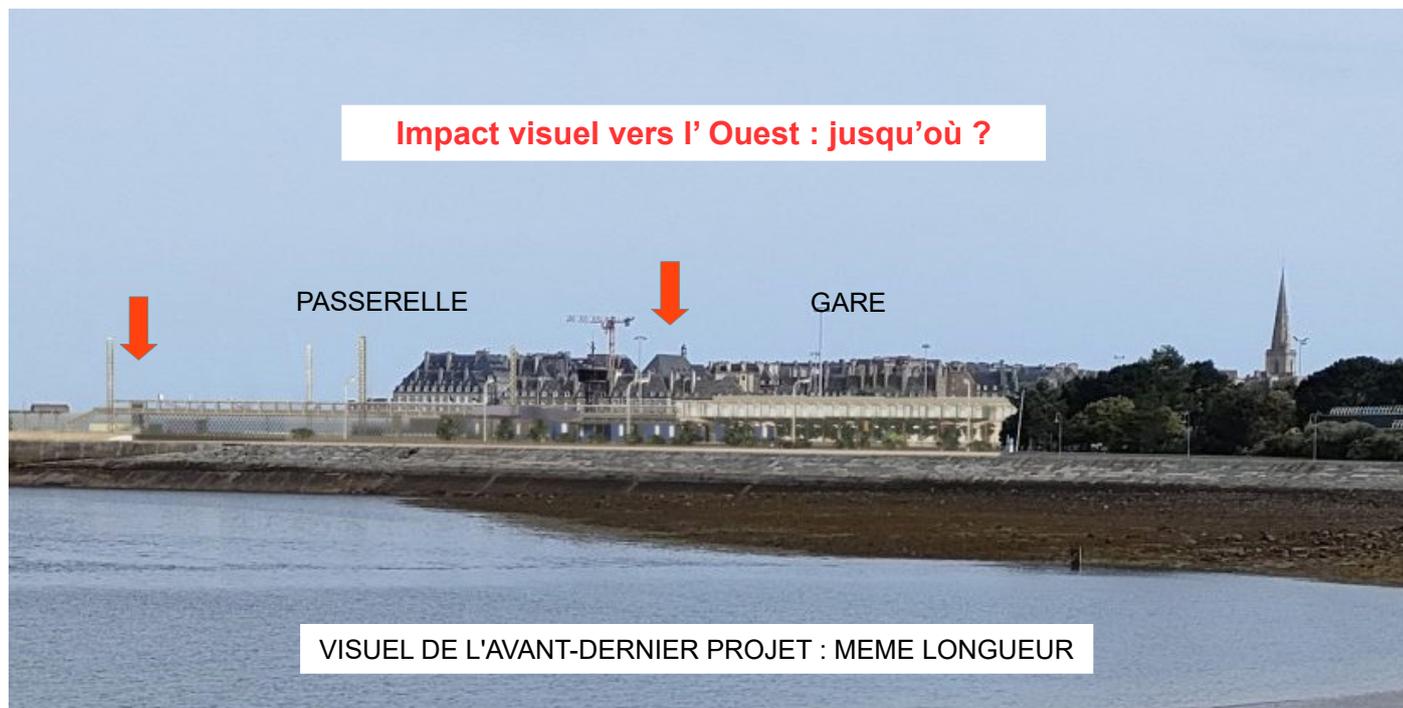


Intra-muros est balaféré, le château est découpé.

#### 4.3.1.4. Depuis la rotonde

Aucun photo-montage du projet actuel de gare maritime pris depuis le point de vue le plus impacté (la rotonde) n'est disponible dans le dossier d'enquête publique, qui ne permet donc pas de répondre à cette question.

C'est donc à nouveau un visuel de la version précédente du projet (10 m mais cela ne change rien à la longueur de l'impact) réalisé depuis la rotonde, téléchargé par l' APPSAM en 2023 sur le site de la Région avant qu'il soit supprimé, qui nous apporte la réponse.



Ramenée à 8 m, la gare masque les remparts jusqu'à 4 à 5 m au-dessus ¶ 4.2, et la passerelle prolonge cette concurrence visuelle bien au-delà des remparts et de La Hollande.

La concurrence visuelle avec les remparts et la covisibilité sur la façade Sud de Saint-Malo sont flagrants.



## Un belvédère sur la ville



#### 4.4. La non pertinence optique des visualisations fournies dans le dossier d'enquête publique

4.4.1. Les visualisations fournies par la Région Bretagne sont toutes en plan large.

4.4.2. Par exemple, depuis la digue des Sablons au pied du phare, le visuel ci-après (extrait du dossier de presse\* - cf infra) est celui fourni par la Région pour donner un aperçu de l'impact visuel.

\*<https://www.bretagne.bzh/presse/communiqués-dossiers/modernisation-du-terminal-ferry-du-naye-a-saint-malo-la-region-fait-le-point-sur-les-dernieres-avancees-du-projet-visuels-a-lappui/>



Il montre donc ce que, selon la Région, percevrait un promeneur sur la digue des Sablons, en l'occurrence depuis le pied du phare.

*Rappel: le document ci-dessus est extrait non pas du dossier de l'enquête publique, mais du dossier de presse, inconnu de l'immense majorité des citoyens. Il existe certes dans le dossier d'enquête publique [<https://ports.bretagne.bzh/grands-projets/terminal-ferry-du-naye/decouvrir-le-projet/>] mais en résolution de moins bonne qualité, ce qui de fait limite la capacité du public de se forger une opinion éclairée.*

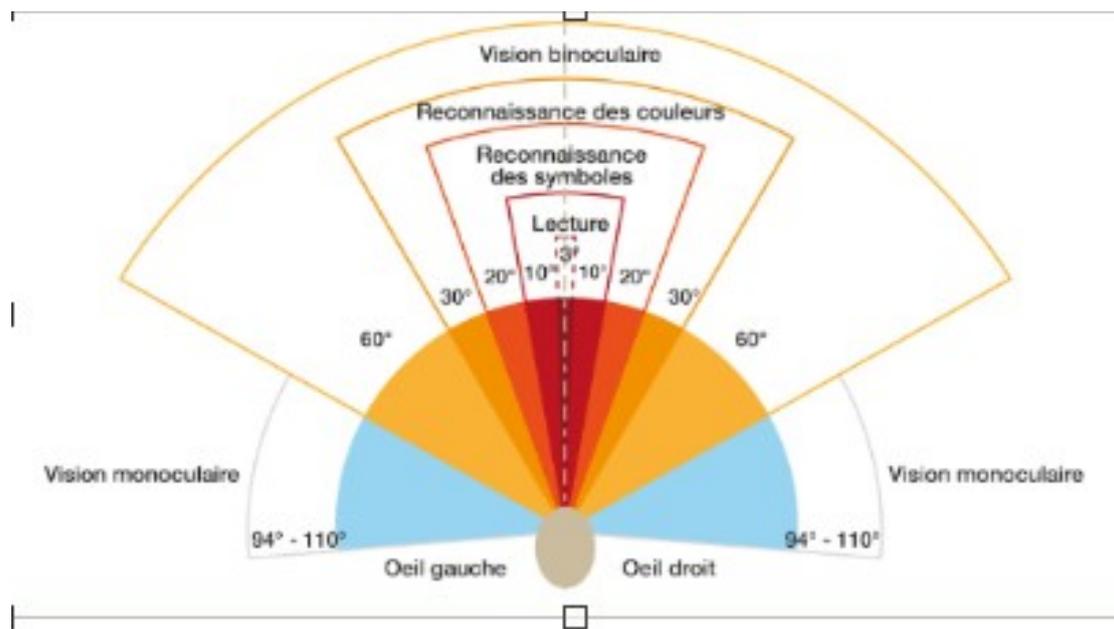
4.4.3. **Mais** il s'agit d'une perception de type panorama, non représentative de la perception du regard humain.

En effet, le champ visuel du regard humain se décompose en (voir schéma ci-après):

- champ visuel de perception de l'ordre de  $\pm 60^\circ = 120^\circ$ ; c'est le champ visuel que l'on perçoit sans y prêter attention, y compris le champ latéral dont on sert aussi pour la conduite automobile par exemple;

- champ visuel d'observation de l'ordre de  $\pm 10^\circ = 20^\circ$ . C'est le champ visuel de ce que l'on regarde. L'œil humain ne zoome pas mais il focalise: son champ visuel dit "de

reconnaissance des symboles" (là où effectivement on voit bien) n'est que de l'ordre de l'ordre de  $10^\circ$  maximum de chaque côté, soit moins de  $20^\circ$  au total.



#### 4.4.4. Perceptions comparées

Pour matérialiser la différence, l' APPSAM a procédé depuis la digue des Sablons (photo ci-dessous) à une superposition de :

- la vue d'intra-muros par un regard humain, et
- la même vue sur un écran typique de PC ou de tablette, tenu à distance normale de lecture.



Il a fallu zoomer l'image écran dans un rapport linéaire de 7 à 8 pour superposer les 2 images visuel et réalité.

L'impact visuel (la perception rétinienne) est donc sous-estimé par les visuels Région dans un rapport linéaire entre 7 et 8, soit dans ce cas en surface **de l'ordre de 50 fois** ( $7 \times 7$ ), surface appelée 'angle solide' en géométrie et mathématiques.

4.4.5. Application: entre château et cathédrale, par comparaison avec le visuel fourni au ¶  
4.4.2, la perception réelle par un regard humain depuis le phare des Bas Sablons est celle-ci:



***L'œil humain ne zoome pas, il focalise.***

**4.5. Au total, depuis la digue des Sablons, la façade Sud de Saint-Malo est balafrée jusqu'à 4 à 5 m au-dessus des remparts.**

L'effet serait encore pire avec une passerelle de 7 à 8 m de hauteur sur 120 m de longueur.

Et en longueur bien au-delà des remparts à l' Est ou à l' Ouest selon la position du piéton sur la digue.

#### **4.6. Les manques principaux du dossier d'enquête publique**

4.6.1. Comme indiqué ci-dessus (¶ 4.3.1.4) le visuel depuis la rotonde avec le projet à 8 m de hauteur, le plus impactant, n'est plus fourni par la Région et ne figure donc pas dans le dossier d'enquête publique, ce qui contrevient aux textes édictés par le Conseil d'Etat (cf infra) et obère clairement la capacité du public à se faire une opinion étayée de l'impact visuel réel du projet. Il avait pourtant été publié avec la version précédente du projet.

4.6.2. Pas de visualisation 3D, comme le demande d'ailleurs la MRAEB, permettant de se rendre compte partout à Saint-Malo, Dinard etc de la covisibilité du projet avec intra-muros, le château, Alet, Sablons etc. Manque d'autant plus significatif que le projet est conçu devant un patrimoine mondialement connu, et qu'il va restructurer le cœur de Saint-Malo pour des décennies voire bien plus longtemps..

4.6.3. L'impact visuel du projet n'a fait l'objet d'aucun débat public, contrairement aux affirmations de la Région, puisque le projet a été arrêté (déjà à 8 m de hauteur) le 31 mai 2022, avant que ne soit publiée la première "étude paysagère" dite 'Phase 2' courant été 2022.

## 5. Une rupture historique de doctrine patrimoniale

5.1. Ce projet marque une rupture historique avec la doctrine patrimoniale mise en œuvre à Saint-Malo par l'État, la Ville, les architectes et responsables du patrimoine, depuis Mérimée, doctrine qui a de manière cohérente et systématique :

- dégagé les remparts de bâtiments annexes (entrepôts) pour optimiser la vue d'intra-muros, comme le démontre la vieille carte postale ci-dessous :



- cherché à préserver la vue sur intra-muros en général;
- et en particulier depuis Saint-Servan, sachant que celle-ci est maintenant pratiquement la seule qui soit encore très ouverte, les autres angles ayant été largement occultés par les bâtiments portuaires. A preuve les documents suivants datant du 11 mars 1963.

PRÉFECTURE D'ILLE-ET-VILAINE  
Division de l'administration  
générale et de la  
réglementation  
1er bureau

REPUBLIQUE FRANCAISE  
Commission départementale  
des sites, perspectives et paysages  
d'Ille-et-Vilaine

Séance du 11 mars 1963

PROCESS-VERBAL

La commission des sites, perspectives et paysages d'Ille-et-Vilaine s'est réunie le lundi 11 mars 1963 dans la salle du conseil général, sous la présidence de M. Alexandre STIRN, préfet d'Ille-et-Vilaine, inspecteur général de l'administration en mission extraordinaire.

.....

L'ordre du jour appelle l'examen des affaires suivantes :

.....

9 - ST-MALO - Protection du domaine maritime.

Rapporteur : M. COUASNON.

Dans sa séance du 25 janvier 1962, la commission a été saisie d'un premier projet de classement parmi les sites du domaine maritime de ST-MALO dont une partie est déjà protégée.

La délimitation exacte de la zone à classer devait être arrêtée d'un commun accord par le maire de ST-MALO, M. MANDRET ingénieur des ponts-et-chaussées et M. COUASNON.

Cet accord n'a pas été réalisé.

M. COUASNON expose à la commission l'intérêt qu'il y aurait à préserver la visibilité sur les remparts de la ville de ST-MALO aussi bien à partir de la gare que de la direction de ST SERVAN-SUR-MER et de PARAME.

L'arrêté ministériel du 26 mai 1939 a inscrit à l'inventaire des sites tous les terrains faisant partie du domaine public maritime et compris entre la mer et une ligne reliant l'angle ouest de l'ancienne annexe de l'hôtel Victoria à la petite cale de descente à la grève située à la pointe du château de ST-MALO. A cette occasion, M. COUASNON signale que la rédaction de l'arrêté laisserait supposer que, seule, la partie du domaine maritime située sur SAINT-MALO serait protégée, alors qu'en réa-

.../...

lité la décision intéresse également SAINT-SERVAN-SUR-MER puisque l'ancien hôtel Victoria est sur le territoire de cette commune.

En tout état de cause, M. COUASNON estime que cette protection est insuffisante et demande le classement parmi les sites de l'ensemble du domaine maritime de ST-MALO ou, à défaut, des terrains situés à l'ouest d'une ligne figurant en vert sur le plan présenté à la commission.

M. MANDRET expose que ce problème a été soumis à M. le Ministre des travaux publics et des transports dont l'avis est attendu.

Il appelle l'attention de la commission sur l'importance sans cesse accrue du port de ST-MALO dont le trafic a doublé depuis 1957. Le seul bassin utilisable par les navires de plus de 6000 tonneaux est le bassin VAUBAN d'où la nécessité du terre plein de la grande écluse dont l'aménagement nécessitera sans doute le détournement de la chaussée des Corsaires.

M. MANDRET estime qu'une mesure de classement entrainera des difficultés nouvelles pour la réalisation des aménagements que l'extension du port appelle de toute évidence.

M. PATTE expose que les constructions de l'Etat étant dispensées du permis de construire, il est d'autant plus indispensable qu'une mesure de classement vienne assurer la sauvegarde du site, ce qui n'empêchera nullement la réalisation des installations portuaires.

M. CORNON partage ce point de vue et insiste pour que la totalité du domaine maritime soit classée.

M. RICHELOT proteste contre le projet de déviation de la chaussée des corsaires qui longeant le bassin VAUBAN ménage un point de vue remarquable sur les remparts.

\* \*

La commission adopte le point de vue développé par les services des bâtiments de France et donne un avis favorable au classement parmi les sites de l'ensemble du domaine maritime du port de ST-MALO y compris la partie située à l'extrême sud qui se trouve sur le territoire de la commune de ST SERVAN-SUR-MER.

Le Président,  
Alexandre SITRN.

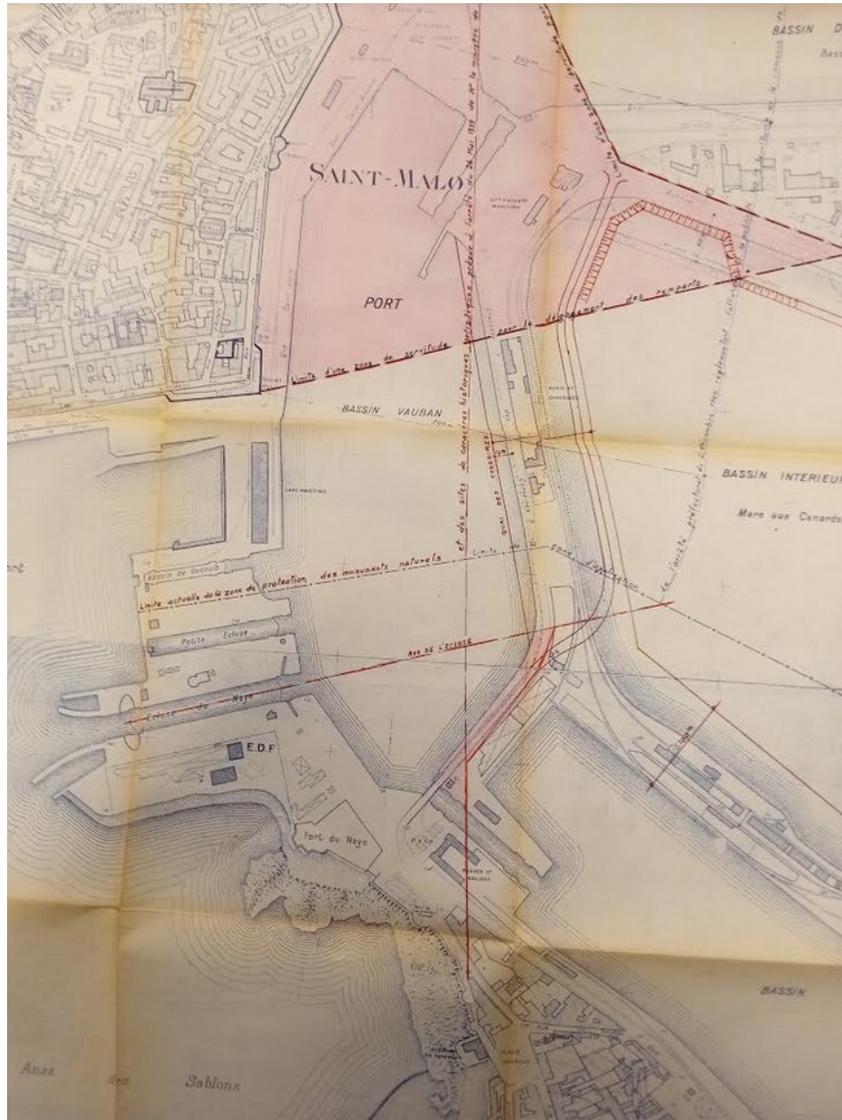
POUR EXTRAIT CONFORME,

Pour le Préfet et par délégation  
Le Chef de Bureau,

M. Neveu  
M. NEVEU

5.2. Il est clair que la volonté de protéger la perspective vers intra-muros, en particulier -mais pas seulement- depuis Saint-Servan, a toujours fondé la doctrine patrimoniale de Saint-Malo. Et qu'est directement concernée toute la partie portuaire à l' Ouest d'une ligne joignant l'ancien hôtel Victoria (près de la place Charcot à Saint-Servan) à la pointe du château, ce qui inclut tout le Naye, comme le montre cette carte de l'époque.

*Le Naye tout entier est à l'Ouest de la zone délimitée par la ligne verticale.*



5.3. On ne peut ici que souligner l'importance de la commission des sites de 1963 ; au cours de la dernière phase de la reconstruction de Saint-Malo et l'Architecte en Chef des Monuments Historiques Raymond CORNON (acteur principal de cette reconstruction avec Louis ARRETCHÉ) et l'Architecte des Bâtiments de France Henry COUASNON sont tous les deux membres de cette commission, et demandent d'une même voix le classement de la totalité du domaine public maritime, pour assurer la protection définitive de cette œuvre majeure que constitue la reconstruction de Saint-Malo, dans le respect du projet d'origine dessiné par Louis ARRETCHÉ en 1947. Lequel a d'ailleurs dit: « *La réussite de la reconstruction dépend avant tout du profil et de l'aspect des quatre façades, maritimes et portuaires, de la cité.* ».

5.4. La volonté de préserver la vue sur intra-muros se retrouve dans l'avis de l' ABF sur le projet de nouvel office du tourisme dans lequel on remarquera : « *les remparts de Saint-Malo sont connus dans le monde entier* ». Mais aussi : « *son échelle est contenue* » « *sur une surface minimaliste* »: le projet de gare du Naye est tout l'inverse...

PC 035 288 1 2 A 0 1 0 0

Maitre d'ouvrage :  
Ville de Saint-Malo  
Hôtel de ville - BP 147  
35408 Saint Malo

Architecte :  
eurl Cabinet Gilles GOURONNEC  
66 place d'Hexham - 35800 St Lunaire

Adresse du projet :  
CONSTRUCTION du NOUVEL OFFICE de TOURISME  
Esplanade Saint Vincent -35400 SAINT MALO

Date :  
le 6 juillet 2012

**NOTICE ARCHITECTURALE** PCMI 4

**1- Présentation de l'état initial du terrain et de ses abords :**  
Les remparts de St Malo sont connus dans le monde entier.  
Leur masse, ponctuée par le château, abrite et protège l'esplanade St Vincent, porte d'entrée principale de l'intra muros.  
Vaste espace ouvert sur le bassin Vauban, dévolu à la plaisance, et le bassin Duguay Trouin, plus concerné par la grande pêche et le transport du bois, ce lieu est par excellence le centre de rassemblement de tous les visiteurs.

Aujourd'hui encombré et peu lisible, il s'apprête à être rénové, et retrouvera sa vocation piétonnière. Ainsi disponible pour apprécier le spectacle du port, il est fonctionnellement logique d'y disposer l'office du tourisme.

Face à une situation aussi stratégique, le positionnement architectural de toute "pièce rapportée" doit s'argumenter d'un dialogue avec l'existant.

Si la seule vraie raison de construire est de répondre à un besoin fonctionnel, on ne peut, sous peine d'être fade se résoudre à y répondre en s'effaçant trop discrètement.  
L'histoire se compose, ce projet à l'immense chance d'y participer.

**2 - Les partis retenus pour l'insertion du projet dans son environnement**  
Il se présente comme un contre point en résonnance face aux remparts : par sa forme qui s'inspire des tours de Vauban,  
par son habillage en bastings de bois qui rappelle les brise-lames, par son développement qui fait penser à un coquillage.  
Il s'insère ainsi dans cet environnement d'origine militaire, ne l'oublions pas, comme un objet qui oppose lumière, ouverture, transparence, élancement, aux tonnes de pierres disposées là pour défendre, protéger, fermer.

Par ce jeu là, il s'insère justement dans le site.  
Son échelle est contenue, elle répond aux besoins fonctionnels de l'office de tourisme, disposés sur 2 niveaux.  
S'il sera perçu comme un "objet", il est bel et bien une réponse à un programme optimisé sur une surface minimaliste.

Document annexe à l'Arrêté  
Municipal en date du :  
**18 OCT. 2012**

5.5. Le projet du Naye est également en contradiction avec des déclarations de Mr A. ENTZER prédécesseur de l' ABF en poste actuellement, comme démontré par exemple dans le cadre du projet du 'Sémaphore' : « *Au cours de la discussion [avec Mr ENTZER] ont été aussi évoqués l'identité patrimoniale de la ville surtout définie par l'intra-muros et les malouinières, (...) du projet, l'impact de celui-ci sur le paysage maritime de la ville (...)* ». [https://www.ville-saint-malo.fr/medias/2019/01/E180150\\_35\\_saint\\_malo\\_semaphore\\_rapport\\_19\\_01\\_03.pdf](https://www.ville-saint-malo.fr/medias/2019/01/E180150_35_saint_malo_semaphore_rapport_19_01_03.pdf)

5.6. Le même souci du respect du patrimoine se retrouve d'ailleurs dans un autre avis de Mr ENTZER relatif à la tour de contrôle des écluses :

  
Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA CULTURE

Direction régionale des affaires culturelles de Bretagne  
Unité départementale de l'architecture et du patrimoine d'Ille-et-Vilaine

Dossier suivi par : Alexander ENTZER  
Objet : demande de permis de construire

SAINT-MALO AGGLOMÉRATION  
SERVICE COMMUN ADS  
18 CHAUSSÉE ÉRIC TABARLY - CS  
21826  
35418 SAINT-MALO CEDEX  
A Rennes, le 08/01/2019

---

numéro : pc28818A0268  
demandeur :  
adresse du projet : TERRE PLEIN ÉCLUSE DU NAYE - CONSEIL RÉGIONAL DE BRETAGNE  
CAPITANERIE - 35400 SAINT-MALO MME SAUMET-ROCHE CLAUDINE  
nature du projet : Restructuration 283 AVENUE DU GÉNÉRAL PATTON -  
déposé en mairie le : 04/12/2018 CS 21101  
reçu au service le : 07/12/2018 35711 RENNES CEDEX 07  
servitudes liées au projet : LCAP - abords de monuments historiques -  
Château, remparts...

---

L'immeuble concerné par ce projet est situé dans le périmètre délimité des abords ou dans le champ de visibilité du ou des monuments historiques désignés ci-dessus. Les articles L.621-30, L.621-32 et L.632-2 du code du patrimoine sont applicables.

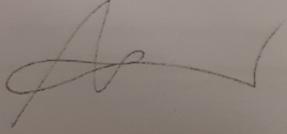
Ce projet, en l'état, est de nature à porter atteinte à la conservation ou à la mise en valeur du ou des monuments historiques ou des abords. Il peut cependant y être remédié. **L'architecte des Bâtiments de France donne par conséquent son accord assorti de prescriptions.** Par ailleurs, ce projet peut appeler des recommandations ou des observations.

Prescriptions motivées (1), recommandations ou observations éventuelles (2) :

(1)

- Le débord de la toiture de la surélévation ne dépassera pas le débord de la corniche haute du bâtiment existant.

Document annexé à l'Arrêté  
Municipal en date du :  
**01 FEV. 2018**  
VILLE DE SAINT-MALO

L'architecte des Bâtiments de France  
  
Alexander ENTZER

Copie est adressée au demandeur afin de l'informer qu'il ne pourra pas se prévaloir d'un permis tacite à l'issue du délai d'instruction en application de l'article R.424-4 du code de l'urbanisme.

En cas de désaccord avec l'architecte des Bâtiments de France, l'autorité compétente peut saisir, dans un délai de sept jours à compter de la réception du présent acte, le préfet de région (direction régionale des affaires culturelles) par lettre recommandée avec accusé de réception.

On remarquera: « *Ce projet est de nature à porter atteinte à la conservation ou la mise en valeur du ou des monuments historiques ou des abords* ».

Or ce projet du poste de contrôle de l'écluse était d'une emprise au sol d'environ 100 m<sup>2</sup> (~10 x 10) . Contre environ 3.700 m<sup>2</sup> pour la gare ferries projetée (SHON 7.250 m<sup>2</sup>), soit 37 fois plus, et 50 fois plus en longueur avec passerelle... Alors que dire d'un projet de gare au moins aussi haut et des dizaines de fois plus important en longueur et en surface...?

5.7. Dans le dossier de La Trinquette, pourtant bien plus petit que celui du naye, l' ABF a refusé le projet:

à l'architecte



Liberté - Égalité - Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA CULTURE

Direction régionale des affaires culturelles de Bretagne  
Unité départementale de l'architecture et du patrimoine d'Ille-et-Vilaine

Dossier suivi par : ANNICK CORBE  
Objet : demande de permis de construire

SAINT-MALO AGGLOMÉRATION  
SERVICE COMMUN ADS  
18 CHAUSSÉE ÉRIC TABARLY - CS  
21826  
35418 SAINT-MALO CEDEX

A Rennes, le 29/10/2021

---

numéro : pc28821A0191  
demandeur :  
adresse du projet : QUAI DU BAJOYER - BUREAU DU PORT DE PLAISANCE VAUBAN - 35400 SAINT-MALO  
CHAMBRE DE COMMERCE ET  
D'INDUSTRIE 35  
nature du projet : Construction bureaux  
M.GIRARD THIERRY  
déposé en mairie le : 11/09/2021  
2 AVENUE DE LA PREFECTURE  
reçu au service le : 17/09/2021  
35000 RENNES

servitudes liées au projet : LCAP - abords de monuments historiques - Ancienne Cathédrale Saint-Vincent (Rue St-Benoist) - Château, remparts... - Place Guy La Chambre - n° 2 ; Hôtel Hay - Rue d'Asfeld - n° 1 - Rue d'Asfeld - n° 7- ; Banque de France - Rue d'Asfeld - n° 5- ; Hôtel d'Asfeld - Rue de Chartres - n° 1

---

L'immeuble concerné par ce projet est situé dans le périmètre délimité des abords ou dans le champ de visibilité du ou des monuments historiques désignés ci-dessus. Les articles L.621-30, L.621-32 et L.632-2 du code du patrimoine sont applicables.

**Ce projet, en l'état, étant de nature à porter atteinte à la conservation ou à la mise en valeur de ce ou ces monuments historiques ou aux abords, l'architecte des Bâtiments de France ne donne pas son accord. Par ailleurs, ce projet peut appeler des recommandations ou des observations.**

Motifs du refus (1), recommandations ou observations éventuelles (2) :

(1) Le projet présenté, par le dessin des façades et la nature des matériaux retenus, ne correspond aux orientations de conservation et de mise en valeur des monuments historiques et ne répond pas à la réglementation en matière de protection des monuments historiques.

5.8. Cette volonté de préserver visuellement le patrimoine a donc été suivie par tous les ABF depuis bien avant la reconstruction, et avait été respectée en particulier lors de la construction des gares de la Bourse et du Naye, ainsi que de la piscine et de la salle de sports, du nouvel office de tourisme, du poste de commande de l'écluse, jusqu'et y compris le dossier le plus récent de La Trinquette

5.9. Elle est d'ailleurs explicitée dans le PADD en date de février 2020 : « *Toute nouvelle construction réalisée à proximité devra avoir des caractéristiques telles qu'elle ne puisse nuire à l'intérêt de l'ensemble [du patrimoine]* ». <https://www.ville-saint-malo.fr/medias/2020/06/2-PADD.pdf>, p 25.

5.10. Cette rupture historique avec la stratégie patrimoniale centenaire suivie à Saint-Malo est bien soulignée par cette expression tirée des présentations du Maître d' Ouvrage: "*Un belvédère sur la ville*", captant à des fins privées un superbe paysage patrimonial.

## Un belvédère sur la ville



[Source : <https://www.bretagne.bzh/app/uploads/sites/4/2022/06/Presentation-reunion-publique-Terminal-du-Naye-31-mai-2022.pdf>]

## 6. Bases de la contestation portant sur l'impact visuel

6.1. Il est parfois reproché aux opposants au projet de gare de porter leur critique sur la vue de la façade sud d'intra-muros depuis la digue des Sablons.

Or cette démarche repose sur :

- i) le constat que la digue des Sablons est pratiquement le seul lieu terrestre parmi les plus passants à Saint-Malo où il est encore possible d'admirer l'intégralité de la cité corsaire;
- ii) de très nombreux textes légaux ou juridiques.

En termes de jurisprudence, le projet du Naye montre un haut degré de "covisibilité" ou de "concurrence visuelle" très élevé (cf ¶ 4) entre un nouveau bâti et un patrimoine historique classé, dans un rayon de 500 m et au-delà.

L' APPSAM soutient en effet que cette covisibilité du projet doit s'apprécier tout autour du Naye, notamment depuis :

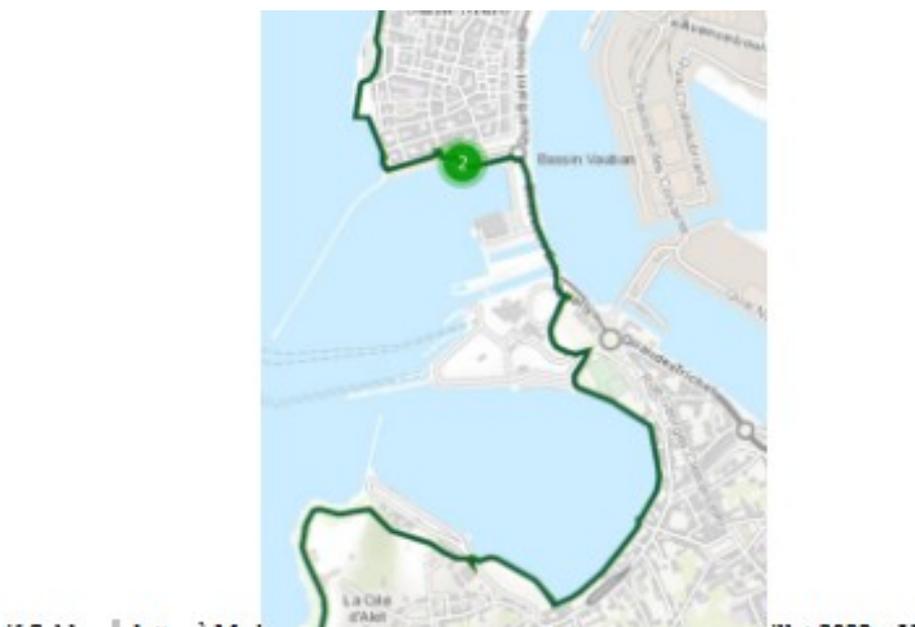
- la digue promenade des Bas Sablons ;
  - la Porte de Dinan et le pied des remparts ;
- (cf Annexe 2), pour la raison que ce sont des lieux normalement accessibles au public.

### 6.2. Le Conseil d' État

Cette affirmation est basée sur des décisions du Conseil d' État, de juin 2020 et déc 2022 notamment : « *Ne peuvent être délivrés qu'avec l'accord de l'architecte des Bâtiments de France les permis de construire portant sur des immeubles situés (...) à moins de cinq cents mètres d'un édifice classé (...) s'ils sont visibles à l'œil nu (...) en même temps que lui depuis un lieu normalement accessible au public, y compris lorsque ce lieu est situé en dehors du périmètre de cinq cents mètres entourant l'édifice en cause.* ».

Or les lieux mentionnés sont bien chacun « *un lieu normalement accessible au public* », où passent chaque année au bas mot plusieurs centaines de milliers de touristes et promeneurs.

Ces lieux sont en outre sur le GR34 (tracé en vert ci-dessous).



### 6.3. Tribunaux Administratifs

Le Tribunal Administratif de Grenoble (N° 1903750 – 22 mars 2022) a précisé que la covisibilité avec un immeuble classé ou inscrit s'apprécie à partir de tout point de la surface terrestre du territoire "*normalement accessible au public*", y compris les plans d'eau. En l'occurrence y compris, notamment, de la plage des Bas Sablons.

De même, le Tribunal Administratif de Nantes (31 mars 2023) a confirmé que cette covisibilité doit s'apprécier bien au-delà des cercles de 500 m (même jusqu'à 6 km dans certains cas).

Sur ces bases de jurisprudence, l' APPSAM soutient donc que la nécessité d'apprécier la covisibilité du projet à hauteur d'homme, notamment depuis la digue des Bas Sablons entre le phare et la rotonde sont totalement justifiées et recevables juridiquement.

### 6.4. Sur l' obligation de fournir des visualisations d'appréciation de covisibilité

Les procédures stipulent d'ailleurs l'obligation de fournir des visuels pertinents. Citons la DIREN de la Région Centre : « (...) *Dans les études préalables à la définition du projet, il est possible de vérifier sur une carte (...) ce qui permet de déterminer les points de vue qui présentent éventuellement un risque. Pour chacun de ces points de vues une simulation devra être réalisée afin d'évaluer l'impact visuel du projet.* » [François Bonneaud, paysagiste d.p.l.g., paysagiste-conseil].

Or dans le cas du Naye il manque toujours 2 visualisations fondamentales:

- le visuel à hauteur d'homme depuis la rotonde, le plus impactant visuellement;
- une visualisation tri-dimensionnelle, comme demandée d'ailleurs par la MRAEB.

### 6.5. Pour le grand public, un avis favorable de l' ABF est incompréhensible

Les exemples abondent de malouins soumis à des contraintes ou interdictions extrêmement rigoureuses émanant des Architectes des Bâtiments de France (ABF), portant parfois sur des détails ou sur des aménagements invisibles de la rue, qui ne sont nullement contestées ici.

*A contrario*, ils ne comprennent pas, et ne peuvent pas comprendre, que le projet de gare du Naye qui va balafrer la vue sur les remparts Sud (et même Est), et le château ait pu être avalisé par l' ABF en fonction:

- i) que le Collectif Sablons puis l' APPSAM ont sollicitée en vain par plusieurs courriers;
- ii) alors qu'il manque le visuel le plus impactant (depuis la rotonde);
- iii) alors que les visuels fournis sont en grand angle, de qualité moyenne voire piètre, et non représentatifs du champ visuel du regard humain;
- iv) sans aucune communication de la part de l' ABF dans le dossier d'enquête publique;
- v) alors que la MRAE Bretagne a souligné dans son Avis du 12 février 2024 la faiblesse de la démarche et la pauvreté des visualisations développées par la Région sur cette question [https://www.ille-et-vilaine.gouv.fr/contenu/telechargement/68818/558392/file/A3\_Pi%C3%A8ce%2011\_M%C3%A9moire\_R%C3%A9ponse\_a\_la\_MRAE\_TDN\_VEPF.pdf];
- vi) alors que la seule mention à cet égard qui ait été fournie par le Maître d' Ouvrage (et non par l' ABF) avant l' enquête publique soit "*La hauteur des constructions respectera les règles d'urbanisme et avis de l'ABF (actuellement 8m, sur 2 niveaux)*" [Source: https://www.bretagne.bzh/app/uploads/Rep\_Tech\_depose20201120.pdf] ou encore "*gabarit de 8*

*m''*) qui aurait été donné par l' ABF d'alors (en 2019 ?) apparemment sans autre précision (sur tout le Naye ?);

vii) alors que la seule mention figurant à cet égard dans le dossier d'enquête publique soit fournie non pas par l' ABF mais par le Maître d'Ouvrage (la Région) par un texte sibyllin: . « *La rive du bâtiment atteint, elle, une hauteur de 8m conformément aux attentes de l'ABF*». ce qui ne vaut pas preuve des directives données par l' ABF;

viii) qu'en d'autres circonstances l' ABF se soit opposé à des arbres devant les remparts, mais ne le serait pas à une construction de 200 m x 8 m;

ix) alors que [Source: culture.gouv.fr] :« *L'ABF promeut une architecture et une urbanisation de qualité, en tenant compte du **contexte** dans lequel les constructions doivent s'intégrer harmonieusement.* ».

**Or le projet de gare du Naye, sans passerelle et encore plus avec, avaliserait une rupture nette, historique avec la doctrine patrimoniale adoptée à Saint-Malo (au moins) depuis un siècle, en contradiction avec nombre de décisions de justice, et incompréhensible pour le citoyen ordinaire.**

**Ce qui en outre créerait un précédent légué aux générations futures, aux conséquences incalculables mais à coup sûr extrêmement dommageables pour Saint-Malo et son patrimoine.**

Et une atteinte inimaginable et irrémédiable à l'héritage mondialement connu laissé par VAUBAN, GARANGEAU, LA CHAMBRE, ARRETCHÉ...

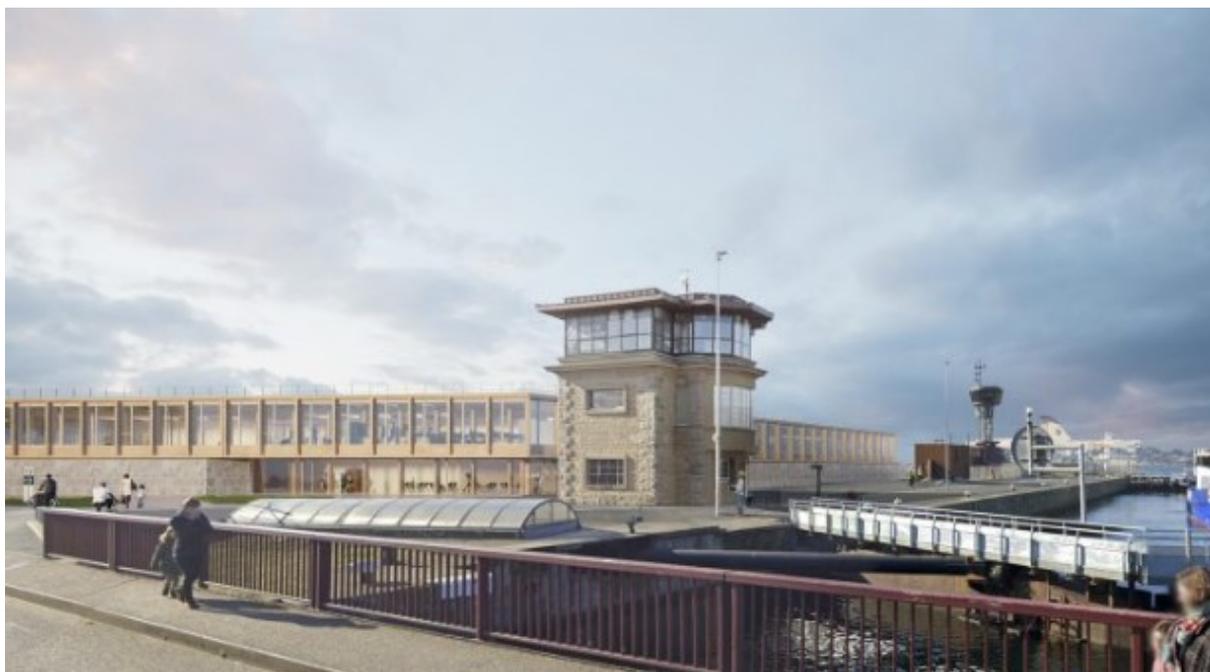
## 7. Impact visuel intra-muros de et vers Saint-Servan

Ce projet constitue également un obstacle visuel très important vers Alet / Sablons / Saint-Servan depuis la Chaussée Tabarly et le parvis de l' Office du tourisme.

Comme l'a indiqué Mr René COUANAU ancien député-maire de Saint-Malo le 14 août 2023 dans une communication publique, le projet en l'état établit une barre d'immeubles entre intra-muros et Saint-Servan, oblitérant également la vue vers le paysage typique servannais, les Sablons et Alet.

*Extraits de la lettre de Mr COUANAU: « C'est avec une très grande satisfaction que nous avons accueilli l'annonce d'un projet ambitieux, à la hauteur des enjeux, et celle de son financement exceptionnellement important par la Région Bretagne (...) Cependant, si les importants travaux envisagés pour les accès maritimes du terminal ne suscitent que l'approbation, le projet architectural de la nouvelle gare maritime et de sa passerelle soulève interrogations et craintes, que n'a pas apaisées la publication récente, par les services de la Région, de montages photographiques destinés à rassurer sur l'impact visuel de cette imposante construction (...) Il s'agit d'ériger entre Saint-Malo Intra-Muros et la partie maritime de Saint-Servan l'équivalent de deux barres d'immeubles (...) Nous avons bien compris les objectifs poursuivis par le Port et la Région (...) Mais faut-il, pour répondre à ces nécessités, construire en hauteur et d'un seul tenant ? Une gare maritime n'est pas une aérogare : sa construction s'inscrit dans un contexte maritime éminemment précieux et d'autres solutions moins compactes et moins élevées peuvent être trouvées. (...) Il faut remettre le projet à l'étude (...) de bien vouloir remettre le projet à l'étude, avant qu'une demande de permis de construire ne soit déposée. »*

Les visuels suivants en attestent [Référence dossier enquête publique: [https://www.ille-et-vilaine.gouv.fr/contenu/telechargement/68818/558392/file/A3\\_Pi%C3%A8ce%2011\\_M%C3%A9moire\\_R%C3%A9ponse\\_a\\_la\\_MRAE\\_TDN\\_VEPF.pdf](https://www.ille-et-vilaine.gouv.fr/contenu/telechargement/68818/558392/file/A3_Pi%C3%A8ce%2011_M%C3%A9moire_R%C3%A9ponse_a_la_MRAE_TDN_VEPF.pdf)];





Noter que ces visuels de la Région sont pris en hauteur et ne représentent pas une vision à hauteur d'homme au passage de l'écluse ou le long du bâtiment gare (on peut s'en rendre compte d'après la position des têtes des individus projetée sur l'arrière-plan). **L'impact réel est bien plus important.**

## 8. Impact visuel du terre-plein (petit bâti, véhicules etc)

D'une manière plus générale, l' APPSAM estime que le programme du Naye doit être une opportunité pour mettre en valeur la cité corsaire. Cela passe par une réduction forte des impacts visuels du projet sur les remparts sud. Non seulement l'impact visuel de la gare, mais aussi celui des autres installations portuaires implantées sur le terre-plein du Naye.

\* En conservant ce qui est nécessaire au fonctionnement du port, ce double impact doit être réduit :

\* En déplaçant ailleurs le petit bâti dont la présence sur site n'est pas strictement indispensable.

\* En travaillant sur la localisation, la forme et l'orientation du petit bâti indispensable, afin de réduire au maximum sa covisibilité avec les remparts depuis le lieu le plus passant (digue des Sablons).

\* En garant hors site les « remorques ventouses » qui y restent plusieurs jours (pourquoi prévoir face aux Sablons un emplacement pour 43 remorques non accompagnées (RNA) qui pourraient être garées ailleurs ?)....

\* En orientant vers le sol les éclairages qui, la nuit, éblouissent les servannais.

\* En supprimant les publicités lumineuses qui agressent le regard.

## 9. La passerelle

La passerelle sur 120 m dans le prolongement de la gare, serait très impactante visuellement (1ère image ci-dessous peu nette mais extraite des documents Région)



Le projet est prévu en 2 phases, la phase 2 concernant la réalisation du poste 1 et de la passerelle d'embarquement. Ce phasage est confirmé par le document remis aux participants à la réunion du avril dernier. La passerelle n'est donc pas abandonnée.

Le dossier ne propose aucune alternative: navettes électriques ou autres.

Avec un bâtiment à 2 niveaux, notamment le long de l'écluse, l'impact visuel désastreux du projet ne fera que s'amplifier puisque la passerelle doit rejoindre le niveau 2 au poste 1, donc à la même hauteur inacceptable, sur une longueur plus importante encore que celle du bâtiment lui-même.

Or l' Annexe 2 du Document IV (fourni séparément par l' APPSAM) montre que des dispositifs d'accès à passerelle en hauteur ne concernent pratiquement que les aéroports au-delà de 1 million de passagers / an, et donc que la plupart des ports du Nord-Ouest de l' Europe ne sont pas équipés de passerelles passagers hors peut-être croisières.

Pour ne prendre qu'un exemple local, prendre l'avion à Rennes ou Nantes se fait sans.



*Aéroport de Rennes, crédit photo: Le Télégramme/Lionel Le Saux.*

Qui plus est:

- en bout de passerelle, les passagers sont quand même amenés à descendre pour embarquer au Poste 1;
- la passerelle ne sert pas le Poste 2.

La passerelle n'est donc absolument pas justifiée; des navettes électriques seraient si besoin bien plus appropriées.

Et si elle était acceptée, comment refusera-t-on plus tard son extension au Poste 2, barrant définitivement toute ou presque la vue sur la mer ?

## 10. La question de l' UNESCO

### 10.1. Les fortifications Vauban classées à l' UNESCO

Saint-Malo est le site Vauban le plus riche, et pourtant inexplicablement non classé UNESCO, alors que 12 autres sites Vauban le sont, comme le montre la carte ci-dessous.



### 10.2. Les 10 critères de sélection

Pour figurer sur la Liste du patrimoine mondial, les sites doivent avoir une valeur universelle exceptionnelle et satisfaire à au moins un des dix critères de sélection, dont les 7 premiers ci-dessous.

- (i) *représenter un chef-d'œuvre du génie créateur humain ;*
- (ii) *témoigner d'un échange d'influences considérable pendant une période donnée ou dans une aire culturelle déterminée, sur le développement de l'architecture ou de la technologie, des arts monumentaux, de la planification des villes ou de la création de paysages ;*
- (iii) *apporter un témoignage unique ou du moins exceptionnel sur une tradition culturelle ou une civilisation vivante ou disparue ;*
- (iv) *offrir un exemple éminent d'un type de construction ou d'ensemble architectural ou technologique ou de paysage illustrant une ou des périodes significative(s) de l'histoire humaine ;*
- (v) *être un exemple éminent d'établissement humain traditionnel, de l'utilisation traditionnelle du territoire ou de la mer, qui soit représentatif d'une culture (ou de cultures), ou de l'interaction humaine avec l'environnement, spécialement quand celui-ci est devenu vulnérable sous l'impact d'une mutation irréversible ;*
- (vii) *représenter des phénomènes naturels ou des aires d'une beauté naturelle et d'une importance esthétique exceptionnelles ; (...)."*

Saint-Malo et sa baie incluent 6 fortifications Vauban, dont la Conchée, son chef d'œuvre selon beaucoup d'experts. Saint-Malo répond en totalité ou en partie aux critères (i), (ii), (iii), (iv), (v), (vii), alors que des fortifications Vauban déjà classées répondent à moins de critères.



Le fort de la Conchée bâti par Vauban au large de Saint-Malo (MIGUEL MEDINA / AFP)

### 10.3. La question de la « zone tampon »

Articles 104 et 105 relatifs au classement UNESCO: « Afin de protéger efficacement le bien proposé pour inscription, une zone tampon est une aire entourant le bien proposé pour inscription dont l'usage et l'aménagement sont soumis à des restrictions juridiques et/ou coutumières, afin d'assurer un surcroît de protection à ce bien. (...) « Une explication claire sur la manière dont la zone tampon protège le bien doit également être fournie. »

L'État partie a l' obligation de soumettre des informations sur tout projet important dans la zone-tampon au Centre du patrimoine mondial. et ce avant que des décisions difficilement réversibles ne soient prises.

Un classement de Saint-Malo à l' UNESCO aurait très vraisemblablement contraint le projet du Naye à respecter au moins devant les remparts une hauteur maximum très inférieure à 8 m.

## 11. Conclusions sur l'impact visuel du projet, la demande de l' APPSAM

Comme le disent plus de 18.000 signataires de la pétition lancée par le Collectif Sablons

**18,338**

Signatures

le projet de gare en l'état, sans passerelle et encore plus avec, porte une atteinte visuelle inacceptable au patrimoine mondialement connu de Saint-Malo.

Il marque en outre une rupture historique incompréhensible de la doctrine patrimoniale suivie à Saint-Malo depuis au moins un siècle.

Il crée un précédent aux conséquences incalculables, notamment en vue de la révision en cours du PLU.

**L' APPSAM demande que le projet soit revu dans le but de diminuer significativement l'impact visuel du projet, notamment à un maximum de 4 m devant les remparts et l'écluse.**

**Sujet :** [INTERNET] Port du Naye

**De :** Dr Amandine Bourdelais [REDACTED]

**Date :** 10/05/2024 08:30

**Pour :** pref-enquetes-publiques@ille-et-vilaine.gouv.fr

*Madame, Monsieur,*

*Je suis médecin urgentiste, et appelée à intervenir en urgence sur sites en hélicoptère. L'hélicoptère du SMUR se pose de nuit sur le Naye pour amener un blessé ou un malade, pris en charge ensuite par le SAMU ou les pompiers (le survol en hélicoptère de la ville étant interdit de nuit). Je n'ai pas vu dans le dossier d'enquête publique l'avis du SMUR sur la possibilité de continuer à se poser ainsi de nuit sur le Naye en toute sécurité (pour pilotes, patients, personnel médical, riverains) avec une gare (plus passerelle) de 250 m (350 m) de long par 9 m de hauteur (8 m + garde-corps etc), plus des bâtiments annexes, plus des mâts d'éclairage etc.*

*Bien à vous,*

*Amandine BOURDELAIS*

**Sujet :** [INTERNET] Terminal ferry du Naye - St Malo

**De :** antoine martinet [REDACTED]

**Date :** 10/05/2024 14:45

**Pour :** "pref-enquetes-publiques@ille-et-vilaine.gouv.fr" <pref-enquetes-publiques@ille-et-vilaine.gouv.fr>

Bonjour,

Par la présente, je souhaite vous faire part de mon avis concernant le projet qui est beaucoup trop grand et haut, ce qui dénaturerait fortement l'environnement.

Je vous remercie par avance de bien vouloir prendre en compte ce message.

Bien à vous,

Antoine Martinet

**Sujet :** [INTERNET] Terminal du Naye

**De :** nicole coulardot [REDACTED]

**Date :** 11/05/2024 10:19

**Pour :** pref-enquetes-publiques@ille-et-vilaine.gouv.fr

Le projet est beaucoup trop haut et masque l'intra muros qui est le trésor de St Malo.

Envoyé de mon iPhone

**Sujet :** [INTERNET] Terminal du naye: enquête publique

**De :** elisabeth Jolivet [REDACTED]

**Date :** 11/05/2024 11:54

**Pour :** "pref-enquetes-publiques@ille-et-vilaine.gouv.fr" <pref-enquetes-publiques@ille-et-vilaine.gouv.fr>

Dans le cadre de l'enquête publique concernant la modernisation du terminal ferry du Naye à Saint-Malo je tenais à vous faire savoir que ce projet me paraît surdimensionné par rapport au trafic actuel : 5 à 6 rotations du ferry pour l'Angleterre plus la venue du Commodore qui approvisionne Jersey. Le projet est inesthétique et bien trop haut ; il ne faut pas masquer la vue sur les remparts et l'intramuros.

Nous avons déjà une verrue avec l'horrible extension en "tôle noire" du théâtre et tout particulièrement quand on fait un tour des remparts.

De plus on nous parle tous les jours de la montée des eaux dont ce projet ne semble pas tenir compte.

Il serait souhaitable que le nouveau bâtiment ne dépasse pas 4m le long de l'écluse face aux remparts.

Saint-Malo fait partie de notre patrimoine et il faut le préserver et non pas l'enlaidir.

**Sujet :** [INTERNET] Projet d'aménagement du terminal ferry du Naye de Saint-Malo

**De :** monique DRIESCH [REDACTED]

**Date :** 11/05/2024 12:14

**Pour :** pref-enquetes-publiques@ille-et-vilaine.gouv.fr

Envoyé à partir de [Courrier](#) pour Windows

Objet : Projet d'aménagement du Terminal du Naye de Saint-Malo

Pour : Contribution à l'Enquête publique

Madame, Messieurs les commissaires enquêteurs,

Je reconnais que la modernisation du port ferry de Saint-Malo est une nécessité mais je conteste le volet terrestre du projet actuel : le bâtiment de la gare maritime et la passerelle pour leur impact visuel sur la ville, l'insuffisance de la prise en compte de l'élévation du niveau de la mer.

### **Le bâtiment de la gare maritime et la passerelle : leur impact visuel.**

Ce bâtiment de 2 étages, de 8m de haut et 200m de long, est situé à moins de 500 m de la ville intra-muros, le long de l'écluse, parallèlement, donc, aux remparts : dans sa conception, il fait front aux remparts, il en masque la vue. Cela est un fait. La question est de savoir sur quelle hauteur et sur quelle longueur s'étend ce masque.

L'impact visuel du bâtiment sur la ville aurait dû faire l'objet d'un débat transparent, objectif, sur la base de photomontages, de simulations comme demandé par le public. Ce débat n'a pas eu lieu. Il a été escamoté. Les simulations fournies dans le dossier d'enquête concernent un seul point jalon, très éloigné du terminal, et ne permettent pas de distinguer le bâtiment de la gare ferry et la Ville.

Or cet impact est considérable. Selon un géomètre expert indépendant, le bâtiment de la gare ferry masquerait la ville de 4m depuis le phare des Bas Sablons et de 5m depuis le bas de la Rotonde des Bas Sablons. Un masque de 4 à 5m de haut et sur une longueur de 200m dans un premier temps et de 317m dans un deuxième temps quand la passerelle sera réalisée avec le poste 1. Un écran de 4 à 5m de hauteur de la porte de Dinan à la Grand'Porte est une atteinte inacceptable, pour la malouine que je suis, à la beauté de la vue sur Saint-Malo, c'est une destruction irrémédiable de valeur patrimoniale.

### **Le dimensionnement de la gare et les besoins.**

La gare de 2 étages aurait une superficie de plus de 7.200 m<sup>2</sup>, en augmentation de 75% par rapport à la situation actuelle, bien au-delà des besoins du trafic et sans rapport

avec les besoins et l'attente de la population de Saint-Malo.

Cette augmentation de surface est sans commune mesure avec les prévisions du trafic de passagers, qui devrait progresser peu ou pas, le volet maritime du projet n'étant d'ailleurs pas conçu pour accueillir des ferries de plus grande capacité que ceux existant actuellement.

Elle ne se justifie pas non plus, par la complication des contrôles consécutive au Brexit : à ma connaissance aucun aéroport, aucune gare ferroviaire, aucun port en France et en Europe ne s'est agrandi pour s'adapter au Brexit. Le nouveau contexte et ses contraintes ont été gérés par la création et la mise en place de nouveaux automates facilitant les contrôles des voyageurs piétons. Quant aux véhicules (voitures et camions) dont le contrôle se fait manuellement, ils ne transitent pas par le bâtiment de la gare ferry et ne peuvent donc pas en justifier l'augmentation de superficie.

Cette augmentation résulte du parti pris du maître d'ouvrage de faire du bâtiment de la gare ferry un belvédère sur la ville, une construction qui attire l'œil. La conséquence du surdimensionnement de ce bâtiment « monumental » est de rechercher à en amortir le coût, non pas au travers de la billetterie, ce qui éloignerait les voyageurs, mais en accueillant des commerces, restaurant et bars dont la superficie qui leur est réservée est multipliée par 6 par rapport à l'existant.

Ces commerces ne répondent ni à l'attente des transporteurs maritimes dont les ventes à bord constituent une part importante de leur chiffre d'affaires, ni aux commerçants de Saint-Malo qui verront des concurrents s'installer au terminal du Naye.

En tant que Malouine, je n'ai pas besoin de la construction sur fonds publics d'un nouveau centre commercial à proximité de commerces, notamment mais pas exclusivement, ceux de la rue Clémenceau et de la rue Ville-Pépin, et d'Intra-Muros qui ne demandent qu'à vivre. Je n'ai pas besoin non plus de la création d'un belvédère pour admirer la mer et le départ de bateaux, je bénéficie pour cela des remparts de la ville, de la cité d'Aleth, de la digue des Bas Sablons et de bien d'autres possibilités.

### **Le projet et le changement climatique.**

La montée des eaux est une menace pour les installations projetées et pour la ville. Ces menaces ont été prises en compte dans le projet sur la base du PPRSM, Plan de Prévention des Risques de Submersion Marine de 2016, adopté début 2017, en rehaussant l'altitude des terres pleines.

Mais les prévisions concernant les changements climatiques et la montée des eaux ont considérablement changé depuis 2017.

La préfecture d'Ille-et-Vilaine a annoncé la révision du PPRSM de Saint-Malo. Il serait souhaitable d'attendre l'actualisation de ce PPRSM pour intégrer le projet du Terminal Ferry du Naye dans le plan global de protection de la Ville contre la montée inéluctable et beaucoup plus importante que prévu il y a 7 ans.

Cela serait une mesure de bon sens, d'efficacité, de cohérence de l'action publique et de

bonne gestion des fonds publics. Elle est recommandée par la MRAe, Mission Régionale d'Autorité environnementale dans son avis de février 2024. J'y souscris totalement.

**En conclusion** je conteste le projet actuel de bâtiment de la gare ferry qui est surdimensionné par rapport aux besoins et qui porte une atteinte désastreuse à une vue emblématique sur Saint-Malo, partie inhérente de sa richesse patrimoniale et historique. Je propose que le projet soit revu dans le cadre du nouveau PPRSM ce qui devrait conduire à rehausser les terre-pleins et par conséquent les ouvrages, tout en limitant le bâtiment ferry à un seul étage et en renonçant à la passerelle pour préserver la vue sur Saint-Malo et son patrimoine.

En vous remerciant de l'attention que vous accorderez à la lecture de cette contribution à l'enquête publique, je vous prie d'agréer, Madame, Messieurs les commissaires enquêteurs, l'assurance de mon entière et respectueuse considération,

Monique Driesch

**Sujet :** [INTERNET] TERMINAL DU NAYE - ST MALO

**De :** Nathalie Plantard [REDACTED]

**Date :** 12/05/2024 13:37

**Pour :** pref-enquetes-publiques@ille-et-vilaine.gouv.fr

Bonjour,

Je voudrais déposer une demande de réexamen du projet de rénovation et modernisation du Terminal du Naye à St Malo.

Je ne remets pas du tout en cause ces travaux qui s'avèrent nécessaires et indispensables au devenir du port de St Malo.

Par contre, je m'oppose au projet architectural proposé qui vient dénaturer notre magnifique patrimoine historique en masquant les remparts de St Malo.

J'habite à St Servan et ce projet vu des Bas-Sablons viendra masquer la ville intra-muros. De plus, si la passerelle voit le jour ce sera une aberration, visuellement parlant.

Merci de revoir ce projet afin de préserver à notre belle ville malouine la beauté visuelle et historique pour laquelle, elle est tant réputée.

Bien cordialement.

Nathalie Pinon

**Sujet :** [INTERNET] terminal du Naye

**De :** "Catherine Piron" [REDACTED]

**Date :** 12/05/2024 17:34

**Pour :** <pref-enquetes-publiques@ille-et-vilaine.gouv.fr>

Bonjour,

Malouine( et Servannaise ) de longue date,je vous adresse ici quelques réflexions d'une simple citoyenne au sujet de la modernisation du terminal ferry du Naye.

A la différence de la plupart des ports de commerce, celui de Saint-Malo a la particularité( et la contrainte) de se situer en coeur de ville, inséré entre la ville historique d'un côté et le promontoire de la Cité d'Alet de l'autre.Cette configuration constituera toujours une limitation au développement de l'activité du terminal ferry dont l'accès nécessite la traversée par les poids lourds d'une partie de la ville fortement urbanisée.....Saint-Malo ne sera jamais Cherbourg!

Sans nier la nécessité de la modernisation du terminal ferry et de la construction d'une gare maritime moderne et fonctionnelle, je pense qu'il convient de se garder de tout projet disproportionné,portant atteinte à la perspective sur un patrimoine classé dont il est important que les générations futures puissent continuer à bénéficier lors d'une simple promenade,facilement accessible à tous, sur la digue des Bas Sablons.

Actuellement l'activité du terminal ferry c'est une traversée quotidienne de la Brittany ferries avec accostage du ferry durant 2 heures30mn pour débarquement et embarquement des véhicules et des passagers ,et le prochain navire prévu en 2025,bien qu'un peu plus long ne transportera pas plus de passagers.Quant à la compagnie Condor ferries qui dessert le Iles Anglo-Normandes,elle assure en haute saison 3 traversées par jour( inchangé depuis des années avec ou sans Brexit). Ce trafic ne paraît pas justifier une augmentation de surface de la gare maritime de 75%,.d'autant plus,qu'à la différence d'un aéroport ,il n'y a pas de passagers en transit.Il semblerait effectivement raisonnable ,en augmentant la surface de la gare de "seulement" 50% , d'abaisser à un seul niveau la partie du bâtiment prévue le long de l'écluse face aux remparts,évitant ainsi de dénaturer la vue sur un site historique . Une fois encore,gardons nous de tout sur-dimensionnement,sachant qu'il existe déjà, en plein milieu du port,face à la porte de Dinan,une gare maritime datant des années1960- 1970,totalement inoccupée actuellement!

Enfin,en ce qui concerne les travaux de dragage prévus dans l'avant-port ,que deviendront les sédiments de dragage et en particulier où seront ils stockés avant leur ré-utilisation éventuelle? En espérant qu'ils ne viendront pas grossir ceux déjà déposés à l'extrémité de l'anse des Bas Sablons(au niveau de l'ancienne piscine du Naye) lors de la construction du terminal ferries dans les années 70,amputant un peu plus ce qui reste de plage et compromettant sans doute l'extension du port de plaisance...

En espérant que ces quelques réflexions "de bon sens" seront prises en compte

Cordialement

Catherine Piron  
[REDACTED]  
[REDACTED]

**Sujet :** [INTERNET] projet de modernisation du terminal ferry à St Malo

**De :** Jean GAUTTIER [REDACTED]

**Date :** 12/05/2024 17:49

**Pour :** pref-enquetes-publiques@ille-et-vilaine.gouv.fr

Je me permet vous écrire concernant la passerelle prévue pour la modernisation du terminal ferry à St Malo.

Ce projet ne tient pas compte de la relation visuelle historique, entre l'intra-muros et le quartier des Bas Sablons de St Servan. La hauteur prévue établira une barrière définitive alors que la vue de St Servan sur l'intramuros ou sur St Servan depuis la porte de Dinan, est l'atout touristique, patrimonial, principal de ce secteur de la ville.

Quel dommage de ne pas tenir compte de ce qui reste de la beauté de ce site malmené depuis 50 ans.

cordialement,

Jean Gauttier , [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

**Sujet :** [INTERNET] enquete publique - nouvelle gare maritime - St Malo

**De :** Coppalle-Rengnet [REDACTED]

**Date :** 12/05/2024 18:25

**Pour :** pref-enquetes-publiques@ille-et-vilaine.gouv.fr

Monsieur le Préfet,

[REDACTED], j'ai pris le temps de consulter le dossier d'enquête publique au sujet du projet de nouvelle gare maritime du Naye.

Je suis assez étonné de la volumétrie de ce projet qui va barrer un paysage remarquable. Je n'arrive pas à comprendre le motif de ce volume, si ce n'est l'installation d'un duty free de nature à rapporter à la compagnie et à l'exploitant du port.

Il me semble que le projet mérite d'être retravaillé, dans le sens d'un bâtiment à un seul étage avec des proportions beaucoup plus modestes.

Le site est remarquable et ne souffre pas d'improvisations esthétiques.

Mon avis sur le projet actuel est négatif.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'expression de mes salutations distinguées,

Michel Coppalle

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

**Sujet :** [INTERNET] Ile et Vilaine - St-Malo

**De :** Andrée Parent Collin [REDACTED]

**Date :** 12/05/2024 21:40

**Pour :** pref-enquetes-publiques@ille-et-vilaine.gouv.fr

Nom:  
Andrée Parent

Message:

[REDACTED], je m'oppose à cette transformation radicale...ne tenant pas compte de l'histoire et de l'esthétisme de l'endroit. Une transformation que je trouve désolante....!

E-Mail:

[REDACTED]

## Terminal du Naye

Pour parler des travaux prévus pour le terminal ferry, il faut à mon avis faire un peu d'histoire pour avoir un avis sur l'avenir;

Au début des années 60 tout ce qui concerne la gare maritime, le terre-plein du Naye et les bâtiments qui sont dessus, le port des Bas-Sablons y compris la promenade qui borde les Bas-Sablons n'existaient pas. Sans parler de la percée qui rejoint actuellement le bassin Bouvet aux Bas-Sablons.

Tout ce qui était prévu initialement n'a pas abouti à terme pour des raisons qu'il ne me semble pas opportunes de développer ici.

La baie des Bas-Sablons était une grève peu accueillante où la seule infra structure existante était la retenue d'eau qui fait piscine entre le fronton côtier et le port des Bas-Sablons proprement dit. Pour les habitants de ce quartier l'espace était totalement dégagé et la perspective sur toute la baie et les remparts était sans obstacle visuel et magnifique. Difficilement imaginable actuellement.

La salle omnisports, la piscine et les bâtiments portuaires ont en grande partie réduit cet espace visuel. L'arrivée des véhicules divers et les infrastructures d'accueil des ferrys et des catamarans n'ont fait qu'enlaidir et embouteiller le site.

Les travaux prévus vont encore aggraver la pollution visuelle en ne parlant que de cela.

On peut évoquer également la dégradation de l'ensemble du site touristique, les désagréments pour les riverains, le coût financier et environnemental autre que visuel, le risque d'embolisation et j'en passe.

J'ajouterai que "pour ne pas effrayer la population » les risques de submersion sont sous évalués et le rehaussement des infrastructures est très probablement illusoire à terme; c'est à dire dans les 50 ans à venir, voir avant; mais la plupart d'entre nous ne seront plus là.

Concernant le fonctionnement portuaire, il semblerait que le temps d'attente pour avoir une place disponible en voiture venant d'Angleterre sur le ferry est très long ( plus de 3 mois). Donc il y a potentiellement de la demande.

Donc est-il souhaitable d'augmenter les capacités d'accueil? À mon avis, c'est une fuite en avant avec aggravation des problèmes cités plus haut.

Faut-il préserver le patrimoine et améliorer l'environnement? Oui, certainement.

Ne voulant pas être passéiste ni décliniste, je pense qu'il faut revoir le projet, alléger le site en supprimant ce qui pourrait être installé ailleurs ( salle omnisports, l'ancienne piscine), faire en sorte que les nouveaux bâtiments nécessaires soient le moins visibles possible, moderniser en tenant compte de toutes les contraintes et ne pas balafrer encore plus le site.

Benoît Camberlein

**Sujet :** [INTERNET] Enquête publique terminal ferry du Naye

**De :** APPSAM SAINT-MALO [REDACTED]

**Date :** 12/05/2024 22:02

**Pour :** PREF35 DRLP pref-enquetes-publiques <pref-enquetes-publiques@ille-et-vilaine.gouv.fr>

Animatrice de sorties et visites culturelles je ne peux accepter l' installation du terminal ferries du Naye que dans des proportions raisonnables ou la beauté de la ville ne soit pas dégradée. C'est la raison principale pour laquelle les touristes viennent visiter la ville

Ces travaux doivent impérativement prévoir une montée des eaux importante qui sera très difficile à gérer. Il faut y penser maintenant car ce sera une PRIORITE.

Je signe donc CONTRE la proposition actuelle du projet

Cordialement

Madeleine Hernandez

**Sujet :** [INTERNET] terminal du Naye Saint-MALO

**De :** Jacques MACE [REDACTED]

**Date :** 12/05/2024 22:24

**Pour :** pref-enquetes-publiques@ille-et-vilaine.gouv.fr

Madame, Messieurs de l'enquête publique du terminal du Naye à St MALO.

Comme beaucoup de personnes, je pense que ce projet est nécessaire, mais il y a des MAIS.

Le principal problème porte sur le sujet de la submersion marine...

- Toute la ville de Saint-MALO est concernée par le sujet,
- Toute la ville est en attente des conclusions des services de l'Etat sur la nouvelle hauteur de référence de la hauteur de submersion....
- Tout le monde sait que cette référence sera supérieure aux références actuelles.

Pourquoi la Région s'obstine à faire la politique de l'autruche sur ce sujet de cote de référence du terre plein de la gare maritime..

La question est: est-il à la bonne cote de référence?????

Effectivement, il y contradiction dans tous les propos sur le hauteur finale du projet..

Si le terre plein est plus haut..( 8,34+ 0,XX) le niveau final NGF du bâtiment prévu serait de fait plus haut...

Il convient de réduire au maximum l'amplitude de cette contrainte...MOE, MOA changez de logiciel... les poutres en lamellé-collé sont de nature plus hautes que les ossatures métalliques !!!

Autre point sensible, la passerelle .... pour couper l'horizon, c'est gagné.... pour mieux voir les remparts, il faut s'éloigner... avec cette passerelle, plus moyen de voir Intra-Muros depuis St SERVAN....Si une passerelle est nécessaire pour des raisons de sécurité à l'embarquement, **elle doit être dans la hauteur du RCH..au niveau du terre plein.... sa conception ne doit pas créer d'obstacle à la vue des riverains de St SERVAN.**

Évidemment, mes propos ne portent en aucune façon sur **les ouvrages maritimes qui sont d'une nécessité absolue.**

Jacques MACE [REDACTED]

# APPSAM

[appsamsaintmalo@gmail.com](mailto:appsamsaintmalo@gmail.com), [www.saintmalocollectifsablons.fr](http://www.saintmalocollectifsablons.fr)

## Saint-Malo, modernisation du terminal ferries du Naye

### ***Contribution à l'Enquête Publique - Document IV: dimensionnement de la gare, passerelle, PLU, coût***

Madame, Messieurs les Enquêteurs Publics,

Le Conseil Régional de Bretagne projette de moderniser le terminal ferries du Naye à Saint-Malo.

La présente contribution à l'enquête publique porte sur le surdimensionnement de la gare, largement à l'origine de l'impact visuel inacceptable du projet de gare (même sans passerelle mais encore plus avec) en regard du patrimoine mondialement connu qui le jouxte, ainsi que sur certains aspects associés: passerelle, PLU, coût et investissements.

Très respectueusement,

Gérard COLLIN

Président de l' APPSAM, Saint-Malo



***Rappel: ce Document IV fait suite aux Documents I à III soumis précédemment par l' APPSAM.***

*Association pour la Protection et la Préservation du Patrimoine matériel et Immatériel de Saint-Malo*  
[www.appsamsaintmalo.fr](http://www.appsamsaintmalo.fr), [appsamsaintmalo@gmail.com](mailto:appsamsaintmalo@gmail.com)

## 1. Le surdimensionnement de la gare exprimé en m<sup>2</sup>

La surface utile de la future gare est de 7.239 m<sup>2</sup>, dans un bâtiment 'trityque' sur 2 niveaux d'environ 200 m de longueur, prolongé à terme par une passerelle (non représentée ci-dessous) de longueur 120 m x hauteur 7 m qui relierait l'étage au Poste 1.



Avec 7.239 m<sup>2</sup>, le projet est 75% plus grand que la gare maritime actuelle de 4.132 m<sup>2</sup>.

L' APPSAM a effectué une étude comparative (ci-jointe Annexe 1) des surfaces de gares aériennes ou maritimes de l' Ouest Européen: aucune autre gare maritime ou aéroportuaire n'atteint et même approche 7.239 m<sup>2</sup>, même à près d' un million de passagers par an. Les surfaces de gares maritimes équivalentes en termes de trafic se situent entre 2.000 à 4.000 m<sup>2</sup>. Par exemple : l'aérogare de Rennes a vu passer dans son aérogare 856.000 passagers en 2019 pour une surface de seulement 3 700 m<sup>2</sup>, contre 300.000 à 350.000 passagers piétons au Naye, soit à Rennes quasiment la moitié de m<sup>2</sup> pour un trafic passagers de l'ordre de 2,5 fois celui du Naye.

Plus précisément, l'étude comparative ci-jointe montre également que les surfaces ramenées au nombre de passagers y transitant physiquement (piétons) se situent typiquement aux environs de 100 passagers / m<sup>2</sup>, voire bien au-delà. Même en intégrant un effet logique d'échelle, la gare du Naye à Saint-Malo, déjà parmi les moins performantes aujourd'hui à cet égard (70 passagers / m<sup>2</sup>, idem l'aéroport de Rennes), « plongerait » à quelque 40 passagers / m<sup>2</sup>.

Pour ne prendre que l' Ile & Vilaine, même si l'on admet bien volontiers que l'aéroport de Rennes n'a que peu de vols non-Schengen (Londres), l'écart de plus de 5 fois en termes de passagers / m<sup>2</sup> (Rennes 200, Saint-Malo 40) est incompréhensible.

## 2. Les prévisions de trafic

Le trafic fret et passagers de Saint-Malo est malheureusement en baisse constante depuis les années 2000. Il n'existe aucun indicateur pour laisser penser que cette tendance sera inversée (pas de ferroutage, pas de liaison avec l'Irlande). Ce constat est également celui du document indépendant présenté au ¶ 4.4.

Le Brexit a considérablement fait reculer le trafic passagers, notamment sur Jersey/Guernesey (Condor Ferries): crise économique en Grande Bretagne, moins de résidents britanniques en Bretagne, chute de la Livre sterling par rapport à l' Euro. Même si des mesures partielles prises en 2023 allégeant l'obligation de passeport ont été mises en œuvre, mais pour le moment seulement pour Jersey et seulement pour des voyages aller-retour dans la même journée. En 2023, les niveaux pré-Brexit et pré-Covid n'étaient pas encore été retrouvés.

D'une manière générale, l'activité entre France et Angleterre a reculé au profit de l' Irlande qui grâce au Brexit connaît une très forte expansion de son commerce maritime; Saint-Malo qui n'a pas de ligne sur l' Irlande, est malheureusement un des perdants du Brexit.

Dans ce contexte, Brittany Ferries met en place une ligne de ferroutage entre Cherbourg et Bayonne, et envisage une gare multimodale de fret à Gaël (Ille & Vilaine): l'essentiel des développements de Brittany Ferries ne porte pas sur Saint-Malo.

Au Naye, même avec la nouvelle gare les fréquences de rotation des navires seront inchangées: il n'y aura pas plus de départs et d'arrivées de ferries avec la nouvelle gare.

De même, la capacité des navires restera inchangée entre le *Bretagne* et le futur *Saint-Malo* (à l'exception du nombre de camions transportés, mais dont les chauffeurs ne passent pas par la gare maritime) : 1290 sièges pour le *Saint-Malo* contre 1300 pour le *Bretagne*. Or le 1er facteur dimensionnant une gare est le nombre de passagers pouvant embarquer/débarquer (quasiment) en même temps. Et il faut aussi rappeler que seuls les piétons (la moitié en 1ère approximation) traversent physiquement la gare, soit 300.000 voire 350.000 passagers par an seulement.

Le port de Saint-Malo, ainsi que le dit la Région elle-même, ne pourra pas accueillir de plus grands bateaux que le futur *Saint-Malo*, le port étant handicapé par son très fort marnage et son chenal d'accès étroit et peu profond.

Le dimensionnement de la gare maritime n'aura aucune influence sur le nombre de passagers. Le développement du trafic ne dépend que de la qualité des ouvrages techniques maritimes et portuaires, de navires modernes, plus écologiques, d' horaires et destinations proposés.

Globalement, la Région envisage une croissance à terme de trafic passagers de + 25%, hypothèse qualifiée de "maximaliste" par la Région elle-même (la prévision initiale était de +7,6% - la Région n'explique pas le passage à +25%), et sans aucune commune mesure avec les 75% d'accroissement des surfaces utiles de la gare.

Et ne parlons pas de l'hypothèse futuriste d'un tunnel entre Jersey et le département de la Manche. Ce scénario manque encore de crédibilité, même s'il a pris un peu d'épaisseur dernièrement\*, mais il indique à tout le moins que le surdimensionnement du projet de gare le rend encore plus vulnérable.

\* [[https://www.lemonde.fr/m-le-mag/article/2024/05/03/jersey-et-guernesey-revent-d-un-autre-tunnel-sous-la-manche\\_6231299\\_4500055.html](https://www.lemonde.fr/m-le-mag/article/2024/05/03/jersey-et-guernesey-revent-d-un-autre-tunnel-sous-la-manche_6231299_4500055.html)]

### 3. L'introduction du système EES ('Entry Exit System')

L'entrée en vigueur du Brexit va imposer un contrôle renforcé des passagers par l' EES, décrit en Annexe 2.

Il ne multipliera pas les temps de contrôle par 3 à l'encontre des déclarations de la Région. Il est au contraire destiné à diminuer considérablement le temps de traitement des passagers par rapport à un enregistrement 'manuel'. Il ne peut justifier d'augmenter la surface de circulation des passagers de 1.789 m<sup>2</sup> à 4.351 m<sup>2</sup>, soit plus du double.

En effet, pour ce qui concerne le dimensionnement de la gare, l' EES ne concerne que :

- les passagers non-Schengen, essentiellement les britanniques [informations contradictoires pour l' Irlande - de toute manière Saint-Malo n'a pas de ligne sur l' Irlande];
- les passagers piétons (les passagers véhiculés ne passant pas physiquement par le bâtiment de la gare);
- les voyages de court séjours courts, les séjours longs (saisonniers, étudiants etc) relevant d'une procédure allégée; cf Annexe 2.

Sur les 700.000 passagers passant actuellement par an par le Naye, on peut estimer:

- qu'une moitié est véhiculée;
- que sur les 300.000 voire 350.000 piétons, probablement 250.000 sont britanniques (évaluation approximative faute de données fournies par la Région);
- qu'une partie de ces 250.000 sont des voyageurs récurrents (travailleurs frontaliers, anglais ayant une 2<sup>de</sup> résidence en France), dont le contrôle sera accéléré à terme car leurs données seront enregistrées 3 à 5 ans une fois pour toutes par l' EES;
- que certains d'entre eux auront déjà été enregistrés à d'autres frontières Schengen;
- qu'à terme, une bonne partie des passagers sera pré-enregistrée à domicile avant d'arriver au au Naye.

Au total, on peut estimer qu'à terme en première analyse seulement 1/4 des passagers devra être traité par l' EES totalement et intégralement en gare.

Pour ce qui concerne les délais de franchissement des frontières, des craintes ont été exprimées, craintes loin d'être partagées: *"L'EES va faciliter et fluidifier le franchissement des frontières en automatisant des tâches fastidieuses qui étaient auparavant assurées manuellement par les agents de contrôle, comme par exemple le calcul de la durée de séjour autorisée restante ! L'information sera disponible immédiatement, accessible de tous les points équipés, sûre, fiable et virtuellement infalsifiable."* [Source: <https://www.axa-schengen.com/fr/news/ees-controles-frontieres-europeennes>].

Ces craintes sont encore moins partagées par Getlink, l'opérateur du tunnel sous la Manche [[https://www.francetvinfo.fr/replay-radio/l-interview-eco/le-tunnel-sous-la-manche-represente-25-des-echanges-marchands-entre-la-grande-bretagne-et-l-ensemble-des-pays-europeens-estime-l-exploitant-getlink\\_6502352.html](https://www.francetvinfo.fr/replay-radio/l-interview-eco/le-tunnel-sous-la-manche-represente-25-des-echanges-marchands-entre-la-grande-bretagne-et-l-ensemble-des-pays-europeens-estime-l-exploitant-getlink_6502352.html)]. Extraits de l'interview:

***"Le Brexit implique notamment la fin de la liberté de circulation, avec deux nouvelles formalités, le nouveau système d'enregistrement des données à l'entrée de l'Union européenne entre en vigueur à l'automne prochain. Y êtes-vous préparés ?***

*Nous sommes totalement prêts. La sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne, ces nouveaux systèmes EES, à chaque fois, pour nous, ce sont de nouvelles formalités. Et ces formalités, on a décidé non seulement de nous y adapter, mais d'en profiter pour renforcer notre compétitivité en faisant mieux que la plupart de nos concurrents.*

***Les Britanniques représentent 70%\* du trafic passager.***

*Oui, c'est ça. Donc ces nouvelles formalités EES (Entry Exit System), c'est un nouveau système qui verra de nouveaux contrôles se réaliser pour les ressortissants de pays tiers. Les pays tiers, ce sont les pays qui ne sont pas les pays dans la zone Schengen. Le Royaume-Uni fait partie des pays qui ne sont pas dans la zone Schengen, qui n'y a jamais été d'ailleurs.*

[\* : le % de passagers britanniques sur Brittany Ferries est probablement du même ordre]

***Et vous, vous ne voulez pas de liste d'attente, vous ne voulez pas que les gens attendent longtemps, puisque c'est ça votre avantage compétitif notamment.***

*Oui, la grande force du tunnel, c'est que ça va vite, c'est que ça marche bien et ça continuera de marcher bien. Nous avons beaucoup investi, 80 millions d'euros, pour être prêts pour ces nouvelles formalités qui continueront à se faire sur nos terminaux dans de bonnes conditions. On a aussi augmenté la taille de nos différentes infrastructures pour avoir un débit qui sera le même que celui que nous avons aujourd'hui.*

***Et donc vous espérez qu'il n'aura pas d'impact...***

*On fait plus qu'espérer. On a fait des jumeaux numériques complets de nos deux terminaux pour modéliser tout ça, pour les autorités, pour nous assurer que ça marche bien. Si on revient un tout petit peu en arrière, on nous avait dit avec le Brexit qu'il y aurait des heures et des heures de queue pour monter à Paris et à Londres, ce n'est pas arrivé. De la même façon, ça n'arrivera pas parce que grâce au digital, grâce au travail du quotidien de nos équipes, grâce au travail avec les autorités françaises et britanniques, on a préparé tout ça. Et donc cette date d'entrée en vigueur des EES, aujourd'hui, ne nous inquiète pas du tout. Au contraire, on la voit comme un avantage complémentaire en faisant mieux que d'autres opérateurs."*

Il est évident que le Naye doit se doter de kiosques modernes d'enregistrement; tels que:

- SITA [www.sita.aero/solutions/sita-at-borders/border-management/sita-border-control/](http://www.sita.aero/solutions/sita-at-borders/border-management/sita-border-control/)
- Thalès [www.thalesgroup.com/en/markets/digital-identity-and-security/government/eborder/entry-exit-system](http://www.thalesgroup.com/en/markets/digital-identity-and-security/government/eborder/entry-exit-system),

ce qui modernisera grandement le 'look' désuet des postes de contrôle actuels.

Donc il est certes légitime d'adapter le contrôle passagers au Brexit, mais sans que cela puisse justifier une augmentation de surface de la gare de 75% et un doublement du circuit passagers.

Au final il est très plausible que le monde maritime, qui a toujours été en retard sur l'aéronautique civile et maintenant sans doute aussi sur le ferroviaire, s'effraie indûment d'une automatisation des contrôles de frontière déjà très utilisés dans les aéroports internationaux.

## 4. Alors quels arguments pour expliquer le surdimensionnement de la gare?

4.1. Pour expliquer le sur-dimensionnement de la future gare maritime, on peut suivre plusieurs pistes:

- de manière certaine, explicite, le parti architectural retenu, lequel répond à un cahier des charges demandant un bâtiment « emblématique » "un signal fort" : ¶ 4.2. ;
- sans doute le choix d'une circulation longitudinale des passagers: ¶ 4.3. ;
- et enfin sans doute aussi un objectif implicite: développer une activité économique annexe : ¶ 4.4.

### 4.2. Le concept architectural

Dans son document 4 pages distribué lors de la réunion qu'elle a organisée le 5 avril dernier, la Région Bretagne écrit: « *Le terminal du Naye est un emblème pour l'activité touristique et l'accueil d'évènements* ».

D'autres documents indiquent qu'il doit être "un signal fort" dans le paysage portuaire malouin.

Clairement, l'APPSAM dit : "**non !**".

C'est le patrimoine architectural de Saint-Malo qui est emblématique. Aucun touriste ne viendra à Saint-Malo pour sa gare maritime.

C'est le Palais du Grand Large qui, sur plus de 8.000 m<sup>2</sup>, a vocation à accueillir l'évènementiel. Aucune construction nouvelle destinée à l'évènementiel n'est justifiée avec, de plus, une rentabilité qui reste à prouver.

*Note: le présent paragraphe ne porte en aucune manière sur l'esthétique du bâtiment de gare projeté, qui n'appelle aucun commentaire de la part de l'APPSAM.*

### 4.3. La circulation longitudinale des passagers

Le choix a été fait de faire circuler les passagers dans le sens de la longueur de la gare.



Au niveau bas, le parcours "*continue*" (sic) *et intuitif*" suit rigoureusement toute la longueur du bâtiment en forme de triptyque, ici depuis l'extrémité de la gare sise aux ruines du fort du Naye, jusqu'à l'autre extrémité de la gare le long de l'écluse.

Or le concept classique d'une petite gare ferroviaire ou maritime est plutôt au contraire de faire traverser la gare dans le sens de sa largeur, comme à la gare du Naye actuelle, à l'aéroport de Rennes etc.



Ce choix qui consomme beaucoup de m<sup>2</sup> paraît incompréhensible.

En outre la configuration à 2 niveaux consomme elle aussi beaucoup de m<sup>2</sup> en escaliers et ascenseurs.

#### 4.4. Les activités commerciales annexes

Ce document de la Société SWONE (société de conseil maritime et portuaire) évoque clairement la nécessité d'activités commerciales annexes sans lien avec la gestion de l'activité maritime, ni avec la Délégation de Service Public reçue par l'opérateur portuaire.



##### L'infrastructure de la nouvelle gare maritime

Un investissement rendu nécessaire compte tenu de la vétusté des installations existantes et les évolutions de la réglementation.



##### Prospective

L'investissement ne peut pas être amorti avec l'usage actuel au risque de faire supporter aux clients des terminaux une surcharge qui réduirait sensiblement le niveau d'attractivité du port de Saint-Malo.

Cela confirme le cahier des charges d'un bâtiment à deux étages (-9 m) pour l'usage à d'autres activités.

- RDC : Hors saisons, en partie salle de réunions et/ou événementiel, y compris expositions temporaires...
- Etage : magasins en synergie avec l'intra-muros/restaurations avec de nouvelles facilités d'accès entre la gare maritime et l'intra-muros.

L'interview du Président d' EDEIS le 23 novembre 2023 (Europe n°1 *C'est arrivé demain*) ne dit pas autre chose: *"A Saint-Malo (...) on est très étonnés par le nombre d'entreprises qui ont du mal à recruter. et qui disent si vous pouviez nous faire des bureaux sur le port ce serait beaucoup beaucoup plus facile de recruter, y compris des entreprises parisiennes qui sont en train de vouloir s'implanter sur le port. parce que c'est une vie(...) on véhicule du rêve (...) travailler à La Défense c'est beaucoup moins joyeux que voir des bateaux de tous types qui rentrent, qui arrivent (...)"*

[Source lien ci-dessous, entre 5mn30 et 6mn20 : <https://www.europe1.fr/emissions/C-est-arrive-demain/jean-luc-schoebelen-pdg-dedeis-4215258>]

Il est certain qu'il serait agréable de travailler au Naye avec une vue superbe sur intra-muros... mais pas au détriment du panorama visuel, qui plus est sans lien direct avec l'activité portuaire.

Il faut donc bien comprendre que le projet d'une gare entièrement reconstruite n'est pas défendable économiquement. Seule possibilité de justification économique pour une gare entièrement reconstruite: l'agrandir substantiellement pour y loger des activités commerciales annexes: magasins (au demeurant aucunement désirés ni par les transporteurs maritimes eux-mêmes, ni par les commerçants malouins), bureaux, ce que permettrait la modularité du futur bâtiment. Il faut savoir par exemple que le *business model* d'un aéroport comme celui de Charles de Gaulle repose sur des recettes de commerces qui sont pratiquement au même niveau que celles générées par les activités aériennes (rappelons que l'expérience d'EEDEIS est essentiellement aéroportuaire, Saint-Malo étant son 1er port de commerce en gestion). Mais ce *business model* n'est pas adapté à l'activité du port de Saint-Malo : activité saisonnière, terminal de bout de ligne, la moitié de passagers véhiculés (donc ne passant pas physiquement par la gare), passage court des passagers (pas de *hub*).

D'ailleurs, le dossier de permis de construire (grands plans consultables à la DAU) montre un nombre significatif de locaux dont la destination réelle mériterait quelques explications (s'agit-il même de bureaux propres à la gare ou aux activités portuaires en général ?): "*Bureau*" (sans affectation) 34 m<sup>2</sup>, "*Commercial et marketing*" 19 m<sup>2</sup>, "*Compta finances*" 18 m<sup>2</sup>, "*Archives*", "*Salle de repos*" 25 m<sup>2</sup>, "*Repos*" (un autre) 19 m<sup>2</sup>, "*Chef de service*" 16 m<sup>2</sup>, "*Bureau individuel adjoint*" 17 m<sup>2</sup>, "*Individuel Adjoint*" (un autre) 12 m<sup>2</sup>, "*Local social*" (?) 35 m<sup>2</sup>, "*Stock général espace repro*" 11 m<sup>2</sup>, "*Local dés*" (?), "*Accueil navigation*" 38 m<sup>2</sup>, "*Secrétariat archives*" 21 m<sup>2</sup> (?), "*Bureau SRIG*" 60 m<sup>2</sup>... Voire des bureaux qui seront vides 99% du temps: "*Médecin*": combien de fois par an ? "*Fouille*": idem ? Démarche sans doute acceptable pour un aéroport ou une gare TGV en rase campagne, mais certainement pas en centre-ville au prix d'une captation d'un patrimoine visuel mondialement connu.

Autant de m<sup>2</sup> qui prêtent à s'interroger. La modularité des locaux doit servir non pas à transformer à terme des m<sup>2</sup> superflus en locaux commerciaux, mais à ramener la gare et son profil à des niveaux plus raisonnables.

#### **4.5. Conclusion sur le surdimensionnement**

Rien dans les prévisions de trafic ne justifie un tel sur-dimensionnement de la gare. Le seul argument qui puisse être entendu est l'introduction du système EES. Mais:

- pour ce qui concerne le dimensionnement de la gare, ce système ne concerne que les passagers piétons, soit environ 300.000 à 350.000 par an;
- le % de passagers non-Schengen contrôlés intégralement en gare, % élevé dans un 1er temps, va mécaniquement diminuer avec le temps pour se stabiliser à terme;
- et une fois passé son rodage peut-être difficile, l'EES ramènera les contrôles d'une minorité des passages, à des standards déjà très éprouvés des compagnies aériennes.

Cette problématique temporaire ne justifie en aucun cas un surdimensionnement de la gare maritime.

## 5. La passerelle

5.1. La passerelle sur 120 m serait très impactante visuellement.

5.2. Les documents suivants sont extraits du dossier d'enquête publique.

-> [https://www.ille-et-vilaine.gouv.fr/contenu/telechargement/68800/558302/file/A3\\_Pi%C3%A8ce%208\\_TDN\\_Elements\\_graphiques\\_VEPF.pdf](https://www.ille-et-vilaine.gouv.fr/contenu/telechargement/68800/558302/file/A3_Pi%C3%A8ce%208_TDN_Elements_graphiques_VEPF.pdf) - pour plus de clarté, la passerelle est entourée en jaune intentionnellement.



-> A3\_Pièce 1\_TDN\_Note\_Présentation\_non\_Technique\_VEPF.pdf



Ce 2ème document laisse à penser que la passerelle serait ouverte, donc non vitrée; ce qui est impensable (à preuve les passerelles aéroportuaires) et d'ailleurs contredit par d'autres documents. En toute hypothèse, la passerelle sera au mieux translucide, certainement pas transparente, à preuve la passerelle actuellement en place au Naye au Poste 2.

5.3. L' Annexe 2 montre que des dispositifs d'accès à passerelle en hauteur ne concernent pratiquement que les aéroports au-delà de 1 million de passagers / an, et donc que la plupart des ports du Nord-Ouest de l' Europe ne sont pas équipés de passerelles passagers hors peut-être croisières. Pour ne prendre qu'un exemple local, prendre l'avion à Rennes ou Nantes se fait sans passerelle.

5.4. Qui plus est:

- en bout de passerelle, les passagers sont quand même amenés à descendre pour embarquer;
- la passerelle ne sert pas le Poste 2.

5.5. La passerelle n'est donc absolument pas justifiée. Et si elle était acceptée, comment refuserait-t-on plus tard son extension au Poste 2 ? Barrant tout l'horizon marin ?

## **6. PLU et aménagements portuaires**

### **6.1. Le PLU**

L'APPSAM souhaite limiter sa contribution sur ce point à son total soutien à la contribution de M Jean-Pierre JUGAND, très bien argumentée et constructive.

\* Le projet de gare peut très bien être limité à un seul niveau.

\* Le projet a la hauteur des remparts actuels de la Porte Saint-Louis à la Porte de Dinan: il faut solliciter la Commission Nationale des Sites.

Sur le respect des règles d'urbanisme, il y a lieu de prendre en considération les règles en vigueur.

. Le PLU et son zonage.

. Le PADD et son projet de parking relais à l'emplacement du projet.

. La limite de 7 mètres en hauteur en zone UPB: le projet architectural dépasse la limite de hauteur de 7 m au-dessus du terrain naturel (un peu plus de 8 m NGF) autorisée en zone UPB. Il culmine à  $8\text{m}34 \text{ NGF} + 8 \text{ m} = 16\text{m}34 \text{ NGF}$ , et même 17 m NGF avec les garde-corps. L'aval (non documenté, non attesté formellement) qui aurait été donné par l'ABF pour une construction à 8 m (plus garde-corps) est contesté par l'APPSAM en ce qu'il ne vaut pas dérogation au PLU.

. Le transfert de gestion de la parcelle CR 31 au bénéfice de la Ville.

### **6.2. Aménagements portuaires**

Le projet du Naye doit être intégré dans une approche globale incluant:

- la gare de la Bourse, le plus souvent vide et inutilisée;
- l'extension du port de plaisance des Sablons;
- la pérennité de la plage des Bas Sablons très menacée par l'extraction de la mer de 90.000 m<sup>3</sup> nécessaire pour le projet du Naye, puis le "ressuyage" de ces sédiments en partie sur place, puis les travaux du Naye, puis le désenvasement du port de plaisance et son extension;
- la montée des eaux (Document II).

Tous ces sujets sont ignorés par le projet du Naye et les documents fournis à l'enquête publique.

## 7. Coût du projet

Le coût du projet du terminal du Naye, tel que mentionné sur le site internet de la Région est de 150 millions d'euros, pour un budget d'environ moitié à l'origine

Mais les conséquences de la montée inéluctable du niveau de la mer (cf Documents I et II soumis séparément par l' APPSAM) ne sont pas prises en compte. Ce qui signifie que des coûts supplémentaires, très vraisemblablement significatifs, devront être intégrés:

- à la maintenance des installations portuaires soumises aux submersions; et
- au renforcement de la protection des quais (électrifiés...) et de la gare contre les submersions marines;

le tout probablement sans possibilité de couverture assurantielle .

Mais plus encore, compte tenu de l'accélération inexorable de la montée inexorable des eaux, c'est bien tout l'ensemble portuaire qu'il va falloir repenser (cf Document II) pour protéger Saint-Malo sur sa façade maritime Ouest, comme nous avons pu en avoir un aperçu lors des récentes grandes marées (quai du port de plaisance couvert par la marée de 117: on imagine le même quai avec 1m50 d' eau de plus...).

**Dans ce contexte, investir 150 millions d'argent public (celui des contribuables) sans regarder l'horizon 2100 n'a plus de sens.**

Face au défi climatique, le Centre européen du risque inondation **CEDRI** vient de déclarer: **"On va devoir faire des choix dans les fonds publics"\*.**

**Oui, certes.**

[\* <https://www.letelegramme.fr/morbihan/auray-56400/on-va-devoir-faire-des-choix-dans-les-fonds-publics-lavenir-des-littoraux-en-reflexion-6580206.php>]

## 8. Conclusion générale

**Ainsi ce projet surdimensionné sans justification intrinsèque, même sans passerelle mais encore plus avec, opérerait une captation permanente de la vue sur un patrimoine historique mondialement connu sans justification opérationnelle pour une gare (rappelons-le) vide pendant 80% à 90% du temps.**

**Qui plus est, dans le contexte de la montée inexorable des eaux, un investissement public de 150 millions d'euros sans intégration à un plan stratégique d'adaptation voire de reconfiguration de tout l'ensemble portuaire est inacceptable.**

PJ: Annexes 1, 2

## Annexe 1 : dimensionnement de la gare, passerelle

### Tableau comparatif entre gares d'Europe de l' Ouest

Port P ou aéroport A		Passagers / an, 000 (11)			Passerelle ? (1)	Surface gare m <sup>2</sup> (27)	Passagers transitant physiquement par la gare /
		Total (10)	TransManche (2)	Transitant physiquement par la gare			
P (6)	Saint-Malo		782 (7)(8)	250 à 300 (17)	Projet	4400 → 7255	70 ↘ 40
P	Bilbao, Esp		n/a (9)(19)		Non		
A	Brest	1.800	n/a	1800 (28)	Oui x2	22000	80
P	Caen		919 (20)	12 (34)	Non	2180 (35)	210
P	Cork, Irl	(22)		(34)	Non? (4)	4000	
P	Cherbourg	492 (32)		(34)	Non (24)	2723 (30)	90
P	Dieppe		278 (20)	(34)	Non		
P	Fromentine				Non	1400	
P	Guernesey (21)			(34)	Non		
P	Jersey (21)	750 (12)		(34)	Non	4000	93
	Le Havre	420 (26)	144 (20)	(34)	Oui (25)		
A	Nantes	7.000	n/a	7000	Oui	43512 (32)	160
P	Poole (21)			(34)	Non	3000	
	Plymouth	760 (15)		(34)	Non	4000	95
P	Portsmouth (21)	2000 (23)		(34)	Non	2000	
P	Quiberon	855 (16)	n/a		Non	1511 (30)	
A	Rennes	852 (36)	Non disponible	852	Non	12000 (29)	71
P	Roscoff	548 (18)		(34)	Non (5)		
P	Rosslare, Irl	582 (13)		(34)	Non	3000	97

P	Santander, Esp		n/a (19)	(34)	Non		
P	Southampton	1.800 (14)		(34)	Non ? Oui ? (3)	4500	200

*Pour ce qui concerne les gares maritimes, les surfaces ramenées au nombre de passagers y transitant physiquement se situent typiquement aux environs de 100 passagers / m<sup>2</sup>, voire bien au-delà. Même en intégrant un effet logique d'échelle, la gare du Naye à Saint-Malo, déjà parmi les moins performantes aujourd'hui à cet égard (70 passagers / m<sup>2</sup>, idem l'aéroport de Rennes), « plongerait » à quelque 40 passagers / m<sup>2</sup>. Le surdimensionnement du projet du Naye est flagrant.*

*Pour ce qui concerne la passerelle, le tableau ci-dessous montre que des dispositifs d'accès à passerelle en hauteur ne concernent pratiquement que les aéroports au-delà de 1 million de passagers / an, et donc que la plupart des ports du Nord-Ouest de l'Europe ne sont pas équipés de passerelles passagers hors peut-être croisières. La passerelle n'est donc pas justifiée (« confort des passagers » ?) ; des navettes électriques seraient si besoin bien plus appropriées.*

**In fine, le citoyen ne peut ni comprendre ni accepter un telle effraction dans un paysage patrimonial mondialement connu** (ce qui n'est guère le cas des ports ou aéroport étudiés).

(1) Source principale : Google map.

(2) Trafic entre la France et Jersey/Guernesey, l'Angleterre et l'Irlande. Ne compte donc pas trafic côtier, croisières, et destinations lointaines.

(3) Southampton : pas clair sur Google map ; si oui ne couvrirait qu'une moitié environ de la distance à l'embarquement.

(4) Cork : pas clair sur Google map.

(5) Roscoff est équipé d'une passerelle Roll-on Roll-off (« Ro-Ro ») de 70 mètres de long, à double voie de circulation [source : <https://www.bretagne-ouest.cci.bzh/infrastructures-et-equipements/les-ports-de-commerce/port-de-commerce-de-roscoff/port-de-commerce>]. Selon notre compréhension il s'agit d'un dispositif mobile utilisé pour le transport du fret, pas des passagers, [source : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Roulier\\_\(navire\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Roulier_(navire))].

(6) **En surligné bleu** : ports fréquentés par Brittany Ferries. [Source : site internet Brittany Ferries].

(7) Saint-Malo 2018 - [Source : <https://pronormandietourisme.fr/wp-content/uploads/2020/01/Chiffres-cl%C3%A9s-2018-Trafic-a%C3%A9rien-et-maritime.pdf>] – 794.000 selon la Région dont 57 % pour les îles anglo-normandes. Pour les véhicules les proportions sont inverses : 20 % pour les îles anglo-normandes et 80 % pour le Royaume-Uni 'continental'.

(8) Saint-Malo [Source : <https://www.bretagne.bzh/app/uploads/sites/4/2021/09/Bilan-portuaire-2020.pdf>].

(9) n/a = non applicable.

(10) Tous trafics passagers: croisières, voyages côtiers, traversées etc.

(11) Sources : internet ; années 2018 ou 2019 (avant covid et avant Brexit car données 2020 et 2021 non représentatives) sauf mention contraire. Ces nombres ne représentent pas le trafic passagers transitant physiquement par les gares maritimes car nombre d'entre eux embarquent directement avec leur voiture, cas très différent des aéroports où 100 % des passagers passent par le terminal.

(12) Jersey, prévision courante. Dont 120.000 voitures. [Source : <https://www.ports.je/jerseyharbours/passengers/>].

(13) Rosslare, 2019, [Source: <https://www.cso.ie/en/releasesandpublications/er/spt/statisticsofporttrafficquarter4andyear2019/>].  
2017 : 780.000 passagers [Source : [https://data.oireachtas.ie/ie/oireachtas/libraryResearch/2019/2019-03-08\\_ireland-s-ports-an-economic-profile-2017\\_en.pdf](https://data.oireachtas.ie/ie/oireachtas/libraryResearch/2019/2019-03-08_ireland-s-ports-an-economic-profile-2017_en.pdf)]

(14) [Source: <https://www.statista.com/statistics/315731/cruise-travel-at-southampton-port-in-the-uk/>].

(15) Plymouth, 2008. [Source : <https://www.plymouth.gov.uk/sites/default/files/PortOfPlymouthFinalReportVolume1.pdf>].

(16) Quiberon 2017 [Source : [https://www.ville-quiberon.fr/medias/2020/08/Diagnostic\\_Port\\_Maria.pdf](https://www.ville-quiberon.fr/medias/2020/08/Diagnostic_Port_Maria.pdf)].

(17) Source : Région Bretagne, dossier de presse 16 mai 2023.

(18) Roscoff 2018. [Source : [https://www.osons-a-stmalo.com/wp-content/uploads/2020/08/chiffres\\_cles\\_2018\\_ports\\_de\\_commerce.pdf](https://www.osons-a-stmalo.com/wp-content/uploads/2020/08/chiffres_cles_2018_ports_de_commerce.pdf)]. 538.000 passagers en 2013 → <https://www.seableue.fr/le-port-de-roscoff-un-equipement-maritime-complet-au-service-de-3-marines/>

(19) Le trafic entre Santander / Bilbao et l' Irlande n'est pas compté comme trafic trans-Manche.

(20) 2019 [https://lemarin.ouest-france.fr/shipping/le-traffic-des-ferries-sest-refait-une-sante-a-dieppe-en-2022-6f91fac5-4a67-4331-933c-0b2a2b2f9819#:~:text=Malmen%C3%A9%20en%202020%20et%20encore,de%202019%20\(278%20283\)](https://lemarin.ouest-france.fr/shipping/le-traffic-des-ferries-sest-refait-une-sante-a-dieppe-en-2022-6f91fac5-4a67-4331-933c-0b2a2b2f9819#:~:text=Malmen%C3%A9%20en%202020%20et%20encore,de%202019%20(278%20283))

(21) Surligné violet : ports desservis par Condor Ferries (+ éventuellement Brittany Ferries).

(22) Cork : 2018, 157.000 passagers croisière. Nombre total de passagers inconnu.

(23) Portsmouth 2018 [Source : <https://portsmouth-port.co.uk/wp-content/uploads/2021/12/BOOK20.pdf>], page 17

(24) Cherbourg : des passerelles mobiles dites « demoiselles de Cherbourg » permettent d'accéder aux navires de croisière [Source: <https://www.cherbourg-port.fr/actualites-port-de-cherbourg.php?id=8>; [https://actu.fr/normandie/cherbourg-en-cotentin\\_50129/sur-port-cherbourg-une-nouvelle-passerelle-laccueil-paquebots\\_17779384.html](https://actu.fr/normandie/cherbourg-en-cotentin_50129/sur-port-cherbourg-une-nouvelle-passerelle-laccueil-paquebots_17779384.html)] Mais ceci n'est pas applicable aux ferries [« Via les ports de (...) Cherbourg : les passagers piétons seront transférés du terminal passagers au bateau à bord d'une navette » [<https://www.stenaline.fr/service-client/au-port/comment-les-passagers-pietons-accedent-ils-au-ferry>]

(25) Le Havre : <https://www.meretmarine.com/fr/marine-marchande/le-havre-le-ferry-normandie-realise-des-essais-de-passerelle> <https://centraledesmarches.com/marches-publics/Le-havre-cedex-GPMH-au-Havre-FOURNITURE-DE-PASSERELLES-MOBILES/6852491>

(26) *Le Havre 2018:* <https://pronormandietourisme.fr/wp-content/uploads/2020/01/Chiffres-cl%C3%A9s-2018-Trafic-a%C3%A9rien-et-maritime.pdf>

(27) *Surface de la gare tous services compris: arrivée et départs passagers, bureaux douane / PAF, boutiques, services généraux, bureaux des compagnies maritimes etc. Données approchées.*

(28) [https://fr.wikipedia.org/wiki/A%C3%A9roport\\_de\\_Brest-Bretagne](https://fr.wikipedia.org/wiki/A%C3%A9roport_de_Brest-Bretagne)

(29) <https://www.easyvols.fr/aeroports/rennes-rns>

(30) <https://www.lesechos.fr/pme-regions/bretagne/la-nouvelle-gare-maritime-de-quiberon-sera-achevee-lan-prochain-1401725>

(31) <https://www.lemoniteur.fr/article/la-gare-maritime-de-cherbourg-retrouve-son-visage-et-son-usage-portfolio.1267294>

(32) [https://www.google.com/search?q=trafic+passahgers+cherbourg&rlz=1C1ORZA\\_frFR1071FR1071&oq=trafic+passahgers++cherbourg&gs\\_lcrp=EgZjaHJybWUyBggAEEUYOTIJCAEQIRgKKGKAB0gEINTk5M2owajeoAgCwAgA&sourceid=chrome&ie=UTF-8](https://www.google.com/search?q=trafic+passahgers+cherbourg&rlz=1C1ORZA_frFR1071FR1071&oq=trafic+passahgers++cherbourg&gs_lcrp=EgZjaHJybWUyBggAEEUYOTIJCAEQIRgKKGKAB0gEINTk5M2owajeoAgCwAgA&sourceid=chrome&ie=UTF-8)

(33) [https://www.google.com/search?q=surface+gare+aeroport+nantes&sca\\_esv=596005964&rlz=1C1ORZA\\_frFR1071FR1071&sxsrf=AM9HkKniE7HqP\\_nq0MhkNX0isHFj0bmiQA%3A1704477378080&ei=wkKYZZm9BPrVkdUP96eQSA&ved=0ahUKEwiZppeF6caDAxX6aqQEHfcTBakQ4dUDCBA&uact=5&oq=surface+gare+aeroport+nantes&gs\\_lp=Egxnd3Mtd2l6LXNlcniAAiHHNlcmZhY2UgZ2FyZSBhZXJvcG9ydCBuYW50ZXMyBRAhGKABMgUQIRifBTIFECEYnwVI5T9QsgdYlzJwAHgBkAEAmAGkAaABvhOqAQOzNC4xuAEDyAEA-AEBwgIEEAAYR8ICBxAjGLACGCfCaggQABiABBiiBMICCBAAAGIkFGKIEwgIGECEYChgK4gMEGAAgQYgGAZAGCA&sclient=gws-wiz-serp](https://www.google.com/search?q=surface+gare+aeroport+nantes&sca_esv=596005964&rlz=1C1ORZA_frFR1071FR1071&sxsrf=AM9HkKniE7HqP_nq0MhkNX0isHFj0bmiQA%3A1704477378080&ei=wkKYZZm9BPrVkdUP96eQSA&ved=0ahUKEwiZppeF6caDAxX6aqQEHfcTBakQ4dUDCBA&uact=5&oq=surface+gare+aeroport+nantes&gs_lp=Egxnd3Mtd2l6LXNlcniAAiHHNlcmZhY2UgZ2FyZSBhZXJvcG9ydCBuYW50ZXMyBRAhGKABMgUQIRifBTIFECEYnwVI5T9QsgdYlzJwAHgBkAEAmAGkAaABvhOqAQOzNC4xuAEDyAEA-AEBwgIEEAAYR8ICBxAjGLACGCfCaggQABiABBiiBMICCBAAAGIkFGKIEwgIGECEYChgK4gMEGAAgQYgGAZAGCA&sclient=gws-wiz-serp)

(34) *Sauf indication contraire, il est supposé que 50 % des passagers embarquent dans leur véhicule, et 50 % traversent physiquement le bâtiment de la gare.*

(35) <https://www.caen.port.fr/catalogue/terminaux/transmanche-30.html>

(36) <https://www.easyvols.fr/aeroports/rennes-rns> – 620.000 en 2022

## Annexe 2 : l' EES

**1. Objectif:** *"L'EES remplacera le système chronophage actuel d'apposition manuelle de cachets sur les passeports, qui ne fournit ni de données fiables sur les franchissements de frontières, ni ne permet de détecter efficacement les personnes ayant dépassé la durée de séjour autorisé. Il contribuera également à lutter contre le terrorisme et les infractions graves."*

[<https://eur-lex.europa.eu/FR/legal-content/summary/smart-borders-european-union-entry-exit-system.html>]

**2. Qui concerne-t-il ?** *"Les ressortissants de pays non-membres de l'Union européenne qui franchissent les frontières extérieures de l'espace Schengen." Donc pas les français, les allemands, etc, et en pratique seulement les britanniques (et irlandais mais il n'y a pas de ligne entre Saint-Malo et l' Irlande).*

[<https://www.diplomatie.gouv.fr/fr/venir-en-france/l-entree-dans-l-espace-schengen-la-future-mise-en-place-des-systemes-ees-et/>]



**3. EES consiste en quoi ?** Seront enregistrées les données personnelle suivantes: *La date et l'heure d'entrée et de sortie - Le lieu d'entrée et de sortie - Les noms et prénom(s) du ressortissant - Le numéro de passeport du ressortissant - La photographie du ressortissant - Les empreintes digitales du ressortissant - La potentielle décision de refus d'entrée pour un court séjours des ressortissants de pays non-membres de l'Union européenne qui franchissent les frontières extérieures de l'espace Schengen."*

[<https://www.diplomatie.gouv.fr/fr/venir-en-france/l-entree-dans-l-espace-schengen-la-future-mise-en-place-des-systemes-ees-et/>]

**4. La saisie des données est-elle faite pour chaque passager transitant au Naye ? Non sans doute, car:**

- la plupart des données sont stables et ne nécessiteront pas de re-saisie à chaque passage à Saint-Malo (saisonniers, britanniques résidant en Bretagne...);
- la saisie des données stables peut avoir été déjà effectuée ailleurs qu'à Saint-Malo puisque les données seront conservées pendant 3 à 5 ans et partagées entre tous les pays de l' espace Schengen.

**5. La saisie des données peut-elle être faite par le passager lui-même ? Oui, sous conditions:**

*"Les États membres peuvent décider s'il faut, et dans quelle mesure, **recourir aux technologies comme les systèmes en libre-service** pour les ressortissants de pays tiers afin de pré-enregistrer ou mettre à jour les données dans l'EES, les portes électroniques et les systèmes de contrôle automatisé aux frontières, tant qu'un niveau de sécurité approprié est assuré, que leur utilisation est contrôlée et que les garde-frontières ont accès au résultat de ces vérifications aux frontières."*

**6. L' EES est-il destiné à diminuer le temps d'embarquement ? Oui.**

*"La société [Thalès] peut répondre aux objectifs du programme EES en particulier pour (...) **Diminuer les temps d'attente après enregistrement dans la base EES.** Un facteur non négligeable pour des frontaliers ou visiteurs réguliers qui consacreront plus de temps à des activités productives !" (...) "En moins d'une minute, un ressortissant de pays tiers pourra ainsi être préenregistré et son identité vérifiée, grâce aux kiosques Thales déployés dans les aéroports, les gares et les ports français." (...) Notre Border Kiosk est une solution en **libre-service** entièrement nouvelle et compatible EES, qui permet l'**enregistrement rapide** et efficace des voyageurs. Elle s'appuie sur notre expertise en solutions de gestion des frontières et en logiciels de reconnaissance biométrique. Le processus en deux étapes exige l'auto-inscription du voyageur au kiosque, puis un contrôle frontalier final effectué soit par un contrôle manuel soit par des sas électroniques automatiques. Cela permettra d'accélérer le passage des voyageurs et d'intégrer les exigences de collecte de données supplémentaires du programme EES."*

[<https://www.thalesgroup.com/sites/default/files/database/document/2021-03/gov-border-kiosk-fr.pdf>]