

Madame, Monsieur,

Je vous prie de trouver ci-après mon analyse du projet de modernisation du terminal du Naye.

**OUI** à la rénovation et à la mise aux normes de la gare maritime du Naye

**NON** au projet de l'ouvrage de la Région :

- Surdimensionné
- Trop haut
- Ne tenant pas compte de l'élévation du niveau de la mer
- Avec une passerelle
- Dispendieux

### **Ouvrage surdimensionné**

Le terminal du Naye, tel qu'il est prévu par la Région est de 7 234 m<sup>2</sup> pour une estimation de 300 000 passagers dont pas plus de 200 000 passeront par la gare maritime contre 852 000 passagers pour l'aéroport de Rennes passant tous par l'aérogare et 3 700 m<sup>2</sup>. A trafic équivalent, la surface par passager sera de 8,37 fois plus importante à Saint-Malo qu'à Rennes. De surcroit, la gare maritime de Saint-Malo ne nécessite qu'une surface en m<sup>2</sup> par passager inférieure à celle d'un aéroport, n'ayant pas de nécessité d'accueillir les passagers sur une durée longue ; il n'y a pas de transit et les temps de passage sont très nettement inférieurs. **Chercher l'erreur !!!**

### **Trop haut**

Dans les plans fournis par la Région et selon la légende, le trafic passagers est au rez-de-chaussée avec un long dédale dont l'utilité reste à prouver. Le 1<sup>er</sup> étage est destiné aux commerces et au déambulement des passagers en attente de leur bateau. Est-ce nécessaire ?

La gare maritime peut et doit être repensée afin de supprimer ce 1<sup>er</sup> étage inutile ; il y a suffisamment de place au rez-de-chaussée pour organiser les flux entrants ou sortants, quitte à supprimer de nombreux bureaux individuels qui ne sont plus dans les standards actuels et qui plus est, seront partiellement occupés avec le télétravail. La construction prévue par la Région est un concept des années 1980 obsolète loin des contraintes et pratiques du 21<sup>ème</sup> siècle. **Vivons avec les besoins de son temps.**

La passerelle, est différée à 2030 dans le projet de Région mais n'est pas abandonnée. Ce subterfuge de la Région pour la faire accepter est une tromperie malhonnête et une diversion politique honteuse.



Le corps des ABF, créé en 1946, a notamment pour mission de rendre cohérent le respect du patrimoine, de l'environnement, de l'architecture et de l'urbanisme. Il assure aujourd'hui l'application de nombreuses lois codifiées aux codes du patrimoine, code de l'urbanisme et code de l'environnement. L'ABF, en charge de Saint-Malo applique à la lettre ces réglementations pour les particuliers et pour la ville dans le cas du futur musée maritime. Pour le futur terminal du Naye, on est aux antipodes. S'agit-il de pressions politiques ? on peut se poser la question sur l'indépendance de l'ABF.

La co-visibilité indéniable de la gare maritime à 2 étages et de la passerelle est flagrante et indéfendable. **Supprimons tout le 1<sup>er</sup> étage de la gare maritime et la passerelle. Respectons le patrimoine malouin de renommée mondiale.**

### **Montée des eaux**

Ce projet de la Région prend un compte une élévation du niveau de la mer de 0,40 m alors que toutes les études françaises et internationales tendent plutôt vers une élévation de 1,50 à 2 m. D'ailleurs, l'Etat, par l'intermédiaire du Préfet, a exigé de la ville de Saint-Malo de réactualiser son PPRSM. Les récentes grandes marées ont déjà envahies des rues/quartiers de Saint-Malo. On n'ose imaginer ce qui attend Saint-Malo dans les années futures.

**Stoppons toute velléité de construction du terminal du Naye avant la révision du PPRSM et donc du PLU et construisons un édifice qui serve de rempart à de nombreux quartiers malouins face à la montée prévisible et inéluctable des eaux.**

### **Trop dispendieux**

Le budget de 150 M€ annoncé par la région est sous-évalué. Il a été établi sur une base d'éléments connus en 2019. Le projet a déjà plusieurs années de retard, le démarrage des travaux étant prévu début 2023. Hors la période récente, actuelle et future a été, et sera impactées par les conséquences géopolitiques internationales qui ont rebattues toutes les cartes des raisonnements tenus jusque-là. Les conséquences de la guerre en Ukraine sont indéniables sur le plan économique de nos démocraties ; l'inflation galopante depuis 2022 augmente considérablement le cout initial du projet. **Le quoi qu'en coute ne peut, en aucun cas, être pris à son compte par la Région pour ce projet de gare maritime de Saint-Malo.**

La rentabilité de ce projet ,avec un cout très en deçà de la réalité de ce qu'il sera, dans les faits est déjà, selon l'analyse Katalyse demandée par la Région, nulle pour la ville de Saint-Malo (-0,6 %) et déficitaire pour la Région (-3,72 %), avec un taux d'actualisation et une prime de risque retenus inadaptés aux calculs financiers qui sont à tenir en 2024. L'analyse financière réalisée par Katalyse , pour la Région en 2020-2021, doit être impérativement réactualisée. En fait les pertes pour Saint-Malo et la Région sont très



nettement supérieures à celles affichées. Voilà à quoi servent nos impôts : **des dépenses à fonds perdus pour un projet pharaonique de mégalomanes politiques irresponsables.**

Je vous remercie pour l'attention que vous porterez à ces commentaires et du bon usage que vous en ferez.

Je vous présente mes sincères salutations.

Didier Prou