



APPSAM

appsamsaintmalo@gmail.com
www.saintmalocollectifsablons.fr

Saint-Malo, modernisation du terminal ferries du Naye

Contribution à l'Enquête Publique - Document II: l'impérieuse nécessité de prise en compte de la montée accélérée des eaux

Madame, Messieurs les Enquêteurs Publics,

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

L'association APPSAM présente ici sa 2ème contribution à l'enquête publique, demandant que le projet - basé sur le PPRSM de Saint-Malo de 2017 qui doit être mis à jour - soit revu aussi bien dans ses volets maritime que terrestre, en prenant pleinement en compte la montée accélérée des eaux consécutive au dérèglement climatique. La demande de l'APPSAM est plus précisément d'attendre les conclusions et recommandations du nouveau PPRSM en cours d'étude, puis de concevoir et dimensionner et le nouveau terminal ferry en conséquence, dans le cadre plus large du rôle du port dans son ensemble de protection de Saint-Malo sur sa façade Ouest.

Très respectueusement,

Gérard COLLIN
Président de l'APPSAM
Saint-Malo
appsamsaintmalo@gmail.com

Chapitre

1,2
3
4
5
6

Chapitre

Table des matières; notes préliminaires
Plans
Le projet et la montée des eaux: la gare et le terre-plein
Le projet et la montée des eaux: le rôle de digue Ouest du port
Conclusion générale

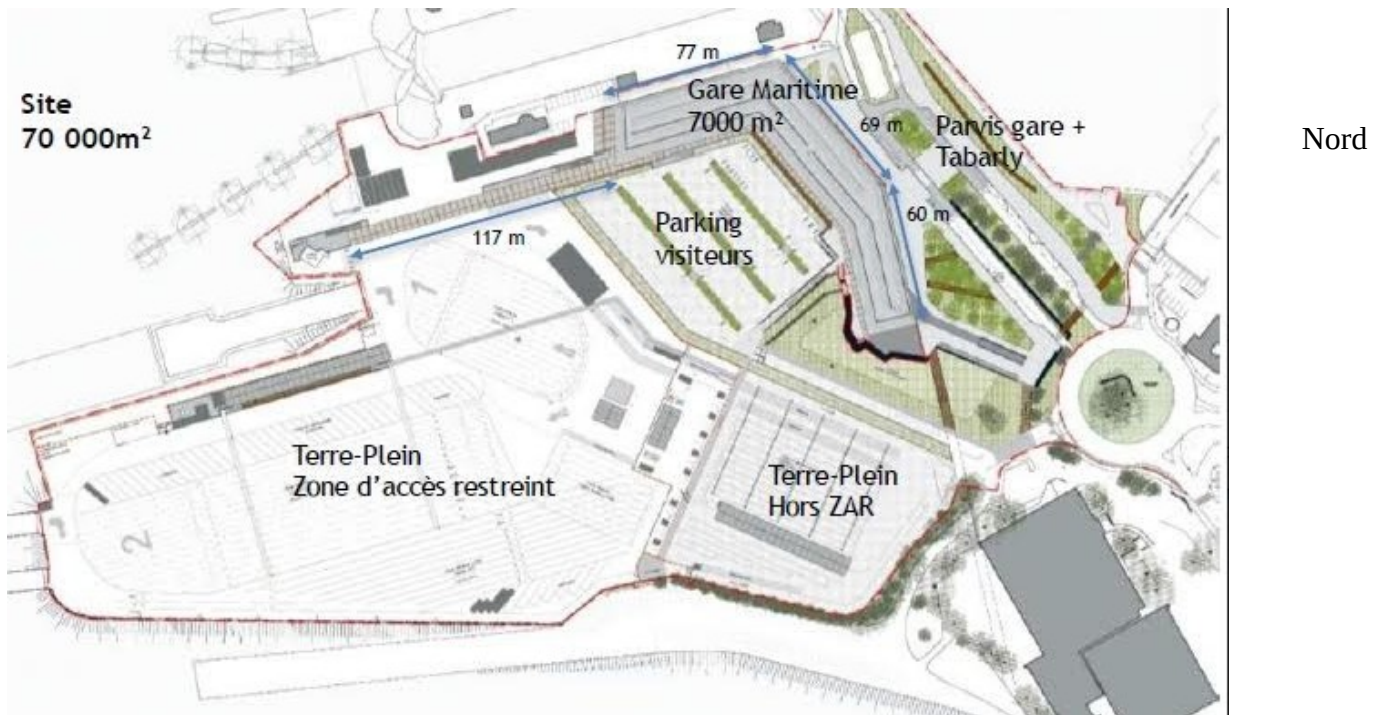
Notes préliminaires

i) Rappel : l'association malouine APPSAM (90 adhérents) soutient la modernisation du port ferries de Saint-Malo.

ii) Ce Document II porte spécifiquement sur la montée des eaux dans le cas de Saint-Malo, Il est la suite du Document I soumis également par l'APPSAM; il doit donc logiquement être lu après le Document I.

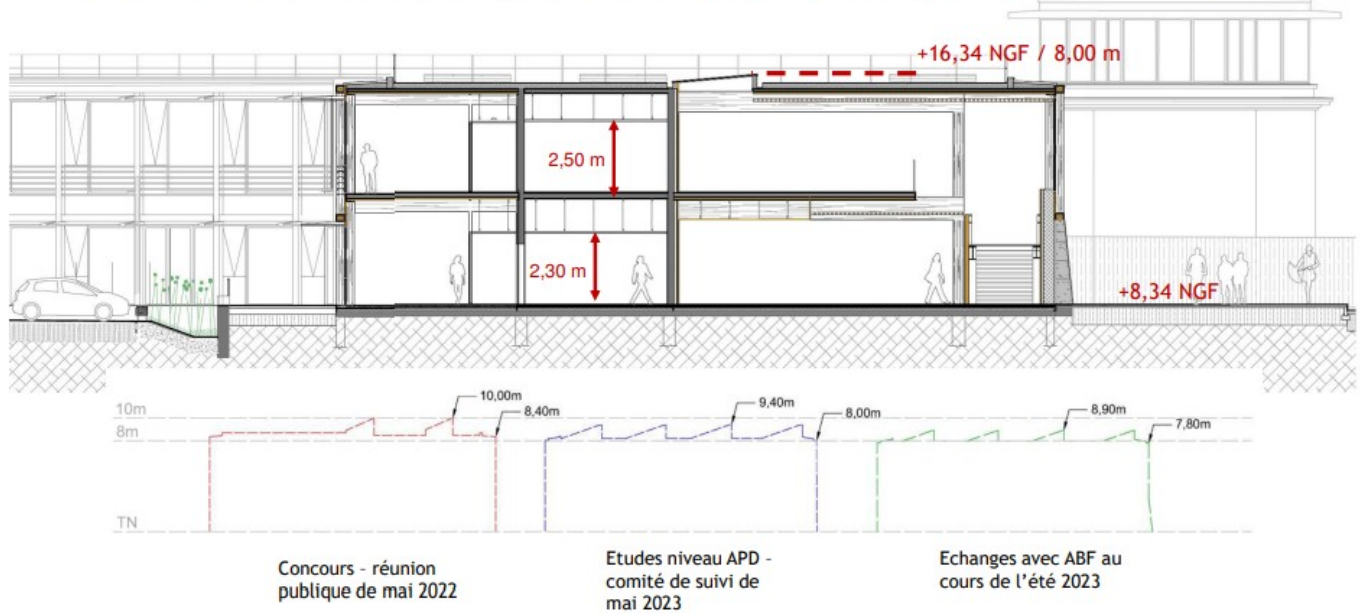
3. Plans

3.1. Plan d'ensemble (source Région Bretagne) et vue aérienne



3.3. Hauteurs NGF

Evolution du projet de bâtiment janvier 2024



En termes de cotes NGF, le projet final de gare est entre 8.34 NGF et 16.34 NGF (non compris garde-corps sur le toit).

Le niveau du sol de la gare accessible aux passagers est donc + 8.34 NGF.

4. Le projet et la montée des eaux: la gare et le terre-plein

4.1. Le projet a été lancé sur la base du PPRSM 2017 de Saint-Malo :

Le jeu. 2 juin 2022 à 16:49, HUY-SAN TANG <HUY-SAN.TANG@bretagne.bzh> a écrit :

Bonjour,

Je vous confirme que les hypothèses prises en compte sont bien celles du PPRSM.

Cordialement,

Huy-san TANG

Cheffe de projet Modernisation Terminal du Naye

T 02 99 27 15 97 I P 06 78 34 44 69

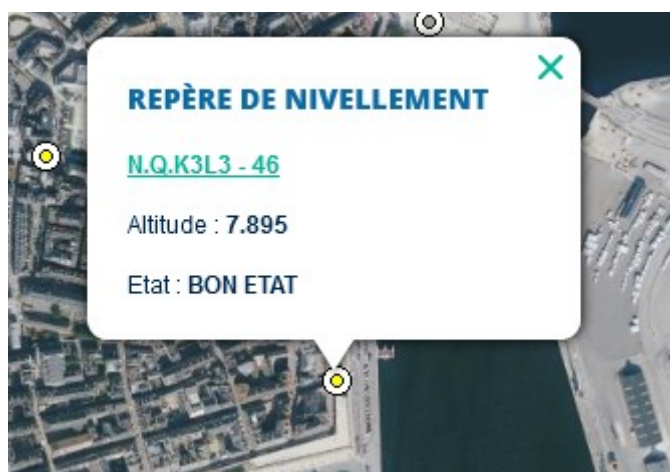
Région Bretagne I Rannvro Breizh

Direction des Ports (DP)

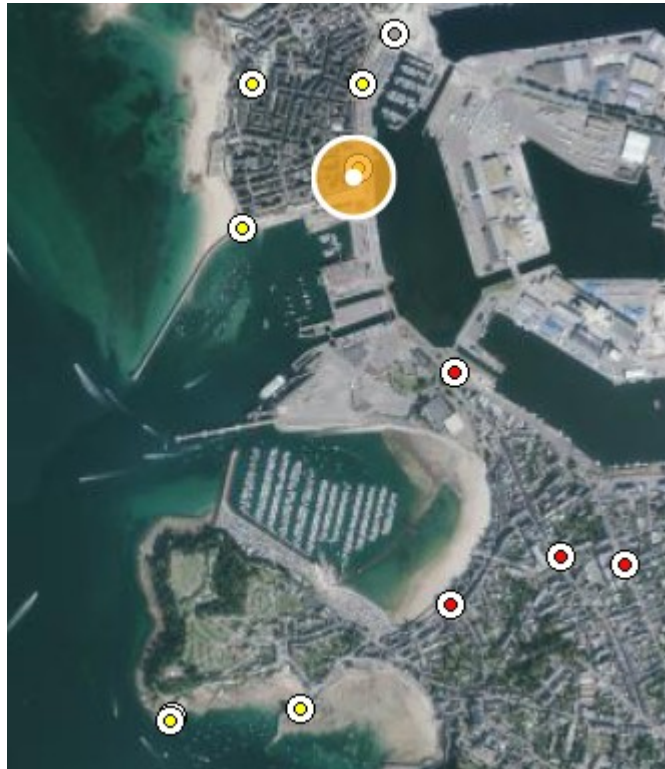
4.2. Cotes NGF actuelles autour de la gare (rappel: bas de la gare = 8m34 NGF)



<https://www.geoportail.gouv.fr/donnees/reseau-de-nivellement>



La carte ci-dessous représente l'ensemble des points référencés localement par Geoportail.



Le niveau du terre-plein actuel autour de la gare est légèrement plus bas que la gare projetée.

4.3. Aléa maximum prévu par le PPRSM de Saint-Malo: 8m34 NGF

Ainsi les composantes sur le littoral Malouin des niveaux marins centennaux s'établisse

Composantes des niveaux	Aléa actuel	Aléa 2100
Niveau 100 ans	7,49 m NGF	7,49 m NGF
Changement climatique	0,20 m	0,60 m
Incertitudes	0,25 m	0,25 m
Surcote de déferlement	0,00 m	0,00 m
Niveau total	7,94 m NGF	8,34 m NGF

Tableau 4-7 : Niveaux centennaux

Le niveau de référence pris par la Région est donc exactement celui prévu par le PPRSM soit 8,34 m NGF.

4.4. Analyse

Il est donc bien exact que le projet de gare est rigoureusement basé sur l' aléa maximum 2100 prévu par le PPRSM 2017 de Saint-Malo, aux remarques suivantes près:

- la projection de montée des eaux due au changement climatique est de + 0m60, ce qui respecte la Circulaire du 27 juillet 2011, elle-même basée sur des données de montée des eaux du GIEC et des années 2000, donc totalement obsolètes;

- surcote de déferlement = 0, ce qui étonne particulièrement dans le cas de Saint-Malo: la Surcote de Pleine Mer (SPM) la plus importante à Saint-Malo a atteint 1,1 m, lors de la tempête Oratia, le 30 octobre 2000, même s'il est vrai que le port soit protégé par le môle des Noires;

- ce PPRSM daté ne prend pas en compte la fréquence accrue des événements extrêmes au 21ème siècle consécutive au dérèglement climatique, notamment des tempêtes.

4.5. Révision du PPRSM de 2017

Cette révision est demandée par l' Etat (Mr le Préfet) et est d'ailleurs déjà engagée, pour être achevée fin 2025. Citons Samuel Sauneuf, Le Pays malouin, 31 Mars 2024 « *Sa révision [du PPRSM] est une obligation* », rappelle le sous-préfet Philippe Brugnot à l'initiative du comité de pilotage regroupant Ville, Agglo, Région... qui s'est réuni pour la première fois jeudi 14 mars 2024. « *Nous allons nous revoir régulièrement pour élaborer ce nouveau PPRSM. L'objectif est d'approuver fin 2025 ce document qui sera soumis à enquête publique l'an prochain* ».

Il est certain que le futur PPRSM va se baser sur des projections de montée des eaux bien supérieures aux 60 cm jusqu'ici prises en considération (cf Document I soumis séparément par l' APPSAM).

4.6. PLU et PPRSM

En parallèle, la Ville a engagé une révision de son PLU. Il est donc nécessaire de profiter de la révision d'un PLU pour intégrer les dispositions des plans de prévention des risques dans le projet d'aménagement du territoire. Cela permet de présenter un projet de territoire cohérent pour l'ensemble des acteurs, en évitant les contradictions entre les différentes règles d'urbanisme applicables.

L'incontournable intrication des 2 processus de mise à jour risque de les compliquer et les retarder, mais elle est incontournable.

4.7. Exposition du Naye à la montée des eaux (source BRGM)

[\[https://sealevelrise.brgm.fr/slr/#lng=-.02552;lat=48.64376;zoom=15;level=1.5;layer=0\]](https://sealevelrise.brgm.fr/slr/#lng=-.02552;lat=48.64376;zoom=15;level=1.5;layer=0)

Les cartes ci-dessous montrent quelles parties du Naye et autour sont sous la montée des plus hautes eaux:

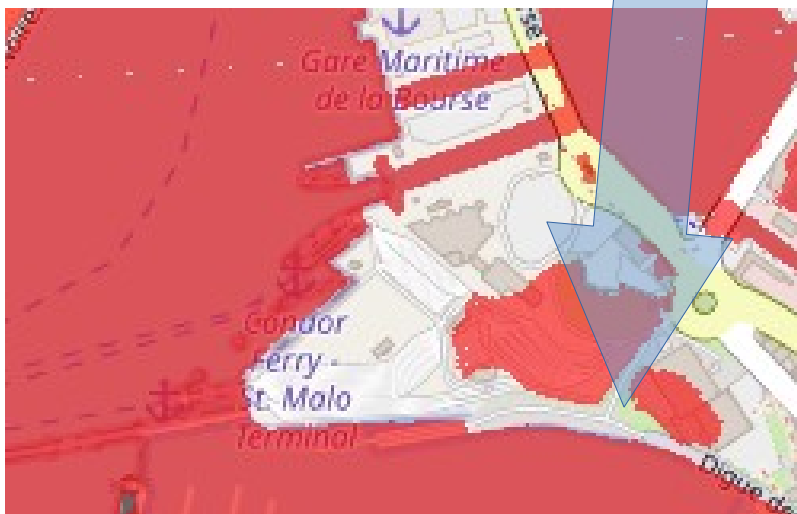
- à + 0 m soit la situation actuelle;
- à + 0,50 m soit moins que les 60 cm "officiels";
- à + 1 m et + 1m50.

Une partie du Naye est donc déjà sous le niveau des plus hautes eaux. La surélévation projetée du terre-plein va probablement le remonter au niveau BRGM de quelque + 60 cm, ce qui éliminera sans doute les parties rouges ci-dessous.

Par contre il est clair qu'à des niveaux de + 1m, +1m50 voire + 2m (cf Document I), le terre-plein du Naye sera submergé bien avant la fin du siècle.

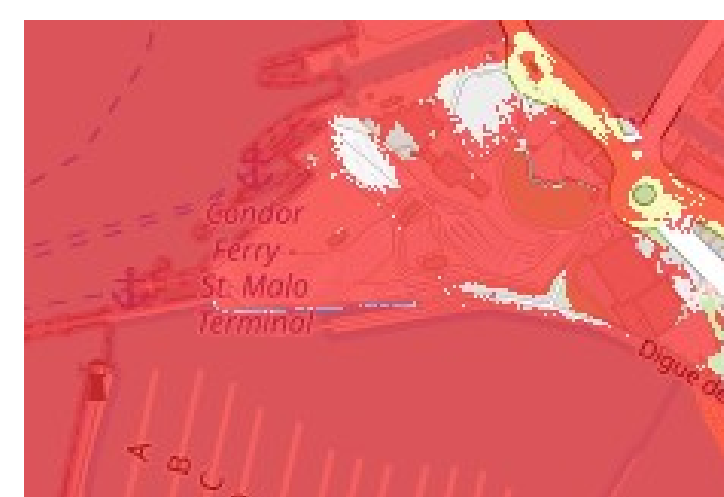
+ 0 m

+ 0m50



+ 1 m

+ 1m50



Si le projet du Naye est en théorie probablement adapté à une montée des eaux de 60 cm , il ne le sera plus du tout pour une montée des eaux -extrêmement probable- de 1 m et (bien) plus à l'horizon 2100 (cf Document I et ¶ 4 ci-après), ce qui entraînera des dépassements des 60 cm bien avant 2100.

Il est à noter en outre que l'écluse du Naye et la gare de la Bourse voisine sont les points les plus bas de tout Saint-Malo (voir carte + 50 cm ci-dessus). Donc en cas de submersion, même par vent nul et surcote nulle, l'écluse sera le premier point de submersion puis le terre-plein du Naye. Avec un risque de sur-flux hydrodynamique fort localement. Ce qui est important ici (plus au ¶ 5) est que c'est toute une partie de la ville qui est concernée, à l' Est du Naye: pratiquement la moitié des malouins et toutes les activités économiques et industrielles liées au port.

4.8. Commentaires transmis à la Région Bretagne.

a) 31 05 2022, 1ère présentation publique du projet; citation:

[https://www.bretagne.bzh/app/uploads/sites/4/2022/06/CR_reunion_31052022_V3.pdf]

« L' association Droits de Cité interroge sur la méthode d'intégration de montée des eaux dans le projet et sur ce qui est prévu. Il souligne que le projet est basé sur une circulaire de 2011, or depuis 15 ans, les prévisions ont évolué.

Réponse de Madame TANG [Cheffe de projet] : *« Un certain nombre d'ouvrages font partie du système d'endiguement de la ville de Saint-Malo, et dans le cadre du projet, il est prévu une valorisation des sédiments issus du dragage par une réhausse du terre-plein. Le projet va améliorer la situation existante, et le niveau de la mer projeté a bien été pris en compte. Monsieur NEVEU précise que le risque de submersion marine a été pris en compte pour rehausser le terre-plein. On est à 14,63 m en cote marine. ».*

Note : soit une différence Cote marine – NGF = 6,29 m (correct : exactement 6,289 – réf SHOM 2017).

L' Association droits de Cité exprime son point de vue que les projections de la Région sont obsolètes et doivent être mises à jour.

b) 22 09 2022, contribution de Mr Bernard GOGUEL

[https://www.bretagne.bzh/app/uploads/sites/4/2022/11/2e-contribution-Goguel_TdN.pdf]

« (...) depuis le dernier rapport du GIEC, toutes les observations indiquent que la fonte des glaces du Groenland et de l'Antarctique est bien plus rapide que prévu. Ce qui tire encore plus les prévisions vers le haut. Le scénario SSP5-8.5 risque même d'être dépassé. Les alertes s'accumulent, sachant que les engagements actuels des grands pays émetteurs sont très loin de permettre de tenir les 1,5°C de l'Accord de Paris (...) Il faut réviser la circulaire de juillet

2011 pour préparer notre pays, et Saint-Malo particulièrement, à une montée du niveau marin d'au moins 1 m et non plus 0,60 m en 2100. Et donc réviser le PPRSM. »₂

c) 13 10 2022, courrier du Collectif Sablons à Mr S PERRIN, Vice-Président du Conseil Régional [<https://www.bretagne.bzh/app/uploads/sites/4/2022/11/Terminal-ferries-commentaires-V8.pdf>].
Extrait :

« 7. Le projet et le réchauffement climatique

(...)7.4. Le projet du terminal du Naye, comme celui du port de plaisance d'ailleurs, doit prendre en compte l'inexorable montée des eaux causée par le réchauffement climatique.

7.5. Le projet en l'état est basé sur le PPRSM de Saint-Malo, approuvé en 2017, basé en termes de montée des eaux sur la Circulaire du 27 juillet 2011 elle-même reposant sur des données des années 2000, qui n'anticipent réglementairement qu'une montée des eaux de 60 cm en 2100. Les derniers rapports du GIEC et encore plus les données récentes de fontes de glace antarctiques et groenlandaises - bien plus rapides que prévu - convergent vers une élévation du niveau de la mer de 1 m a minima en 2100. Singapour se prépare effectivement à + 90 cm en 2100 ; Israël et les Pays-Bas envisagent + 2 m en 2100 dont + 1m dès 2050... (...) l'Etat lui-même [qui] en mars 2022 soutenait devant le tribunal administratif de Caen que les hypothèses d'élévation du niveau marin du GIEC de 2010 avaient été « largement révisées à la hausse » en 2018, le tribunal ayant en l'affaire donné raison à l'Etat. [Source : Risques de submersion marine : l'anse d'Urville-Nacqueville restera en "zone rouge" | La Presse de la Manche (actu.fr)] De ce point de vue, le PPRSM de Saint-Malo est obsolète. Il est indispensable avant tout projet portuaire de réviser le PPRSM de Saint-Malo. »

d) 29 janvier 2024: le sujet est de nouveau évoqué par Mr Bernard GOGUEL, association Bretagne Vivante, lors de la réunion du Comité de Suivi du 29 janvier 2024. Extrait du compte-rendu de réunion rédigé par la Maître d' Ouvrage:

" Un représentant de Bretagne vivant demande si la conformité est avec le PPRSM actuel ou bientôt révisé. La réponse est identique. Madame Tang rappelle que la question a été traitée en décembre et demande s'il faut rouvrir le débat. L'intervenant précise que les réponses faites étaient tout à fait satisfaisantes dans le cadre du PPRSM actuel validé en juillet 2017. Il ajoute que la révision du PPRSM est en cours et que cela prendra du temps. On ne sait pas encore s'il s'agit de la réécriture de textes difficiles à comprendre, ou bien si l'Etat va réviser sa doctrine sur la hausse du niveau de la mer à l'horizon 2100. Actuellement, cela correspond à 20 cm tout de suite plus 40 cm, soit 60 cm en 2100. Or, il estime qu'il faudrait prendre en compte une augmentation de l'ordre de 1 mètre à 1,20 mètre. Le comportement de l'humanité est tel aujourd'hui que l'on est sûr d'atteindre ces valeurs. La publication du plan national d'adaptation au changement climatique (PNAC 3), initialement prévue pour fin 2023, a été reportée à avant juillet 2024. A ses yeux, cela représente un changement dans les priorités politiques, mais il espère que l'évidence de l'augmentation de la hauteur du niveau

de la mer ne sera pas remise en cause. Il considère qu'il y a une course de vitesse entre le projet et le futur PPRSM. Monsieur Le Mentec confirme qu'il n'a pas la réponse et considère que la parole du ministre sera respectée. Il confirme que les travaux techniques d'évaluation sont lancés sur la révision du PPRSM. "

e) 5 avril 2024, réunion publique: le sujet est de nouveau évoqué par plusieurs associations ou intervenants. Extrait du compte-rendu de réunion rédigé par la Maître d' Ouvrage:

"Q14 Un représentant de l'association Bretagne vivante estime que la réflexion ne doit pas concerner que la gare maritime seule, mais également les installations au sud et au nord. Le terre-plein du Naye est actuellement plus bas que le niveau 8 34. Atteindre ce niveau, c'est se mettre au niveau du PPRSM. Il s'étonne que le niveau envisagé ne soit pas le résultat d'une concertation avec la Ville. Celle-ci aurait dû demander pendant l'étude de prévoir la montée des endiguements ouest qui font partie du système d'endiguement de Saint-Malo. Ils devront être remontés car il est clair que, dans le demi-siècle qui vient, la ville de Saint-Malo va tout faire pour se protéger, quitte éventuellement à remonter un parapet sur le sillon. Mais si on remonte un parapet, il faudra remonter toute la voirie située devant le projet. Il estime que le projet devrait être concerté à une vision d'anticipation de la Ville. Celle-ci doit être calée sur ce que dira le PPRSM demain.

Réponse de Madame TANG: Je confirme que nous avons des échanges avec l'agglomération de Saint-Malo qui est titulaire de l'arrêté préfectoral sur le système d'endiguement. Celui-ci n'est aujourd'hui pas complet et l'échange sera poursuivi puisqu'un comité de pilotage a été monté pour la mise à jour du PPRSM. Nous allons partager les données du projet afin de nous faire confirmer s'il répond aux attentes."

Le maître d'ouvrage a donc été alerté par les citoyens et associations dès le 31 mai 2022 sur la nécessité de mettre à jour ses projections 2100 de montée des eaux.

Ce n'est que le 5 avril 2024, alors que la demande de permis de construire a été déposée depuis des mois et à 11 jours de l'ouverture de l'enquête publique que le sujet a commencé à peine à être discuté.

Ce qui est important ici est qu' un point fondamental du dossier a complètement échappé à la "concertation" requise pour un tel projet.

4.9. Or que sait-on depuis le lancement du projet en termes de montée des eaux ?

Le Document I soumis séparément par l' APPSAM montre que notre pays doit se préparer à une montée des eaux de + **1m50 à + 2 m en 2100, soit bien plus que les 60 cm prévus pour le Naye.**

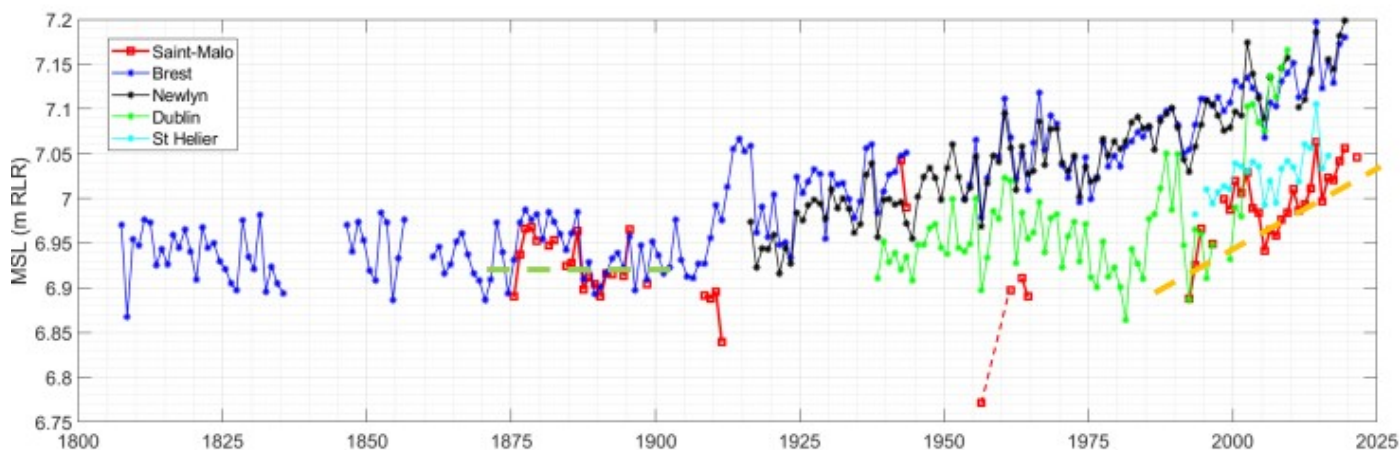
4.10. Compléments sur Saint-Malo

i) 3 mars 2022, nouvelles données SHOM/Refmar de hauteurs de mer à Saint-Malo [http://refmar.shom.fr/documents/10227/1056663/PAPI_Livrable3_Numerisation_maregraphie_Saint-Malo.pdf?version=1.0] [http://refmar.shom.fr/documents/10227/1056663/Evenements_extremes_Saint-Malo_WS_SeaLevel]

ii) 12.10.3. Tendence d'évolution du niveau de la mer

Période considérée	Saint-Malo/Saint Servan
1850-2021	+0,61 ± 0,11 mm.an ⁻¹
1920-2021	+1,42 ± 0,38 mm.an ⁻¹
1993-2021	+3,25 ± 1,08 mm.an ⁻¹
2000-2021	+3,58 ± 1,55 mm.an ⁻¹

L'accélération de la montée des eaux est confirmée à Saint-Malo (ci-dessus) et en Manche-Ouest en général (ci-dessous).



Ces données confirment tout-à-fait l'accélération décrite dans notre Document I.

iii) 12.10.5. 23 mai 2022 : arrêté préfectoral d'autorisation environnementale du système d'endiguement de Saint-Malo : les digues sont désormais classées A au lieu de B précédemment (/arrêtés de 2010 et 2011), car la limite entre ces 2 classes, en termes de population protégée par les digues, est descendue de 50 000 à 30 000 personnes (évolution réglementaire générale en France).

Une zone d'intérêt stratégique (ZIS) existe dans le zonage réglementaire du Plan de prévention du risque de submersion marine (PPRSM) de Saint-Malo, dérogoire au régime d'inconstructibilité en zone d'aléa fort.

L'étude de dangers (EDD) menée dans le cadre de l'autorisation du système d'endiguement de Saint-Malo définit des niveaux de protection des ouvrages incompatibles avec le maintien de la ZIS et de son zonage réglementaire associé (Bd).

Par voie de conséquence suppression de la ZIS (Zone d'intérêt stratégique = zone d'autorisation restreinte) d'où disparition de la zone [bleue violette] Bd et de son règlement associé, redevenant zone d'inconstructibilité stricte affiliée au zonage, à l'origine de l'impossibilité (nouvelle) de construire le musée maritime à l'emplacement prévu.

12.10.6. Juillet 2023, décision de déménager l'hôpital: une des raisons avancées est que l'hôpital de Saint-Malo est pour partie en zone inondable.

12.10.7. 1^{er} août 2023, JO : nouvelle liste des communes exposées à un risque d'érosion du littoral ou de submersion marine. La Bretagne compte désormais 93 communes dans cette liste, dont Saint-Malo.

4.11. Sur quelles bases se préparent les autres ports français ?

Source:

**L'adaptation au changement climatique
des gestionnaires d'infrastructures de
navigation maritime et fluviale en France**

Page 30: *"De façon générale on peut observer que les grands ports maritimes français ont initié des réflexions sur le sujet de l'adaptation de leurs infrastructures, pour certains d'entre eux il y a déjà plusieurs années, puis, plus récemment, grâce à l'élaboration des nouveaux plans stratégiques, mais le plus souvent sans aboutir à un plan d'actions à court terme visant la protection d'espaces particulièrement vulnérables à des submersions marines, comme on a pu le voir dans le cas de Long Beach ou de Rotterdam pour des infrastructures ou des amodiataires existants. En revanche pour les infrastructures ou les aménagements nouveaux,*

ils n'hésitent pas à se placer dans les scénarios climatiques les plus défavorables comme le RCP 8.5 pour dimensionner le niveau des plateformes à long terme."

Ce constat est également celui dressé dans le Document I de l' APPSAM. Le projet du Naye est pour le moment à l'inverse de cette tendance générale.

Citons également ici le récent rapport du CEREMA, ¶ 4.3: *"Intégrer les coûts liés aux ouvrages littoraux.*

Le devenir des ouvrages littoraux est central dans la réflexion sur l'adaptation des territoires côtiers. Cette étude relève que les hypothèses de maintien ou de suppression des ouvrages dans les scénarios ont un impact très significatif sur le nombre de biens potentiellement atteints par le recul du trait de côte. Dans le cadre des stratégies d'adaptation des territoires littoraux, l'évaluation des dépenses associées aux ouvrages côtiers, qui peuvent s'avérer importantes pour certaines collectivités, doit tenir compte des avantages et des inconvénients qu'ils présentent, notamment en termes de protection des biens et activités, mais aussi en considérant les effets négatifs tels que la diminution, voire la perte de plages. La compréhension des coûts globaux liés aux structures côtières, incluant maintenance, réparation, renforcement ou amélioration (tels que la rehausse des digues), et reconstruction en tenant compte de leur durée de vie, reste encore limitée au niveau national."

Clairement le CEREMA appelle à une réflexion prenant pleinement en compte et anticipant au plus tôt la montée des eaux.

4.12. Région Bretagne, déclaration de Mr le Président Loïg CHESNAIS-GIRARD

Dans ce document de février 2024 -> <https://www.banquedesterritoires.fr/sites/default/files/2024-02/Orientations%20pour%20l%27adaptation%20des%20territoires%20au%20recul%20du%20trait%20de%20c%3%B4te%20-%20projets%20de%20d%C3%A9cisions%20session%20de%20f%C3%A9vrier%20au%2016%20f%C3%A9vrier%202024.pdf> . Et on y lit ceci en page 2...

force et la fréquence devraient être accentuées par le changement climatique. En fonction des scénarios retenus, le Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat considère que ce dernier devrait par ailleurs engendrer une élévation du niveau de la mer d'au moins 60 cm en 2100 et plus probablement d'un mètre (depuis 300 ans, ce niveau a augmenté de 30 cm à Brest...).

on peut lire les propos de Mr Loïg CHESNAIS GIRARD, président, ce texte repris en page 4.

4.13. Les rapports du Haut Comité Breton pour le Climat (HCbC)

4.13.1. Rappelons que ce comité a été créé par la Région Bretagne.

4.13.2. HCBC, "Feuille de route régionale pour l'adaptation de la Bretagne au changement climatique" : *"Les projections futures indiquent une élévation probable du niveau moyen mondial de la mer comprise entre 45 et 82 cm à l'horizon 2100. Toutefois, des hypothèses plus pessimistes (1 mètre voire 2 mètres) ne peuvent plus être exclues. (...) La probabilité pour que le changement climatique « pousse » les routes des tempêtes vers le Nord de la France n'est pas à exclure. L'élévation du niveau de la mer pourrait rendre plus impactant des tempêtes d'amplitude similaire."*

4.13.3. HCBC, Bulletin 2024: *"La question n'est donc pas de savoir si le niveau de la mer montera de 2 m par rapport au niveau actuel (c'est une certitude), mais quand ce niveau sera atteint : au cours du siècle prochain ou au cours du suivant ? Ce rythme de montée dépend fondamentalement de nos émissions de gaz à effet de serre, et donc de nos choix de société. Le respect de l'accord de Paris permettrait de retarder l'échéance des 2 m au-delà de l'an 2300, dans trois siècles ou plus. Un tel rythme de montée du niveau de la mer laisserait aux sociétés le temps de se replier peu à peu vers l'intérieur, et permettrait d'utiliser la plupart des infrastructures installées sur le littoral jusqu'à la fin de leur durée de vie. Par contre, dans un scénario où les émissions continueraient à augmenter rapidement, ce niveau de 2 m pourrait être atteint peu après 2150. Dans son dernier rapport, le GIEC rappelle même qu'on ne peut exclure une fonte encore plus accélérée, un scénario incertain mais physiquement plausible qui conduirait à une hausse de 2 m dès 2100 ! "*

Le rapport du HCBC - rappel : c'est l'organe conseil de la Région créé par la Région notamment en matière de montée des eaux - pointe donc qu'une montée des eaux de + 2m en 2100 est une réelle possibilité. Or, malheureusement, la trajectoire prise par la majorité des états du monde entier, la majorité des intérêts fossiles et géopolitiques, indiquent que l'on se dirige inexorablement vers des scénarios de plus en plus pessimistes.

Les rapports du HCBC attestent de la crédibilité de la demande faite par l' APPSAM dans sa contribution Document I à l'enquête publique que soit prise en compte une référence de montée des eaux de +1m50 voire +2m en 2100.

Conclusion générale : les hypothèses prises en compte pour le Naye sont clairement obsolètes et contredites par maintes études ou déclarations, y compris internes à la Région Bretagne.

4.13. Réponse de la Région Bretagne à la MRAEB

Dans son rapport émis le 12 février 2024, la MRAEB demande *"Si elle respecte le PPRSM, approuvé en 2017, l'hypothèse prise pour le projet n'est cependant pas cohérente avec la durée de vie des ouvrages, ni avec les prévisions issues des travaux plus récents comme par exemple le rapport "L'adaptation au changement climatique des gestionnaires d'infrastructures de navigation maritime et fluviale en France de novembre 2022." L'Ae recommande de réexaminer l'hypothèse d'élévation du niveau marin retenue pour le dimensionnement du projet."*

La MRAEB demande au Maître d' Ouvrage de mettre à jour ses projections de montée des eaux et de réexaminer le projet du Naye. Dans sa réponse, la Région:

- réaffirme le respect du PPRSM de 2017 pourtant déjà déclaré obsolète par Mr le Préfet;
- précise que la gare serait fermée les jours de (très) grandes marées, et que les installations seraient effectivement submersibles.

L'Ae recommande de réexaminer l'hypothèse d'élévation du niveau marin retenue pour le dimensionnement du projet.

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

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

Le Port de Saint-Malo dispose déjà par ailleurs de moyens d'alerte de gestion de crise en cas de submersion marine des installations du port. La commune de Saint-Malo dispose quant à elle d'un Plan Communal de Sauvegarde en cas d'événement majeur lié aux risques naturels, dont le risque de submersion marine.

Clairement la Région ne répond pas à la demande de la MRAEB. Soit un investissement majeur (le plus important de la Région actuellement) exposé en toute connaissance de cause par conception à des dégradations répétées, au risque de non assurabilité, qui plus est pour des quais électrifiés.

5. Le projet et la montée des eaux: le rôle de digue Ouest du port

5.1. La menace

Par sa construction historique en grande partie sur un polder inondable à marée haute, Saint-Malo est une des villes françaises les plus menacées par la montée des eaux.



Selon une étude, les 5 villes françaises les plus vulnérables à la montée des eaux consécutive au réchauffement climatique sont: "1. La Rochelle (...) 2. Marseille (...) 3. Nice (...) 4. Le Havre (...) 5. Saint-Malo : Cette ville fortifiée de Bretagne est célèbre pour ses grandes marées et pourrait être particulièrement affectée par une élévation du niveau de la mer."

Il est à y remarquer un point très important: Saint-Malo est la plus petite ville de ce top-5 à être très menacée par la montée des eaux, et qui plus est dont les perspectives d'accroissement de subventions et de ressources fiscales* sont faibles pour cause de faible progression démographique (hyper-attraire touristique avec locations saisonnières etc). Saint-Malo va devoir affronter un futur très compliqué avec les ressources budgétaires d'une petite "ville moyenne" (INSEE).

Engager 150 M€ de travaux sur un programme limité au port (et encore: une petite partie du port) n'a plus de sens, et devrait d'emblée s'intégrer à une vision stratégique à long terme sur le devenir très difficile de la cité corsaire face au défi climatique du 21ème siècle.

Incidentement, cette réflexion mène à une autre remarque: Saint-Malo est historiquement, patrimoniallement, géographiquement, hydrographiquement, et topologiquement une seule et unique ville-port. Dans ce contexte, le dérèglement climatique doit conduire à une réflexion stratégique partagée, plus étroite et plus globale entre Région et Ville, que l' APPSAM appelle de ses vœux.

Saint-Malo par la moitié de sa population sous le niveau des plus hautes eaux et par son patrimoine historique est un concentré des Pays-Bas et de Venise...

* Sauf taxes sur résidences secondaires.

5.2. Le rôle de digue

Le port de Saint-Malo est aussi la digue occidentale de Saint-Malo; c'est l'équivalent sur le flanc Ouest du perré* du sillon sur la partie Nord.

** Le Sillon de Saint-Malo n'est au sens propre pas une digue, mais un perré: un revêtement en pierre sèche ou en pierre liée au mortier sur une dune sableuse.*

C'est d'ailleurs ce que disent le PPRSM, la GEMAPI, le PLU et les documents de la Région elle-même.

Autrement dit: le port (Baye, Bourse...) est aussi la digue artificielle bâtie entre les anciens moulins du Naye disparus et les remparts. Cette digue protège avec l'aide de pompes puissantes (sur le Routhouan par exemple) :

- les quelque 20.000 malouins qui vivent dans le polder historique: Talards, Rocabey, Marville, Courtoisville...;
- les activités portuaire et économiques, dont la TIMAC, la gare SNCF etc.

Le port en l'état n'est absolument pas au niveau NGF requis pour assurer la protection occidentale de Saint-Malo au 21ème siècle. Il manque probablement, au moins par endroits, 1 m entre Porte de Dinan et le bas de la rue Clémenceau.

5.3. Une approche à long terme

5.3.1. PPRSM.

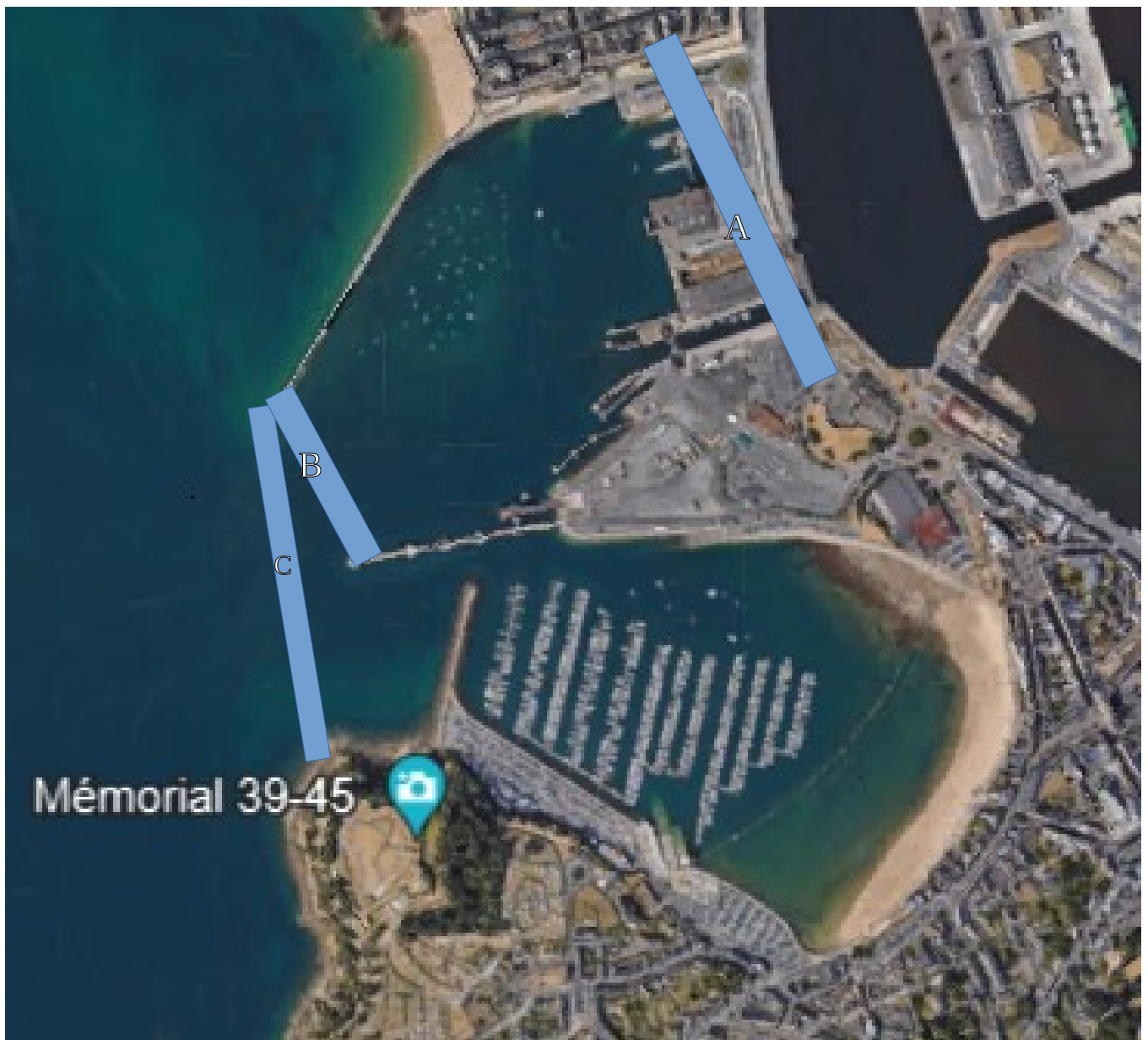
Il faut remettre le projet du Naye dans une perspective stratégique à long terme: horizon 2100. Ce qui implique notamment l'adoption d'un nouveau PPRSM non pas à 10 ans mais à... 75 ans. Démarche inédite dans la législation et le processus administratif français, imposée par un cadre hydrologique et climatique évolutif comme jamais dans le dernier millénaire (au moins). Il s'agit là d'une révolution administrative 'copernicienne'.

5.3.2. Quelle stratégie ?

Il faut avant toute chose définir la ligne de force de la stratégie qui sera mise en place au 21ème siècle pour protéger Saint-Malo sur son flanc Ouest. En fait 3 options se proposent (dessin ci-après):

- A = actuel: protection basée sur le schéma actuel Bourse - Naye;
- B = digue entre môle et entrée du port, avec déplacement vers l' Ouest de l'écluse;

- C = alternative: digue entre môle et Sablons / Alet,



Il est clair que ce ne sont pas du tout les mêmes stratégies, chacune a ses avantages et ses inconvénients:

- A est un court-terme qui ne protège pas le bas de Saint-Servan et le port de plaisance;
- les alternatives B et C sont plus ambitieuses, plus à long terme.

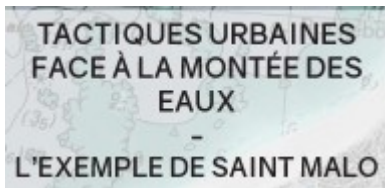
Un point essentiel de la réflexion : renforcer / surélever l'écluse actuelle, ou la déplacer vers l'Ouest ?

A notre connaissance, cette discussion n'a encore jamais eu lieu. Ce serait tout l'honneur des élus malouins, départementaux et régionaux de commencer à en discuter sans attendre, et

sans engager des millions d' euros publics au risque de devoir tout recommencer bien avant la fin du siècle.

5.4. Un première étude existe

Celle d' Alice CHANU, ULB Liège [<https://issuu.com/alice.chanu/docs/alice-chanu-pfe-saint-malo-2021>]



Protection du port



Plan de présentation des aménagements d'écluses en amont du port



Le port avant projet



Le port après mise en place des écluses

Cette étude préconisait en fait l'option B ainsi concrétisée :

+ La mise en place d'écluses et le renforcement des digues en amont du port de Saint-Malo et du port des Sablons. Ces nouvelles écluses permettront de réguler la hauteur d'eau dans l'entrée du port et de réduire la pression sur les écluses existantes. Elles éviteront également une submersion des parties sud-ouest du port.

Depuis aucune information ne contredit cette étude, bien au contraire.

Qui plus est, cette étude se concluait par la dernière phrase ci-dessous lourde de sens : « *si la mer devait gagner plus de 1 m, l'intégralité du projet serait à ré-évaluer.* ».

Limites de l'étude

Cette étude a été effectuée sans concertation avec les autorités en place. La **politique** actuelle adoptée à Saint-Malo ne portant pas sa vision vers un horizon 2100, la montée des eaux ne fait **pas partie des priorités de gestion** de la ville. La réalisation de ce projet étant dépendante de la volonté des politiques en place et à venir, sa **concrétisation semble compromise** pour le moment.

L'envergure du projet, et notamment la nécessité de **revoir intégralement le système d'égouttage** de la ville, nécessite également le dégagement de fonds importants et implique une **modification forte du paysage urbain** du centre de Saint-Malo. Ce projet ne pourrait donc être réalisé sans **concertation** avec la population malouine.

Le mise en place de bassins à l'emplacement actuel du **cimetière** ou encore devant l'église est envisageable pour un projet d'horizon 2100, mais nécessitera également un **travail préparatoire** auprès des malouins.

Le degré de **montée des eaux** restant un facteur d'**incertitude**, si la mer devait gagner plus de 1 m, l'intégralité du projet serait à ré-évaluer.

Au vu des projections les plus récentes (cf Document I), il n'est pas impossible que l'auteure préconiserait aujourd'hui plutôt l'option C.

6. Conclusion générale

S'il y a bien 1 ville en France qui fait la 'une' du 20 h à chaque tempête, et où la montée des eaux doit être une donnée fondamentale de toute stratégie structurante c'est bien Saint-Malo.

Or les hypothèses de montée des eaux et de contraintes PPRSM prises en compte pour le projet du Naye sont officiellement obsolètes.

En fait le projet actuel de gare devrait a minima être sur-haussé d'un mètre environ, ce qui est exclu pour cause d'impact visuel déjà inacceptable.

Mais le problème en fait est bien plus large : il faut intégrer ce projet à 150 M€ dans une stratégie 2100 de protection Ouest de la cité corsaire et de ses patrimoines humain, économique, portuaire, industriel, historique, sur des bases actualisées et réalistes des projections de montée des eaux à 100 ans de +1m50 à +2m imposées par le dérèglement climatique.