

Sujet : [INTERNET] cachons les affreuses murailles de Saint-Malo....

De : michel hulin [REDACTED]

Date : 13/05/2024 16:01

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

....et détournons notre regard sur les merveilleux sacs de nitrates d'amonium sur le port d'une couleur bleue si chatoyante... en partageant l'espoir de rejoindre la notoriété d'AZF à Toulouse ou du port de Beyrouth.

Mais c'est vrai, je suis bête, y'a pas d'danger !!!

Michel Hulin

Sujet : [INTERNET] Terminal du Naye

De : Petitmangin Christine [REDACTED]

Date : 13/05/2024 17:33

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

Projet d'aménagement du Terminal du Naye de Saint-Malo,
Enquête publique

Madame Christine Petitmangin
[REDACTED]
[REDACTED]

à
la Commission d'enquête Publique

Madame, Messieurs,

Habitant un immeuble situé à proximité de la mer je suis particulièrement sensibilisée aux problèmes de retrait de la ligne de côte et d'élévation du niveau de la mer dont la communauté scientifique mondiale souligne la gravité.

Cet aspect est abordé dans le dossier à disposition du public, dans la pièce 5 au § 14.2 « Vulnérabilité du projet au changement climatique ».

Il est prévu de rehausser la hauteur des terre-pleins et des ouvrages de la nouvelle gare maritime en se conformant au plan de prévention du risque de submersion marine (PPRSM) en vigueur, approuvé en 2017. Ce PPRSM détermine une cote de référence sur le site du projet à l'horizon 2100 en tenant compte d'une élévation du niveau de la mer de 40 cm par rapport à l'aléa actuel.

Or cette hypothèse de 40 cm n'est plus cohérente avec les nouvelles prévisions qui font état de montée des eaux de 1 m voire plus. Le PPRSM de Saint-Malo est en cours de révision comme l'a annoncé récemment la préfecture d'Ille-et-Vilaine.

Je suis d'avis de revoir le projet dans le cadre de ce nouveau PPRSM.

Pour éviter que la gare « rehaussée » dans cet éventuel projet revu, n'affecte encore plus la vue sur Saint-Malo, je suggère que le bâtiment de la gare ferry soit limité à un seul étage, ce qui me semble possible et suffisant pour satisfaire aux besoins du trafic passagers

Je vous prie d'accepter, Madame, Messieurs, mes salutations distinguées.

Christine Petitmangin

Envoyé de mon iPad

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

De : Isabelle Collin [REDACTED]

Date : 14/05/2024 02:42

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

Bonjour,

Le patrimoine architecturale telle que celui de Saint-Malo est immense. Le modifier, voire le dénaturer exige une profonde réflexion. Tout développement qui entraîne une modification majeure exige une intégration qui respecte sa valeur patrimoniale. Tel que présenté, c'est loin d'être le cas. Il requiert également une acceptabilité sociale incontournable. Difficile à dire que ce projet rencontre ces deux critères. Le touriste que je suis et qui n'arrive pas en France *via* un traversier, mais plutôt par Paris ou un quelconque aéroport risque d'être déçu en voyant le site de la Cité d'Alet.

Isabelle Collin [REDACTED]

[REDACTED],

[REDACTED]

[REDACTED]

Port et Gare Maritime du Naye à Saint-MALO

Pour une évolution nécessaire mais équilibrée.

Je m'appelle Norbert BORSA, [REDACTED] j'ai pratiqué l'architecture au quotidien et avec intérêt pendant 40 ans dans les contraintes imposées par la chance d'oeuvrer dans les milieux très sensibles de la région malouine et de toute la côte d'Emeraude mais aussi au-delà. Je vous livre mon ressenti face au projet présenté.

Moderniser les installations recevant les bateaux à l'entrée du port de Saint-Malo est une nécessité. Implanter une gare maritime plus accueillante et significative en bordure de la Chaussée Tabarly en interface Port/Ville est une bonne chose pour l'un comme pour l'autre. Ainsi faire partager les charmes de notre belle ville et de sa région restera un plaisir.

Faire une gare sur deux niveaux pourquoi pas (?) à condition de bien rester dans un gabarit « fixé » à 8 mètres de haut (1) et limité en fond de l'avant-port sans dépasser une ligne tracée légèrement en avant du poste de commande de l'écluse et sur la façade ouest de l'ancienne piscine (2).

En revanche il faut impérativement abandonner l'idée d'implanter un retour de ce bâtiment parallèlement à l'écluse et encore plus l'idée inepte de le prolonger par une passerelle sur 2 niveaux, vitrée à l'étage (3). Ces 2 dispositifs auraient pour effet, de quelque point que l'on se place au niveau du regard d'un promeneur, de briser l'harmonie et l'unité dans la diversité de l'arc formé par la majesté des remparts, façades et toitures de l'intra-muros (4), la typicité des façades des Bas Sablons et le site naturel d'Alet.

Une nouvelle création architecturale doit savoir s'inscrire avec modernité, humilité et discrétion dans cet ensemble sans dépasser le fond de l'avant-port.

Tout architecte, tout décideur imprégné de ce site, à l'instar de ses prédécesseurs doit respecter cela sans ambiguïté.

Le jury du concours s'est « partiellement planté ».

Il faut savoir reconnaître son erreur avant qu'elle ne devienne une faute d'autant qu'à la présentation du projet par obligation légale, plus de 18 000 citoyens émettent des réserves de manière étayée sur certains de ses aspects. Retravailler un projet avant qu'il ne soit figé en réalité est un exercice normal pour des concepteurs et des décideurs.

Norbert BORSA

NOTES

(1) *Gabarit :*

<i>Hauteur sous plafond Rez de Chaussée</i>	<i>3,00</i>
<i>Plénum technique (faux plaf., retombées poutres, gaines, réseaux)</i>	<i>0,60</i>
<i>Plancher + revêtements</i>	<i>0,30</i>
<i>Hauteur sous plafond Etage</i>	<i>2,80</i>
<i>Plénum technique (faux plaf., retombées poutres, gaines, réseaux)</i>	<i>0,60</i>
<i>Plancher Toit Terrasse</i>	<i>0,30</i>
<i>Isolation + complexe d'étanchéité</i>	<i>0,15</i>
<i>Acrotère</i>	<i>0,25</i>
TOTAL	8,00

Ça passe mais :

Rien sur le toit : gaines, garde-corps de sécurité en acier galvanisé, panneaux solaires en verre noir réfléchissants (2,50 m au moins en projection verticale) qui sont autant de « gadgets clinquants » venant altérer la vision d'ensemble, pas toujours très clairs sur les docs de Permis de Construire...

Quid de la « montée des eaux » pour laquelle « on » pourrait être tenté de déroger sur la fixation du 000 du bâtiment de 0,60 m à 1,00 m ce qui porterait alors la hauteur de celui-ci en dehors du gabarit à 8,60 voire 9,00 m de haut par rapport au 000 actuel ce qui serait encore plus inacceptable ?

(2) Si l'on me rétorque qu'il n'y a pas suffisamment de place, je répondrai qu'il faut alors optimiser le programme déjà ancien dans sa définition, établi avant les injonctions de sobriété dont nos dirigeants nous abreuvent en permanence et de la réalité de nos dettes nationales abyssales. Quid de la discrète gare maritime de la Bourse qui paraît bien vide et pourrait accueillir de manière optimisée plus de services liés au port ?

(3) A Saint-Malo il y a les embruns et il y a les C..... de goélands !

Allez entretenir une galerie vitrée sur 2 faces de 117 m de long et perchée entre 4 et 7 m de haut ... Elle sera rapidement et irrémédiablement opaque. Laissez votre voiture 2 jours sur un parking à cet endroit vous aurez un aperçu. De plus elle ne permet pas aux voyageurs de passer directement du bateau à la gare sans une petite balade à l'air (et à l'eau) libre. Elle serait, si c'est vraiment nécessaire, opportunément remplacée par une navette électrique (donc « vertueuse » et adaptée à un circuit fermé), vitrée, montée sur pantographe pour aller chercher les voyageurs piétons à la coupée du bateau pour les déposer au 1er ou au 2ème niveau de la gare en leur offrant au passage une vue prometteuse sur le site qu'ils abordent.

(4) Héritage de ceux qui ont bâti et embelli Saint-Malo jusqu'au 18ème Siècle.

Après destruction en 1944, confirmé et érigé en manifeste par Louis Arretche qui a redessiné Saint Malo dans sa permanence. Respecté par tous ceux qui ont oeuvré sur ce site depuis.

Sujet : [INTERNET] TERMINAL FERRY DU NAYE - SAINT-MALO

De : alain martinet [REDACTED]

Date : 14/05/2024 17:57

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

Bonjour MME ou MR Le commissaire enquêteur,

[REDACTED]
je me sens vivement concerné par ce projet.

En l'état, celui-ci est complètement inacceptable à plusieurs titres.

Le projet ne tient pas du tout compte de la proximité immédiate de la ville fortifiée que constitue l'intra-muros... patrimoine mondial qui mérite un minimum de respect.

D'autre part, une gare maritime n'a pas à avoir une telle importance, & en aucun cas ne doit constituer un signal fort. Elle ne servira qu'aux passagers piétons qui ne sont jamais plétores.

Pourquoi un bâtiment à 2 étages de plus de 8m de haut ? alors que le plu impose un maximum de 7 m dans cette zone !?!

Saint-Malo est & restera un port avec toute cette vie attenante & ses infrastructures...bâtiments industriels, etc pas toujours beaux mais fonctionnels ... Dans le cas d'une gare routière, rien ne justifie un étage !!

La gare doit être à échelle humaine ... alors un **batiment RDC semble le plus adapté à ce type d' ERP.**

De plus, le batiment s'appuie sur un PPRSM périmé... & il semble important de connaître les prochaines directives pour la construction d'un tel ERP.

En résumé, **oui à un projet de modernisation de l'ensemble du terminal ferry** mais non à ce projet architectural qui n'est pas approprié en terme de volume & de surfaces à son usage.

Il est encore temps que les Architectes revoient leur copie, en respectant le patrimoine malouin qui fait notre fierté à tous.

Bonne lecture,
Bonne conclusion,
Bien à vous

Alain Martinet

Sujet : [INTERNET] terminal du Naye St-Malo

De : [REDACTED]

Date : 15/05/2024 09:26

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

La rénovation du terminal s'impose mais dans des proportions raisonnables en tenant compte

- des perspectives d'augmentation du trafic (forcément limitées)
- de l'intégration du projet dans l'environnement historique de la baie (le projet actuel efface la vue des remparts de St malo depuis la digue des sablons à St Servan qui est empruntée par de nombreux randonneurs)
- de sa pertinence dans le temps (montée des eaux)

Il semble nécessaire de réactualisé le projet au vu des connaissances actuelles et des possibilités budgétaires.

B.rebour

Envoyé avec [SFR Mail pour Android](#)

Sujet : [INTERNET] Terminal du Naye

De : Jean-christophe Piot [REDACTED]

Date : 15/05/2024 10:25

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

Madame, Monsieur ,

[REDACTED]
[REDACTED] connaissant parfaitement la ville du fait que parents et grands-parents y ont habité , je suis profondément surpris voire choqué par le projet du terminal ferry qui ne permettra plus aux habitants du quartier de Saint-Servan de pouvoir contempler les remparts.

D'autre part , je ne comprends pas non plus l'investissement financier important pour une zone inondable .

Vous en souhaitant bonne réception .

JCHRISTOPHE PIOT

[REDACTED]
[REDACTED]
Envoyé de mon iPhone

Sujet : [INTERNET] Modification projet Terminal Ferry du Naye

De : Sophie Martinet [REDACTED]

Date : 15/05/2024 12:19

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

Bonjour,

[REDACTED], je m'oppose fermement au projet actuel de modernisation du terminal ferry du Naye. Il est évident qu'une modernisation des infrastructures est nécessaire. Mais le projet actuel ne respecte pas les lieux alors qu'il est tout à fait possible de moderniser ce terminal tout en respectant l'histoire, le littoral et le site exceptionnel. Il n'est pas nécessaire de construire un bâtiment si haut pour des piétons. Cela vient bloquer la vue sur les remparts d'Intra-muros depuis le célèbre GR34. En tant que malouine, cela me choque éperdument. Mais aussi en tant qu'amoureuse du littoral et des joyaux de notre belle planète. Construire un bâtiment aussi haut et monumental à proximité immédiate de la mer et de monuments et sites aussi exceptionnels qu'intra-muros et la cité d'Aleth est tout simplement scandaleux. Surtout lorsque cela n'est pas utile puisqu'il est tout à fait possible de répondre aux besoins de modernisation et d'agrandissement du terminal tout en respectant ce lieu exceptionnel.

J'espère que vous entendrez l'ineptie que représente le projet actuel et que vous le reverrez pour ne pas être responsable d'un telle erreur.

Bien cordialement.

Sophie Martinet

Sujet : [INTERNET] Révision Terminal ferry du Naye

De : Nicolas Hamon [REDACTED]

Date : 15/05/2024 12:54

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

Bonjour,

Je souhaite vous faire savoir mon désaccord au sujet du projet sur le terminal ferry du Naye. [REDACTED] nous sommes tout à fait d'accord qu'une modernisation ainsi qu'un agrandissement plus modéré que le projet actuel du terminal sont requis. Cependant, cet agrandissement doit être envisagé autrement qu'en hauteur. Il va de soi qu'on ne construit pas de bâtiment si haut sur le littoral, qui plus est aussi rapproché des remparts et de la cité d'Alet. L'emplacement actuel permet de construire un bâtiment plus grand tout en ne créant pas d'étage supplémentaire. De plus, un bâtiment de plein pied répondrait davantage aux besoins d'un terminal avec des piétons.

Nicolas Hamon

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

De : Michele Philip [REDACTED]

Date : 15/05/2024 15:51

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

Projet Terminal ferries du Naye Saint-Malo,
Enquête publique préalable à l'autorisation préfectorale à réaliser les travaux

Madame, Messieurs les commissaires enquêteurs,

Je vous prie de trouver ci-après ma contribution à l'enquête publique ci-dessus référencée.

Je conteste le projet actuel pour deux raisons, son impact visuel sur la ville Intra-Muros depuis la digue des Bas-Sablons et l'insuffisance de la prise en compte du risque de montée des eaux.

L'impact visuel du projet est minoré dans le dossier mis à la disposition du public alors qu'en fait, il est très important. Les photomontages ne permettent pas d'apprécier l'étendue de cet impact sur la façade sud de la ville intra-muros en faisant apparaître Saint-Malo et le terminal du Naye dans « un paysage lointain » (termes utilisés par la Région). Les vues sont toutes prises d'un seul et même endroit, *le point jalon de l'entité n°4*, dont je devine qu'il correspond au phare des Bas Sablons à l'extrémité de la digue, la plus éloignée du terminal du Naye; la résolution médiocre des photos estompe l'effet de cet impact et propose une représentation sans rapport avec la réalité.

La réalité du projet, c'est un bâtiment de 2 étages et 8m de haut, construit parallèlement aux remparts qui, par conséquent, fait écran à la vue sur la ville. C'est une donnée factuelle. Ce qui est sujet à évaluation et à expertise, c'est de déterminer sur quelle hauteur les remparts et les immeubles seront masqués par les bâtiments de la gare et par la passerelle. Et sur quelle longueur.

Selon une expertise diligentée par des associations citoyennes, non contredite dans le dossier d'enquête publique, le bâtiment de la gare masque les remparts sur toute leur hauteur et les immeubles sur une hauteur de 4 à 5 m au-dessus des remparts. Ce masque s'étend sur une longueur de 200m dans un premier temps puis de 300 m quand la passerelle sera réalisée en 2030.

Un impact de cette ampleur amputerait la vue sur Saint-Malo, connue du monde entier et porterait une atteinte grave à son patrimoine. Ce serait altérer la beauté d'une vue emblématique sur Saint-Malo, un bien qui appartient à tous, au profit d'une minorité, les concepteurs d'un bâtiment pensé pour attirer l'attention au détriment des valeurs patrimoniales et historiques existantes ainsi que les exploitants et les usagers d'un bâtiment disproportionné par rapport aux besoins réels.

Quant à la montée des eaux, le projet a pris en compte ce risque en rehaussant le terre-plein et les installations à protéger, mais de manière insuffisante et qui devrait être réexaminée, ce que préconise d'ailleurs la MRAe, Mission Régionale d'Autorité environnementale de Bretagne dans son avis de février 2024. En effet les risques de submersion marine et de changements climatiques s'aggravent comme l'indique l'actualité récente.

Aggravation constatée à Saint-Malo au cours des grandes marées dont celle du 9 avril dernier, où plusieurs rues ont été inondées, jusqu'à 80 cm rue Hyppolite de la Morvonnais. Aggravation annoncée dans de nombreuses études scientifiques qui prévoient que le niveau de la mer pourrait s'élever non plus de 60 cm comme estimé il y a 7 ou 8 ans, mais désormais de 1,5 m voire plus.

La préfecture d'Ille-et-Vilaine a d'ailleurs annoncé une révision du PPRSM, Plan de Prévention des Risques de Submersion Marine de Saint-Malo (Pays Malouin du 31 mars 2024). Il me semble hautement souhaitable de réexaminer le projet d'aménagement du Naye dans le cadre de ce futur PPRSM et de l'intégrer dans un plan plus global de protection de la ville contre les risques de submersion.

Au total je suis favorable à un bâtiment de gare construit sur un terre-plein rehaussé à un niveau significativement plus élevé que dans le projet actuel, mais limité à un seul étage pour préserver la vue sur la façade sud de Saint-Malo.

En espérant que vous prendrez en considération mon appel à la sauvegarde de la richesse patrimoniale de Saint-Malo ainsi qu'à l'amélioration de la cohérence et de l'efficacité de l'action publique, je vous prie de croire, Madame et Messieurs les commissaires enquêteurs, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Michèle Philip

Sujet : [INTERNET] Terminal Ferry du Naye à Saint-Malo

De : Bernhard METZ [REDACTED]

Date : 15/05/2024 16:18

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

Mesdames, Messieurs,

Le projet de modernisation du terminal ferry du Naye est manifestement surdimensionné, on ne voit pas bien pourquoi (volonté d'ostentation, malvenue en période de restrictions budgétaires ?). Il aboutirait à oblitérer la vue sur les remparts et les immeubles classés. Son étude d'impact environnemental est insuffisante, (volontairement ?) difficile à analyser, faisant l'impasse sur des points importants. Il s'appuie sur des prévisions de montée du niveau de la mer qui sont périmées, de sorte que l'investissement qu'il implique ne serait pas durable. J'estime qu'en l'état il doit être refusé et entièrement repris de manière à préserver le patrimoine architectural et l'environnement, et à être compatible avec la montée prévisible des eaux. Contre celle-ci, Saint-Malo a besoin d'un projet de défense d'ensemble, auquel le nouveau terminal devra être intégré.

Bien cordialement

Bernhard Metz

Saint-Malo enquête publique 16 avril- 17 mai 2024

Pour une révision radicale du projet de modernisation du terminal ferry :

- Pour préparer l'avenir en anticipant l'importance de la montée des eaux

- Pour préserver l'avenir en transmettant un patrimoine intact

Patrick Margron, vice-président de l'APPSAM

1- Rappel des faits.

Le projet proposé pour moderniser le terminal ferry présente deux caractéristiques objectives et incontestables qui militent pour une révision radicale de ce projet :

- Il s'appuie sur un Plan de Prévention des Risques de Submersion Marine officiellement obsolète avec un niveau des plus hautes eaux, 8,34 NGF, dont il est de notoriété scientifique qu'il sera dépassé bien avant la fin de vie de l'ouvrage. L'État a demandé en 2023 la révision de ce document stratégique pour tous les aménagements à Saint-Malo, révision qui vient d'être engagée et qui devrait aboutir fin 2025.

- Le bâtiment prévu pour accueillir la nouvelle gare ferry, haut de 8 m sur deux niveaux, avec un faitage à 16,34 NGF (non compris les garde-corps) impose une covisibilité très dommageable avec le patrimoine classé qui lui fait face à 420 m. Depuis la portion du GR 34 que constitue la digue des Sablons ce bâtiment, vu à hauteur d'homme, masquera alors l'emblématique façade sud de Saint-Malo jusqu'à 4 à 5 m au-dessus des remparts selon les points d'observation et ce, sur une largeur de 200 à 300m. C'est ce qui résulte de façon claire et incontestable de relevés sur site et de calculs professionnels précis par un géomètre-expert indépendant et qui représentent fidèlement ce qu'est la visée optique d'un observateur à 1,70m au-dessus du niveau de la digue des Sablons. (Documents remis en main propre aux commissaires enquêteurs le 25 avril 2024). **Ce bâtiment réalisera une véritable fermeture des paysages et des perspectives**, tant vers l'intramuros depuis l'anse des Sablons, que vers Saint-Servan et l'anse des Sablons depuis l'intramuros.

Dans les deux cas, **il s'agit de faits établis**, largement documentés, aisément vérifiables, et non d'appréciations personnelles sujettes à caution et variations.

NOTA : l'ensemble des caractéristiques du projet et les problèmes ou les questions qu'elles posent sont largement présentées et documentées dans les 4 contributions de l'APPSAM I, II III, et IV disponibles sur le site atelier.bretagne.bzh

2- Pourquoi ces 2 caractéristiques du projet actuel -montée des eaux et covisibilité- posent des problèmes qui doivent être impérativement corrigés.

2-1 Sur l'inévitable élévation du niveau de la mer et son impact :

- Dans sa conception actuelle le terre-plein du terminal ferry à la cote 8,34 NGF sera régulièrement submergé dans quelques années et l'eau dépassera alors largement le seuil de la gare. Cela posera bien évidemment des problèmes sérieux d'exploitation, de maintenance, de vieillissement et même, à terme, de pérennité des ouvrages publics. Arguer, comme le fait le Maître d'Ouvrage que pendant ces très hautes eaux de toute façon il n'y aurait pas de trafic ferry n'enlève rien aux dommages périodiquement causés aux bâtiments et aux installations. Et c'est assez paradoxal, les grandes marées étant précisément un moment de forte affluence touristique dans la ville qui est connue pour présenter les plus grandes marées d'Europe. Sachant qu'il y a 4 à 6 grandes marées par an qui s'étalent sur 2 jours, est-ce à dire que pendant ces périodes il n'y aura aucun trafic ferry ?

- **Mais il y a plus grave.** Le port dans son ensemble constitue la digue ouest de Saint-Malo dans sa défense contre les eaux et donc contre la montée des eaux. En sous dimensionnant le niveau du terre-plein, le projet actuel, au lieu de renforcer cette défense, au contraire l'affaiblit et rendra très difficiles ensuite les travaux d'adaptation qu'il faudra inmanquablement réaliser sous peu.

- Il est clair qu'il faudra relever le niveau du terre-plein et du seuil du bâtiment gare au-dessus de la cote 8,34 NGF et donc l'impact visuel du bâtiment sur le patrimoine qui l'entoure n'en sera que plus grand encore si on conserve la conception actuelle de ce bâtiment.

2-2 Sur la covisibilité du bâtiment gare avec le patrimoine malouin et ses conséquences :

- Dans tous les sites patrimoniaux présentant des éléments classés ou inscrits, la covisibilité des nouveaux aménagements avec le patrimoine est le paramètre majeur de la conception et de l'implantation de ces aménagements. L'objectif est toujours d'éviter cette covisibilité, et, si cela est impossible et que l'aménagement est indispensable, de la minimiser au maximum. **Ici cette covisibilité est majeure, définitive et n'est justifiée par aucun impératif d'exploitation.**

- Cet objectif d'éviter ou réduire la covisibilité est clairement inscrit dans le code du patrimoine ([L. 621-30 et 31](#)). La Haute Juridiction a clairement statué que cette covisibilité s'appréciait pour les immeubles situés, en l'absence de périmètre délimité, à moins de cinq cents mètres d'un édifice classé ou inscrit au titre des monuments historiques, **s'ils sont visibles à l'œil nu de cet édifice ou 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.**

- **Visible à l'œil nu et en même temps que le patrimoine à l'arrière-plan depuis un lieu normalement accessible au public**, c'est exactement la situation du futur bâtiment de la gare ferry située à 420 m de l'emblématique façade sud de Saint-Malo avec ses remparts et ses immeubles classés du XVIIIème siècle et vu depuis la digue des Sablons/GR34 empruntée par plus de 100 000 personnes par an.

- Cette covisibilité très importante - 4 à 5 m au-dessus des remparts- était pourtant facile à prévoir compte tenu de la conception du bâtiment sur 2 niveaux partout jusqu'à 8m de hauteur. Conception qui ne doit rien à d'incompressibles contraintes d'exploitation, mais tout au choix d'un symbole, le cahier des charges du bâtiment précisant exactement « *la gare doit imposer une image forte dans le paysage portuaire malouin* », d'où un surdimensionnement dommageable à la fois pour les finances publiques et pour le patrimoine.

- **Rien n'obligeait le Maître d'Ouvrage à concevoir un bâtiment sur 2 niveaux.** Il dispose d'une place au sol très largement suffisante -70 000 m²- et aucune contrainte d'exploitation ne justifie ces 2 niveaux et rappelons que la gare ne concerne que les passagers piétons des ferries. Ces deux niveaux sont la cause directe de cette covisibilité totalement anormale avec le patrimoine. Ils ferment également complètement le paysage sur Saint-Servan vu de l'intramuros et constituent une véritable barrière entre les deux parties de la ville.

Pour bien comprendre, explicitons les vues en coupe du masque engendré par le projet et établies par le géomètre à partir de ses relevés sur site, coupes qui représentent fidèlement ce que sera réellement la visée optique d'un observateur situé sur la digue des Sablons et regardant à 1m70 de hauteur la façade sud de Saint-Malo :

-La digue des Sablons, au niveau de la rotonde est à la cote 7,98 NGF, le regard de l'observateur est 1,70 m au-dessus de ce niveau, donc à la cote 9,68 NGF.

- Se dresse devant lui à 605 m et faisant écran à sa vision sur l'intramuros un bâtiment de 8 m de haut à partir de la cote 8,34 NGF, dont le faitage est donc à 16,34 NGF. Le faitage du bâtiment se situe à 16,34- 9,68, soit 6,66m au-dessus des yeux de l'observateur.

- Pour voir la façade sud de Saint-Malo sa vision doit passer au-dessus de cet écran, et l'angle de vision amène, à la verticale des remparts, soit 420 m à l'arrière du bâtiment, la vision obligatoirement à la cote minimale de 21,10 NGF (trait rose sur la vue en coupe).

- Le sommet des créneaux des remparts est à cote 16,20 NGF, la vision de l'observateur se situe donc à 21,10 - 16,20 soit **4,90 m au-dessus des remparts.**

- Le niveau de la gouttière des immeubles classés situés derrière les remparts est à la cote 24,47NGF la vision de l'observateur est donc à 24,47 - 21,10 soit **3,37 m sous la gouttière, c'est-à-dire environ le milieu des fenêtres du 3^{ème} étage, ne laissant clairement intactes à la vision que les lucarnes dans les toitures.**

Il s'agit là des relevés et calculs de topographie et d'optique classiques dans la profession quand il s'agit d'évaluer correctement l'impact visuel d'un aménagement. Il s'agit du seul calcul possible et représentatif et il ne peut pas y avoir d'autres résultats que celui-ci. Le fait que le Maître d'Ouvrage ait toujours refusé de le présenter de lui-même et de justifier quantitativement de l'impact visuel de son projet est une très grave anomalie.

Pour le vérifier sur place, et sans relevé de géomètre, il existe déjà un repère fixe à la même hauteur que le futur bâtiment - 16,34 NGF- : la base des vitres de l'élévation du poste de contrôle de l'écluse, bien visible et facile à identifier depuis la digue des Sablons. Chacun peut donc visualiser une ligne horizontale à partir de ce niveau, qui passe effectivement par le milieu

des fenêtres du 3^{ème} étage des immeubles classés et constater tout ce qui disparaîtra en-dessous. (inversement, depuis l'intramuros chacun peut aussi visualiser ce repère et voir l'importance de la disparition de la vue sur Saint- Servan, l'anse des Sablons et la cité d'Alet et la fermeture du paysage)

L'ampleur de ce masque définitif devant l'intramuros est de 300 à 200m selon qu'il y a ou non une passerelle et de 4 à 5m au-dessus des remparts selon les différents points d'observation depuis la digue des Sablons/GR 34.

Sur les coupes établies par le géomètre, à partir de ses relevés sur site, figure également un trait bleu qui représente **l'impact visuel si le terre-plein était relevé d'un mètre à la cote 9,34 NGF** pour faire face à la montée des eaux. Dans cette hypothèse l'impact visuel du bâtiment serait de **6,62m au-dessus des remparts au lieu de 4,90m** et de 1,75 m sous les gouttières c'est-à-dire que les fenêtres des 3^{ème} étages disparaissent complètement et ne restent visibles que les lucarnes dans les toitures.

- Le principal élément d'attractivité touristique de Saint-Malo- qui est donc aussi recherché par les passagers des ferries- c'est son patrimoine historique du fait de son ampleur, de sa remarquable cohérence et de son caractère unique. La promenade de la digue des Sablons, outre qu'elle est une portion du célèbre GR34, est l'une des 4 principales promenades de Saint-Malo avec celle des remparts, de la plage du Sillon et du Grand Bé. Mais c'est aussi **la seule qui est accessible par tous et en tout temps et qui présente la dernière grande perspective monumentale sur Saint-Malo**. Masquer une majeure partie de cette perspective patrimoniale à ceux qui viennent précisément pour le patrimoine est un non-sens. Sans doute pour « compenser » le Maître d'Ouvrage a prévu de faire au second niveau du bâtiment, face aux remparts le long de l'écluse, une très large baie vitrée qui selon ses propres termes sera « *Un belvédère sur la ville* » ! **Ce bâtiment réalise la captation d'une vue patrimoniale historique qui est un Bien Commun, au profit de quelques voyageurs pressés de sortir ou de monter à bord, et qui ne sont pas venus à Saint-Malo pour le voir derrière une vitre.**

Pourquoi cette aberration n'a-t-elle pas été anticipée ?

Parce que, comme en témoigne le cahier des charges du bâtiment, **jamais la covisibilité avec l'intramuros n'a été prise en compte et n'a été discutée ou présentée à quelque moment que ce soit** : ni pendant la brève concertation d'avant-projet en octobre- novembre 2020, ni lors de la présentation officielle du projet fin mai 2022.

La question de la covisibilité anormale avec le patrimoine a été soulevée il y a plus de 18 mois par le Collectif Sablons, calculs à l'appui, dès les premières réunions dites de « *suivi du projet* ». Mais le Maître d'Ouvrage n'a eu de cesse que de retarder la production des visuels devant rendre compte de l'impact de son projet et, *in fine*, n'a jamais fourni de visuels représentatifs : soit des visuels pris plus ou moins en hauteur pour minimiser l'impact du bâtiment, soit des visuels qui évitent l'arrière-plan avec l'intra-muros, soit des visuels très grand angle qui éloignent artificiellement et écrasent complètement la vue sur le futur bâtiment et sur l'intra-muros en arrière-plan. Pour s'en convaincre il suffit de regarder la pièce PC8-03 produite par le Maître d'Ouvrage et son Maître d'Œuvre et qui est légendée « *Photographie du terrain dans le paysage lointain* » ! Tout est dit, et chacun sur place peut immédiatement constater que

cette vue n'est en aucun cas la vision réelle de la façade sud de Saint-Malo depuis la digue des Sablons.

Tout démontre que ce projet n'a pas été correctement pensé avec le patrimoine et les paysages qui l'entourent et la construction d'une nouvelle gare semble avoir été interprétée comme une requalification de quartier, comme c'est souvent le cas d'une gare SNCF. D'où par exemple la volonté de réaliser, selon les termes du projet « *Une nouvelle place dans la ville* ». Mais Saint-Malo a déjà de nombreuses places, n'en demande pas une de plus et les quartiers de vie sont ailleurs et seront pas dans une gare vide la majeure partie du temps.

3- L'incohérence de la conception du bâtiment de la gare avec les futurs Sites Patrimoniaux Remarquables (SPR) de Saint-Malo.

Un Site Patrimonial Remarquable -SPR- est, juridiquement, le site d'une ville, d'un village ou d'un quartier dont la conservation, la restauration, la réhabilitation ou la mise en valeur, présente au point de vue architectural, archéologique, artistique ou paysager, un intérêt public. Le classement en **SPR a le caractère juridique d'une servitude d'utilité publique** (loi du 7 juillet 2016)

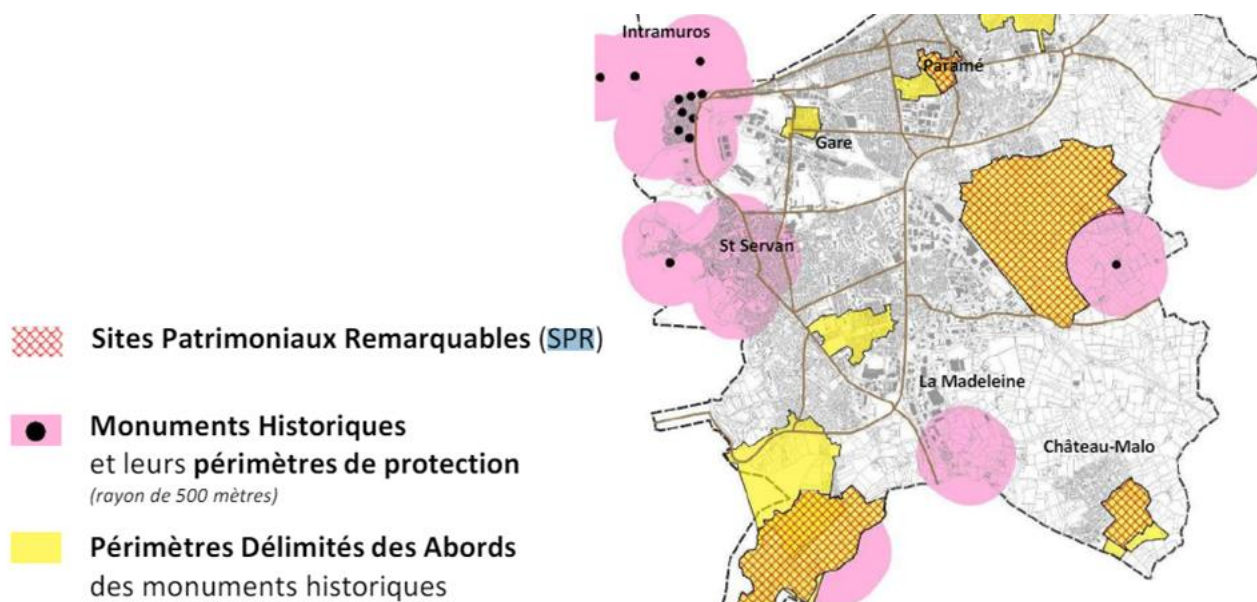
Saint-Malo souffre actuellement d'une protection patrimoniale insuffisante, mais il est précisément prévu de la renforcer très prochainement en créant 3 nouvelles zones dont les zones littorales de Saint-Servan et l'Intra-muros et qui seront intégrées au nouveau PLU.

L'exemple du projet actuel de modernisation du terminal du Naye montre que le patrimoine historique de Saint-Malo est actuellement mal protégé, non pas que la pierre elle-même soit en danger, mais dans ses abords.

Cela relève en particulier sans doute de deux faiblesses :

- le rôle et les pouvoirs des ABF, dont les limites ont été balisées dans un rapport très circonstancié de la Cour des Comptes -> <https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2023-10/20220622-Soutien-Etat-patrimoine-monumental.pdf> ;

- la faiblesse des textes de la Ville : SPR – paradoxalement ne couvrant pas les abords d'Intra-muros (carte ci-dessous), pas de PSMV, pas de PVAP.



Sur ce dernier point, le Conseil municipal de Saint-Malo du 8 novembre 2022 a déjà débattu et prévu de corriger cette situation :

Monsieur BASTIDE apporte des compléments concernant l'étude patrimoniale qui recense plus de 4500 éléments non protégés au titre des monuments historiques. Cette étude a effectivement été présentée en commission urbanisme, et a également fait l'objet de présentations aux associations qualifiées en matière d'environnement mais aussi de patrimoine. Il y a eu aussi une présentation spécifique au conseil du patrimoine. Cette étude permet d'établir une gradation entre les bâtiments d'intérêt, remarquables et exceptionnels faisant part de prescriptions particulières en fonction de la qualité du bâti.

En ce qui concerne les Sites Patrimoniaux Remarquables (SPR), ils sont aujourd'hui au nombre de 4. Il ne s'agit pas de les supprimer, mais de les étendre et de les rendre plus homogènes, afin de protéger des zones qui ne le sont pas tellement : à savoir la zone littorale, de la Briantais jusqu'à Rothéneuf. La mise en œuvre du SPR sera relativement facile. Elle n'incombe pas seulement à la ville puisque le ministère de la culture doit intervenir pour sa création. Cependant, une grande partie du travail a été réalisée avec l'étude patrimoniale. Monsieur Bastide précise que les zones concernées par un futur SPR sont les zones littorales de Saint-Servan, Intramuros, la zone balnéaire de la digue, jusqu'à Rothéneuf.

[Source: https://www.saint-malo.fr/wp-content/uploads/2023/09/2022_DCM_nouveau_debat_orientations_generales_PADD_WEB.pdf?_rt=MnwxHfHNwcnwxNzE1MjYwNDMy&_rt_nonce=8c74d015ce]

4 – Propositions pour que ce projet soit un réel progrès pour Saint-Malo.

Contre le bon sens et la raison, la Région Bretagne veut figer les décisions et engager dès maintenant 150 millions d’euros d’argent public et les travaux afférents,

- **sans attendre le nouveau PPRSM en cours d’étude** qui inmanquablement invalidera la cote de 8,34 NGF comme référence du projet,

- **et sans attendre le nouveau PLU qui se donne comme objectif de « *préserver et valoriser les patrimoines, socle de l’identité malouine* »** et l’extension des SPR (Sites Patrimoniaux Remarquables) qui, sans doute, remettraient en question la conception et la hauteur d’un bâtiment qui définitivement altèrera très gravement l’une des principales vues patrimoniales de Saint-Malo et masquera aussi tout l’anse des Sablons depuis l’intramuros.

4-1 Pour préparer l’avenir en anticipant l’importance de la montée des eaux.

Il est désormais certain que la cote 8,34NGF sera dépassée plus rapidement que prévu, Tout comme il serait irresponsable de persister à caler le projet sur cette cote, il serait tout aussi déraisonnable de vouloir relever le niveau du projet au hasard sans attendre et prendre rigoureusement en compte les futures conclusions et recommandations du nouveau PPRSM en cours d’élaboration par des sociétés spécialisées.

→ **Intégrer dès maintenant le projet du Naye dans une réflexion globale sur la défense de la façade ouest de Saint-Malo contre la montée des eaux, au minimum à l’horizon 2100.** Ce qui doit inclure le cas de l’actuelle gare maritime de la Bourse située à 150 m du projet actuel et la cale de Dinan ainsi que toute la ligne littorale môle des Noires -Alet et intégrer les installations du port industriel entre les bassins Bouvet, Vauban et Duguay Trouin.

→ Travailler avec les sociétés spécialisées qui viennent d’être choisies et mandatées par la préfecture pour élaborer le nouveau Plan de Prévention des Risques de Submersion Marine. A partir de leurs conclusions et recommandations, étudier quelle doit être la cote du terre- plein et le seuil du bâtiment de la gare, à la fois pour garantir la pérennité et les bonnes conditions d’exploitation du terminal ferry, et pour participer efficacement à la défense de Saint-Malo contre la montée de eaux.

4-2 Pour préserver l’avenir en transmettant aux générations futures un patrimoine visuel intact fidèle à l’œuvre des reconstructeurs de Saint-Malo.

→ **Préserver en tout point les perspectives sur la ligne de crête des remparts sud.** Le sommet des remparts dessine une ligne de force horizontale et continue, qui assoit et structure toute la silhouette de Saint-Malo. Altérer, interrompre cette ligne comme le fait le projet actuel c’est détruire la silhouette historique et patrimoniale de Saint- Malo. Il faut étudier le profil d’un nouveau bâtiment qui jamais ne viendrait faire obstacle à la perspective globale sur Saint -Malo en dépassant la ligne de crête de remparts depuis les principaux axes et points de vue de Saint-Malo. Et ce, en tenant compte de l’élévation du terreplein au-dessus de la cote 8,34 NGF pour faire face à la montée des eaux, suite aux recommandations du futur PPRSM. **A titre**

indicatif, pour respecter cet objectif, il est exclu d'envisager le long de l'écluse face aux remparts un bâtiment dont le faitage dépasserait 13,50 NGF

→ **Intégrer dans le nouveau PLU, en cours d'élaboration, la protection des abords de Saint-Malo et les perspectives sur Saint-Malo.** Et réétudier l'intégration du nouveau terminal ferry du Naye, et en particulier le bâtiment de sa gare, en fonction de ce nouveau PLU et des SPR.

→ **Intégrer la question de la gare de la Bourse dans le nouveau projet révisé.** Le doublon avec la gare maritime de la Bourse est peu justifié et révèle un manque d'approche globale. Il s'agit là aussi d'un ouvrage en covisibilité directe avec le patrimoine et dont la rénovation et le niveau par rapport à la montée des eaux se poseront très prochainement.

Sujet : [INTERNET] Projet Terminal ferries du Naye Saint-Malo,,Enquête publique préalable à l'autorisation préfectorale à réaliser les travaux

De : Emmanuel Collin [REDACTED]

Date : 16/05/2024 10:24

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

Bonjour,

[REDACTED] et amoureux de la ville de Saint-Malo je n'ai malheureusement pas le temps d'analyser en détail le projet de la nouvelle gare maritime du Naye. J'ai donc utilisé une intelligence artificielle pour faire l'analyse à partir des informations disponibles sur Internet. Parmi les différents reproches que l'on peut faire à cette étude, son surdimensionnement arrive en tête. Voici quelques détails :

La future gare maritime de Saint-Malo, avec une superficie de 7 800 m² pour un trafic annuel de 1 million de passagers, semble surdimensionnée comparée à d'autres gares maritimes de même capacité dans le monde.

Le tableau suivant compare la future gare avec l'actuelle ainsi que des gares maritimes similaires en terme d'affluence passagers :

Gare Maritime	Superficie du bâtiment (m ²)	Trafic Passager Annuel (millions)	Nombre de Navires Annuel (environ)
Saint-Malo (actuelle)	3 000	1	1 200
Saint-Malo (futur)	7 800	1	1 200 (Estimation, données non disponibles)
Roscoff, France	2 500	1	700
Dunkerque, France	3 000	1	800
Bilbao, Espagne	4 000	1	600
IJmuiden, Pays-Bas	2 800	1	700
Bar Harbor, États-Unis	1 500	1	400
Hyannis, États-Unis	2 000	1	1 000
Fukuoka (Hakata), Japon	5 000	1	1 200
Keelung, Taïwan	6 000	1	1 400
Wellington, Nouvelle-Zélande	3 500	1	1 200
Durban, Afrique du Sud	4 500	1	800

Besoins Réels vs. Capacité

- Données de Trafic :** Les projections de trafic de 1 million de passagers annuels ne justifient pas une augmentation substantielle de la superficie par rapport à des ports similaires. Les gares de taille plus modeste comme Roscoff et Bar Harbor montrent qu'il est possible de gérer ce volume efficacement sans une infrastructure excessive.

Analyse de l'Efficacité et des Coûts

- Coûts de Construction et d'Entretien :** Un bâtiment plus grand implique des coûts de construction et d'entretien plus élevés. Ces coûts supplémentaires pourraient être investis dans d'autres améliorations nécessaires ou dans des projets plus urgents.
- Utilisation de l'Espace :** Une surface de 7 800 m² pour une gare maritime servant 1 million de passagers annuels peut entraîner une utilisation inefficace de l'espace. Les périodes de faible affluence pourraient laisser de grandes parties du bâtiment sous-utilisées.

Normes Environnementales

- Empreinte Carbone :** Une infrastructure plus grande consomme plus de ressources en termes de matériaux de construction, chauffage, climatisation et entretien, augmentant ainsi l'empreinte carbone de l'installation.

Montée des eaux

En France, plusieurs villes et régions côtières sont situées à des altitudes très basses et peuvent être vulnérables à la montée du niveau de la mer et aux inondations. Voici quelques exemples :

- Dunkerque :** Située dans le nord de la France, Dunkerque est partiellement sous le niveau de la mer. La ville dépend d'un système de digues et de pompes pour prévenir les inondations.
- Saint-Malo :** Située en Bretagne, Saint-Malo est une ville côtière avec des parties basses susceptibles d'être touchées par des inondations, en particulier lors des marées hautes et des tempêtes.
- La Rochelle :** Située sur la côte atlantique, certaines zones de La Rochelle sont vulnérables aux inondations côtières et aux tempêtes.
- Le Havre :** Bien que la ville elle-même ne soit pas en grande partie sous le niveau de la mer, elle est située à une altitude basse et peut être touchée par des inondations côtières.
- Les îles de la Charente-Maritime (comme l'île de Ré et l'île d'Oléron) :** Ces îles ont des zones très basses et sont vulnérables aux inondations et à la montée du niveau de la mer.
- Camargue :** Cette région située dans le delta du Rhône est en grande partie sous le niveau de la mer et dépend de systèmes de digues et de gestion de l'eau pour éviter les inondations.

Ces villes font face à des défis importants en matière d'infrastructures et de mesures de protection contre les risques liés à la montée des eaux, un problème exacerbé par le réchauffement climatique. Les stratégies pour s'adapter incluent la construction de digues, le rechargement en sable des plages, et, dans certains cas, la planification de repli stratégique des habitations et infrastructures situées en première ligne

Le projet prend-il en compte toute la mesure de ce défi et dans les bonnes proportions (montée des eaux supérieure à 1m d'ici 2100)

Merci d'avoir pris le temps de me lire.

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 m² 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 m². 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 m² 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^{er} 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^{er} 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^{ème} 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^{er} 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 toutes 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

APPSAM

appsamsaintmalo@gmail.com, www.saintmalocollectifsablons.fr

Saint-Malo, modernisation du terminal ferries du Naye

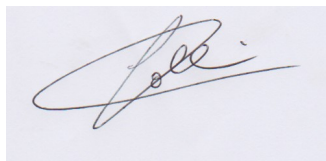
Contribution à l'Enquête Publique - Document V: synthèse et propositions

Madame, Messieurs les Enquêteurs Publics,

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

La présente contribution établit une synthèse des précédentes contributions de l'APPSAM référencées Documents I à IV, et les propositions de l'association pour un programme adapté à la richesse passée de Saint-Malo et à son développement futur.

Très respectueusement,

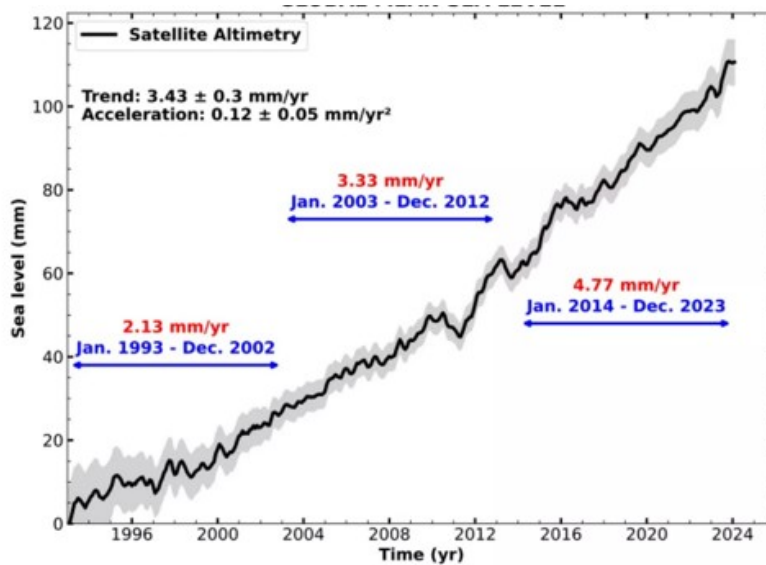


Gérard COLLIN, pour le Bureau l' APPSAM: Gilles BERAUD SUDREAU, Christian EMMANUEL, Pierre LELIEVRE, Patrick MARGRON, Loïc PERRAUT, Claude PHILIP, Didier PROU

Association pour la Protection et la Préservation du Patrimoine matériel et Immatériel de Saint-Malo
www.appsamsaintmalo.fr, appsamsaintmalo@gmail.com

1. Rappels Document I

Dans le Document I, l' APPSAM a démontré avec l'appui de données et d'études scientifiques, objectivement incontestables, l'accélération inexorable, irréversible de la fonte des glaces antarctiques et groenlandaises (source WMO ci-dessous).



Sea level rise is accelerating

Global mean sea level reached a record high last year. - WMO

Cette accélération conduira à une montée des eaux d'environ 1m à l'horizon 2100 de manière quasi-certaine, mais une montée de +1m50 voire +2m est tout-à-fait possible.

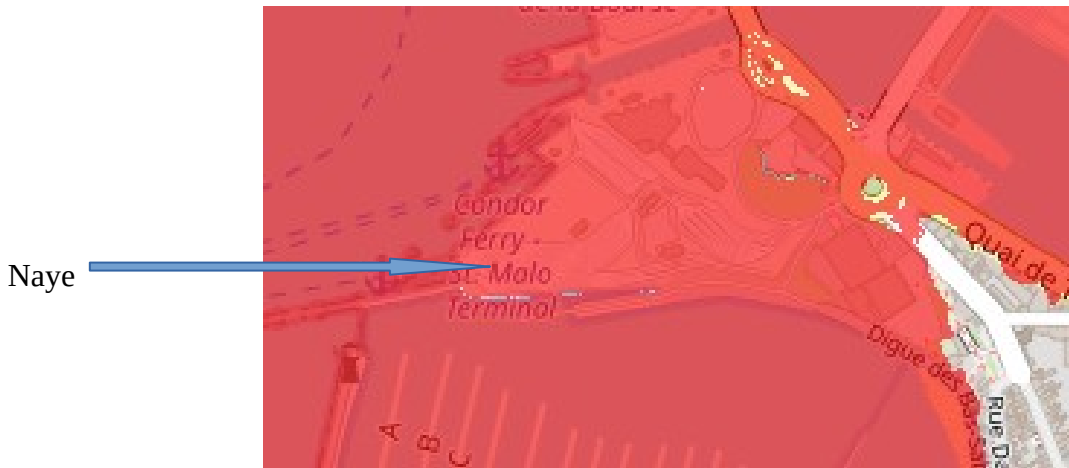
Sur ces bases, l' APPSAM a lancé une campagne nationale pour demander que notre pays se prépare en responsabilité à une montée des eaux de +1m50 en 2100 (comme Londres, et pourtant bien moins que les Pays-Bas), sans même avoir l'assurance que ce sera suffisant.

2. Rappels Document II

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

Dans le Document II, l' APPSAM a montré :

- que la problématique pour Saint-Malo d'affronter cet aspect du dérèglement climatique est extrêmement difficile, par le fait que la quasi-totalité de la ville est sous le niveau des plus hautes eaux dans le scénario de base de +1m50 (illustration ci-dessous - source BRGM);



- que ses conclusions rejoignent la demande de la MRAEB de mise à jour des hypothèses du maître d'ouvrage sur la Naye, non prise en compte par la Région, et les conclusions notamment du Haut Comité breton pour le Climat (créé par la Région elle-même), et le dire du Président de Région lui-même;

- que la réponse du Maître d'ouvrage est de reconnaître que ses installations seront submersibles bien avant la fin du siècle et que le terminal sera fermé les jours de grande marée.

A contrario, ce défi extrêmement difficile impose :

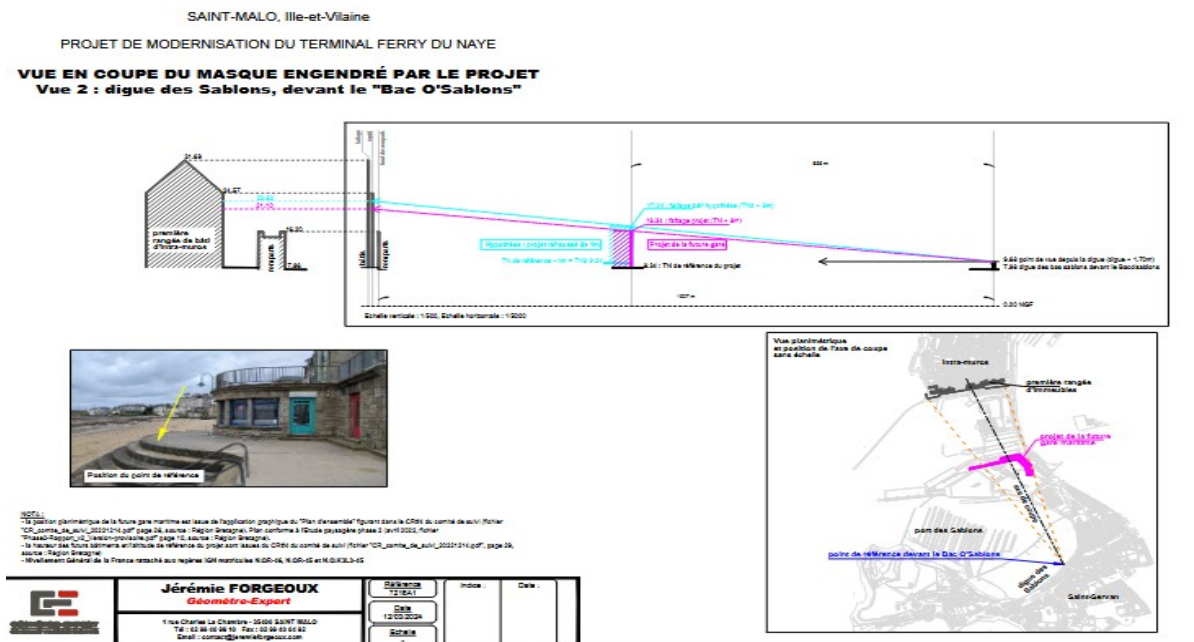
- i) de récuser un projet du Naye basé sur une hypothèse obsolète et inacceptable scientifiquement et démocratiquement de + 0m60;
- ii) d'accepter que si l'ensemble portuaire doit continuer à exercer le rôle de digue occidentale de la Ville, il est trop bas d'environ 1 mètre, et devrait en fait être surélevé à plus de 9m NGF entre le pied des remparts et le bas de la rue Clémenceau;
- iii) en conséquence de prendre en compte pleinement la montée des eaux le plus tôt possible, et donc d'anticiper;
- iv) de définir dans un 1er temps une ligne de force d'une "stratégie 2100" pour ce qui concerne la protection de Saint-Malo sur sa façade maritime Ouest;
- v) d'en déduire une mise à jour du PPRSM dans la ligne de la stratégie évoquée ci-dessus;
- vi) de reporter le projet terrestre du Naye hors urgences portuaires après l'adoption de ce PPRSM mis à jour.

3. Rappels Document III

Dans son Document III, l' APPSAM a démontré que:

- i) la façade Sud de Saint-Malo est célébrissime;
- ii) cette façade est pratiquement la dernière façade de Saint-Malo largement ouverte à la vue;
- iii) la digue des Sablons est un lieu très fréquenté, et aussi sur le GR34;
- iv) spécifiquement le Conseil d' État et la jurisprudence ont entériné la nécessité de pleinement apprécier la covisibilité d'un projet depuis un tel lieu, même bien au-delà d'un cercle de 500 m autour des bâtiments classés.

L' APPSAM a ensuite démontré avec l'appui de relevés d'un géomètre-expert indépendant irréfutables que:



- vue depuis la digue très fréquentée des Sablons, la projection du bâtiment de gare (16m34 NGF + garde-corps) s'élève à 4 à 5 m au-dessus des remparts, sur une section longitudinale des remparts allant jusqu'à la Porte de Dinan selon la position du piéton;
- si elle était prolongée par une passerelle de 7 m de hauteur, la covisibilité s'étendrait jusqu'en mer, barrant la plus large part de l'horizon maritime;
- l'impact visuel du projet n'a jamais fait l'objet de concertation citoyenne avant la présentation au public du projet quasi-final le 31 mai 2022;
- une telle atteinte au panorama visuel de Saint-Malo, mondialement connu, constituerait une rupture historique d'une doctrine patrimoniale qui trouve son origine dans les classements Mérimée, et soigneusement respectée par Guy LACHAMBRE, Louis ARRETCHÉ et les ABF des décennies passées;
- le projet ignore qu'intra-muros et les rivages servannais doivent être couverts par des SPR (Site Patrimonial Remarquable) par le PLU en cours de révision (Conseil Municipal 8 nov 2022);
- ce projet du Naye en l'état pourrait porter un coup fatal au classement de Saint-Malo à l' UNESCO.

4. Rappels Document IV

Dans son Document IV, l' APPSAM a montré ou démontré que:

- le projet de gare de 7239 m² est surdimensionné, sans équivalent en Europe de l' Ouest pour des trafics passagers similaires ou même supérieurs;
- ce surdimensionnement ne peut en aucun cas être expliqué par une croissance du trafic très modeste (pas plus de rotations, pas de navires de plus grande capacité);
- l'entrée en service du système EES de contrôle post-Brexit des passagers piétons non-Schengen (300.000 à 350.000) pourra certes entraîner des difficultés initiales de mise en œuvre, mais que le monde maritime parviendra à se hisser aux standards des compagnies aériennes;
- d'autres considérations (parti pris architectural de "signal fort", de "belvédère sur la ville", circulation passagers, activités commerciales annexes) pourraient d'avantage expliquer ce surdimensionnement;
- ce surdimensionnement est pour partie cause de l'impact visuel du projet;
- une passerelle (entourée en jaune ci-dessous) est totalement injustifiée et catastrophique d'un point de vue paysager;



- le coût du projet n'intègre pas les surcoûts nécessairement causés par la non prise en compte de la montée des eaux (infrastructure "submersible"...);
- il est incompréhensible pour le citoyen que ce projet soit mené sans réflexion simultanée sur l'avenir de la gare de la Bourse (quasiment toujours déserte) et de l'écluse;
- et qu'enfin il est inacceptable que ce projet à 150 millions d'euros soit mené en dehors de toute réflexion sur l'adaptation du port de Saint-Malo en tant que digue de protection de 20.000 malouins et des richesses économiques, portuaires et industrielles de la ville.

5. Les demandes et propositions de l'APPSAM

En réaffirmant son soutien à l'activité portuaire de Saint-Malo et au développement économique de la ville, l'APPSAM demande que:

- les travaux les plus urgents concernant l'infrastructure portuaire soient entrepris sans délai;
- la Région et l'Agglomération de Saint-Malo actent que la Bretagne doit se préparer à une montée des eaux en 2100 bien supérieure à 60 cm;
- le PPRSM de Saint-Malo soit mis à jour en conséquence et dans une perspective 2100 intégrant la problématique de la protection de la ville sur sa façade Ouest, et ce dans le cadre d'une stratégie globale phasée à long terme;
- le projet du Naye s'aligne sur une doctrine patrimoniale centenaire en respectant en tout point d'observation la ligne de crête des remparts, et tout particulièrement à l'approche et devant l'écluse du Naye;
- toutes activités non liées directement à la gestion du trafic ferry et/ou à la DSP* reçue par l'opérateur soient strictement limitées;
- toute idée de passerelle en hauteur soit abandonnée;
- le projet du Naye hors urgences portuaires (embectages etc) soit reporté après l'adoption du PPRSM mis à jour, et donc du nouveau PLU;
- une coopération paritaire plus étroite soit établie entre Ville, Agglomération et Région sur les questions de nature existentielle pour Saint-Malo liées au dérèglement climatique.

* Délégation de Service Public

Sujet : [INTERNET] Terminal ferries du Naye, enquête publique

De : BUSCOT Gilles [REDACTED] >

Date : 16/05/2024 15:35

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

Bonjour,

Je m'oppose au projet actuel et souhaite un nouveau projet alternatif:

- un bâti qui, vu d'où que ce soit, ne dépasse pas la ligne de crête des remparts,
- un projet qui participe à une stratégie de protection de la façade Ouest de Saint-Malo contre la montée des eaux.

Merci de prendre en compte mon avis et bien à vous.

Gilles Buscot

Sujet : [INTERNET] Terminal du Naye

De : [REDACTED]

Date : 16/05/2024 17:43

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

A l'attention du Commissaire enquêteur,

Ce projet, démesuré par rapport au nombre de touristes piétons prévu, va défigurer définitivement la vue sur les remparts de Saint-Malo. Le ratio des mètres carrés par touriste passant à pied dans la gare maritime tel qu'annoncé lors de la dernière réunion d'information est complètement aberrant et sans aucune certitude sur l'augmentation du trafic.

Nos grands-parents se sont battus pour rénover cette magnifique ville clos de murs et vous allez tout anéantir sans réelles raisons. Quel dommage !

G. Bohn

Enquête publique sur le volet environnemental du projet régional de terminal ferry du Naye à Saint-Malo

Participation de M. Yves-Malo Ploton et Mme Catherine Ploton

Sommaire

- 1- Préambule
 - 2- Le mille-feuille aux mauvaises surprises
 - 3- Un projet incomplet
 - 4- Un dossier incomplet
 - 5- Un projet isolé et d'autres attentes
 - 6- Une nouvelle gare maritime aux dimensions contestées
 - 7- Une durabilité incertaine
 - 8- Être ou paraître
 - 9- Nos attentes
 - 10- Pour conclure
-

1- Préambule

1-1- Un calendrier trop chargé.

Un malheureux hasard (une concertation entre les commanditaires aurait pu conduire à un calendrier plus étalé) fait qu'aujourd'hui, trois enquêtes publiques sur le territoire, engagées à trois niveaux différents de l'organisation territoriale, ont lieu quasi simultanément :

- Une enquête publique engagée par la ville de Saint-Malo pour la mise en concordance du cahier des charges du Lotissement de Marville avec le PLU (2 avril – 2 mai 2024).
- Une enquête publique engagée par Saint-Malo Agglomération pour la reprise des dossiers de création et de réalisation de la ZAC Atalante et la mise en conformité du PLU de Saint-Jouan des Guérets pour permettre l'implantation du futur centre hospitalier (15 avril – 14 juin 2024).
- Une enquête publique engagée par la Région Bretagne pour le volet environnemental du projet de modernisation du terminal ferry du Naye (16 avril – 17 mai 2024).

A ces enquêtes s'ajoute la consultation de longue durée en cours lancée par la ville de Saint-Malo pour la révision du PLU.

Les citoyens qui se préoccupent du devenir de la ville sont confrontés à des dossiers de grands volumes élaborés par des équipes différentes de professionnels. Ils sont dans l'impossibilité matérielle de participer à toutes ces consultations et se voient dans l'obligation de renoncer à certaines, ce qui les prive partiellement de l'exercice de leurs droits.

1-2- Notre participation.

Pour nous-mêmes et pour notre descendance, issus de vieilles familles Malouines, nous nous préoccupons du devenir de notre cité à l'histoire de laquelle ont contribué nos ascendants qui nous y ont précédés, et à l'image de laquelle nous nous efforçons de veiller avec soin.

Nous avons choisi de participer en priorité à la présente enquête, en regrettant de devoir renoncer à celle relative à l'établissement hospitalier de la ZAC Atalante.

Nous avons renoncé aussi à nous exprimer sur le futur PLU, l'expérience ayant montré que les municipalités ont à leur disposition tout un arsenal de possibilités de dérogations qui permettent de contourner aisément les PLU et qui neutralisent toute leur efficacité supposé.

Pour la présente enquête environnementale, nous avons choisi de nous exprimer seulement sur l'aspect paysager : c'est le plus à notre portée et celui auquel nous sommes le plus sensibles (voir chapitre 6).

Cependant, ce projet n'est pas une opération ponctuelle, isolée dans l'espace et dans le temps : il présente une forte interdépendance avec bien d'autres composantes de la vie de la cité.

C'est pourquoi nous débordons volontairement du cadre strict de l'enquête en inscrivant le projet dans un contexte beaucoup plus large, ce qui nous conduit à formuler d'autres préoccupations sur la situation et l'avenir de Saint-Malo (voir chapitre 5).

Au-delà des membres de la Commission d'enquête, nous nous adressons aux élus de la Région, que nous remercions pour l'opportunité offerte de nous exprimer, aux élus de la municipalité de Saint-Malo et aux responsables concernés dans la Fonction Publique.

Nous souhaitons que notre participation les éclaire sur le ressenti et les attentes de vieux Malouins ordinaires fortement attachés à leur ville et soucieux de son devenir.

1-3- Trois catégories d'objectifs au même niveau et complémentaires.

Les grands projets touchant à la cité ont d'abord des objectifs économiques.

La qualité de la vie des habitants et le respect du patrimoine historique, aux enjeux à la fois humains et culturels avec aussi des retombées économiques, sont tout autant vitaux que l'économie.

Ces trois catégories d'objectifs sont complémentaires, indissociables et doivent être prises en compte avec le même niveau de priorité.

2- Le mille-feuille aux mauvaises surprises

Aujourd'hui, le projet de modernisation du terminal ferry du Naye est l'aboutissement d'un long processus, après des réformes décidées à des échelons différents.

- Le transfert par l'Etat de la propriété du port à la Région.

La ville, dépossédée d'une partie centrale importante de son territoire et privée de son libre arbitre quant à sa gestion, a perdu de son autonomie, à l'inverse des actuelles aspirations de la Région.

- Le choix de confier la gestion du port à une entreprise privée étrangère à la ville et à la Région, en lieu et place de la Chambre de Commerce et d'Industrie locale, accentue la dépossession de la ville.

Le choix d'une entreprise spécialisée dans un autre domaine que le transport maritime n'incite pas, tout du moins dans un premier temps, à en espérer les résultats les mieux adaptés aux besoins.

Ces réformes, qui ont un impact direct sur la ville et sur la vie des Malouins, ont été décidées sans qu'aient été pris en compte dès l'origine les critères de la qualité de la vie et de la protection du patrimoine historique, et sans que la population ait été consultée pour tenir compte de ses attentes.

Par ailleurs, le choix par la Région du scénario le plus complet et le plus coûteux parmi les trois scénarii envisagés semble discrétionnaire, les habitants n'ayant pas été consultés non plus.

Aucune règle légale n'y obligeait, mais rien ne l'interdisait.

3- Un projet incomplet

Il est toujours regrettable, techniquement et économiquement, de ne prendre en considération pour un projet qu'une partie d'un ensemble plus vaste. Revenir ultérieurement sur les parties négligées dans un premier temps nuit à la cohérence et à l'optimisation de l'ensemble, et cela revient toujours plus cher.

Dans le cas présent, le projet ne doit pas se limiter aux espaces de la rive sud de l'écluse, mais être élargi à la totalité des surfaces au nord de l'écluse. Il devrait en particulier inclure la gare maritime de la Bourse, particulièrement lourde et inesthétique, juste au pied des remparts, et aujourd'hui largement surdimensionnée pour l'usage qui en est fait. Un choix est à faire entre supprimer ce bâtiment ou le remplacer par une plus petite structure adaptée au besoin réel.

Par ailleurs, nous nous interrogeons sur le bâtiment de l'ancienne piscine du Naye.

Il ne fait pas partie du périmètre devenu propriété de la Région, et la ville semble vouloir en faire un autre usage après sa désaffectation. Cependant, le prendre en compte dans le projet actuel en le

remaniant ou en le supprimant permettrait de disposer de surfaces supplémentaires importantes et de se dispenser d'une gare en hauteur (voir chapitre 6).

4- Un dossier incomplet

Bien que trop volumineux pour en permettre aisément la prise de connaissance par des particuliers non-professionnels, le dossier est insuffisant pour permettre une bonne compréhension du projet.

4-1- Volet économique

Le budget alloué bénéficie-t-il d'une aide européenne, et pour quel montant ?

Quels ont été les grandes réalisations financées par la Région à Saint-Malo dans les dix et vingt dernières années ?

Quelle part représente le projet dans le budget total des investissements de la Région ?

Quelle part représente le projet dans le budget total des investissements de la Région pour la ville ?

La Région doit-elle avoir recours à un emprunt pour ce projet ? Quel est l'état de son endettement ?

Quelle est la durée de remboursement du supplément de dette éventuel pour le projet ?

Quelle est la durée d'amortissement de cet investissement ?

Quel surcroît cet investissement doit-il apporter à l'activité économique portuaire, en montant et en pourcentage de l'activité fret et passager, et toutes activités portuaires confondues ?

Quelles retombées économiques sont attendues pour la ville (en montant et en pourcentage des recettes) ?

Quelle part des travaux envisagés serait confiée à des entreprises locales ?

Quelle part de l'activité de la Brittany Ferries (et de Condor Ferries dont elle a le contrôle) est liée au port de Saint-Malo ?

L'objectif n'étant pas l'accroissement du trafic de façon significative, quel est l'enjeu pour la Brittany Ferries ? L'important soutien de l'Etat à cette entreprise pour traverser la crise du Covid était une question de survie compréhensible. En est-il de même avec le projet du Naye ?

A ce propos, les obligations européennes d'ouverture à la concurrence en vigueur pour les transports routier et ferroviaire s'appliquent-elles aussi au transport maritime ?

Faute de ces explications économiques, le budget alloué apparaît davantage comme une dépense que comme un investissement devant engendrer des retours.

Il s'agit de fonds publics importants, et les citoyens sont en droit de se questionner sur la pertinence et l'opportunité d'un tel projet dans le contexte économique national.

4-2- Le dossier ne comporte pas d'avis argumenté (sur le caractère contraignant ou non duquel nous nous interrogeons) des Architectes Urbanistes du service de l'Unité Territoriale de l'Architecture et du Patrimoine d'Ille-et-Vilaine.

Sans cet argumentaire, la simple autorité morale de ces experts ne suffit pas pour comprendre et adhérer.

4-3- Des affirmations trop concises pour rassurer laissent planer le doute et entretiennent les inquiétudes concernant notamment :

- Les interruptions de service au cours des différentes phases des chantiers (durées d'interruption; nécessité ou non d'un bâtiment provisoire entre la démolition de la gare existante et la construction d'un nouveau bâtiment).

- Les nuisances en cours de chantiers (bruit, supplément de trafic routier avec des véhicules de chantiers).

- Les nuisances durables après la fin des chantiers (répartition et utilisation des grands volumes de matières retirés des fonds marins).

- la circulation dans le quartier après la fin des chantiers (le problème du bouchon sur le rond-point du Naye pendant les éclusages n'est pas résolu) et les répercussions sur les autres quartiers.

On peut s'interroger aussi sur l'absence d'étude de desserte de la gare maritime par les transports en commun pour réduire la circulation et le stationnement des véhicules (ligne ferroviaire entre la gare SNCF et la gare maritime).

5- Un projet isolé et d'autres attentes

5-1- Un projet isolé.

Le projet comprend trois parties distinctes, fonctionnellement dissociées, répondant chacune à des objectifs propres et pouvant être traitées séparément dans le temps, les deux premières parties représentant 90% du budget, la troisième partie 10 %.

- La réparation des infrastructures portuaires existantes fortement dégradées. C'est une nécessité dont l'urgence est incontestable.
- Des extensions fonctionnelles avec l'aménagement des accès maritimes pour accueillir de plus gros navires, le gabarit maximum étant le nouveau paquebot transmanche Saint-Malo en cours de construction. Nécessairement engagée avec des garanties préalables sur les travaux indispensables, cette construction est dès lors irréversible et cette partie ne peut pas faire l'objet d'un débat.
- Agrandissement de la gare maritime avec remplacement par une nouvelle configuration motivée essentiellement par davantage de "confort" pour les usagers (voir chapitre 6).

Ce projet de grande ampleur est une opération isolée. Nous aurions préféré qu'il constitue un chapitre dans un programme à long terme de chantiers financés pour la ville par la Région pour répondre à d'autres attentes (voir ci-après).

5-2- D'autres attentes.

Sans nier la nécessité de la première partie et tout en s'interrogeant sur l'utilité des autres chapitres du projet du Naye, beaucoup de Malouins sont préoccupés par la qualité de la vie (voir paragraphe 1-3) et attendent d'abord de la Région la prise d'initiatives ou de participations pour d'autres projets les concernant plus directement, de diverses importances par les enjeux et les coûts, comme par exemple :

- En premier lieu, de nouvelles infrastructures portuaires (murs, parapets) sur la périphérie des quais à l'ouest (points les plus bas de la côte en zone urbaine) pour rehausser la protection contre la montée du niveau de la mer et protéger les quartiers bas de la ville.
- Ce poste vital est rendu impératif par les récentes hausses des prévisions des experts du climat. Il s'agirait de gros chantiers à long terme nécessitant des études préalables et de gros moyens financiers à l'échelle de la Région et de l'Etat.
- Dans l'immédiat, le projet de nouvelle gare maritime doit être mis en suspens, dans l'attente de nouvelles règles nationales pour la Protection contre les Risques de Submersion Marine.
- Le transfert des deux usines TIMAC dans l'arrière-pays pour éloigner ces sources de pollution du cœur de ville et des zones habitées.
 - Le transfert de l'hôpital Broussais (à bien distinguer de la plateforme technique partagée prévue sur la zone Atalante) en un autre point de la ville restant à définir.
 - Une salle de spectacles de 1000 places moderne (en amphithéâtre, aussi large que profonde et sans balcons), comme en sont équipées de nombreuses villes de populations équivalentes à celle de Saint-Malo. Le Palais du Grand Large, par ailleurs prioritairement affecté à un autre type d'activité, ne répond pas à ce besoin.
 - La création de deux grands parkings d'entrées de ville (sud et est) avec des commodités performantes d'accès au cœur de ville pour en éloigner les voitures (voir paragraphe 9-3).
 - La couverture des quais de la gare SNCF pour le confort des usagers, avec panneaux solaires.

6- Une nouvelle gare maritime aux dimensions contestées

6-1- Une opération de prestige plus qu'un besoin fonctionnel et économique.

Une nouvelle gare maritime n'est pas contestée, en raison de la vétusté de l'actuel bâtiment.

En absence de justifications économiques suffisantes (voir paragraphe 4-1), son coût apparaît cependant disproportionné par rapport à des bénéfices hypothétiques.

Elle ne répond pas à un besoin fonctionnel justifiant ce coût et ne servirait pas davantage que la gare actuelle l'attractivité de la ville, ni son image, ni le quotidien des habitants, ni leur qualité de vie.

Elle apparaît seulement, par son architecture et ses dimensions, comme une opération de prestige (voir chapitre 8).

Il ne semble pas qu'une enquête préalable ait été effectuée auprès de la clientèle pour recueillir ses attentes (quelques consultations personnelles nous ont révélé seulement le confort insuffisant des sièges en salle d'attente, comparé à celui des gares de Jersey et Guernesey).

Contrairement à un aéroport, une gare maritime n'a pas besoin d'être particulièrement visible.

Depuis la mer, ce n'est pas la gare maritime qui constitue visuellement pour les passagers la "porte d'entrée" en Europe, c'est la cité ancienne avec les forts et les remparts.

La justification d'un volume près de deux fois plus important et sur deux niveaux par le flux de pointe de passagers piétons à absorber est basée sur des données propres aux aéroports, qui sont davantage des lieux de vie dans lesquels les passagers demeurent pendant de longues durées, contrairement aux gares maritimes terminus telles qu'à Saint-Malo.

Pour les usagers, le principe des deux niveaux constitue par ailleurs plutôt un inconfort par l'obligation de monter à l'étage pour ensuite devoir en redescendre.

La gare maritime n'a pas non plus vocation à servir de lien entre les quartiers Intra-muros et Saint-Servan. Dans la configuration actuelle du projet, elle apparaît par ses dimensions davantage comme un obstacle (voir ci-après).

6-2- Un obstacle visuel irrespectueux du patrimoine historique et nuisible à l'identité de la ville.

C'est le cœur du problème, sur lequel portent les principales critiques.

Non seulement le projet de gare maritime n'apporte rien à la ville et à la population, mais il constituerait, dans son actuelle configuration, un très grave préjudice.

En effet, une gare maritime sur deux niveaux réduit la visibilité sur Intra-muros depuis Saint-Servan, et inversement vers Saint-Servan depuis Intra-muros, dans des proportions qui font débat.

Quels que soient les modes de représentation visuelle et sans entrer dans le détail sur les choix des points d'observation (angles de vue et altitudes), c'est dans l'interprétation qui en est faite que se fait le clivage : pour les uns, c'est sans provoquer de gêne, pour les autres, c'est une atteinte inacceptable au respect d'un patrimoine historique unique au monde.

Les photos montages reproduits en petit format sur papier trompent l'œil car ils minimisent beaucoup l'effet. Seule est véritablement probante la simulation en vraie grandeur sur le terrain telle qu'elle a été pratiquée à l'aide de bandes colorées. Mais combien de personnes les ont réellement observées ?

Aux fonctions indispensables de la gare ont été ajoutées des fonctions secondaires très discutables qui contribuent à la hauteur excessive du bâtiment. Nul besoin d'un restaurant de plus à Saint-Malo qui en regorge et qui n'a aucun intérêt à accroître la concurrence. Nul besoin non plus d'une vue très rapprochée sur Intra-muros depuis ce lieu de passage éphémère. Les plus belles vues sur Intra-muros sont depuis les belvédères mobiles que constituent les ponts des navires et depuis les belvédères naturels du Grand Bé, très fréquenté, et de la cité d'Alet, en vue plongeante très spectaculaire sur Intra-muros et toute la baie. Moins connue des touristes elle mériterait un effort particulier de promotion touristique.

Compte tenu des risques graves de nuisances, il est impératif de limiter la hauteur du projet de gare en prenant en compte des données propres à l'activité portuaire maritime pour les pointes de flux de passagers piétons et un renoncement à des fonctions secondaires non indispensables (surfaces commerciales, belvédère).

Nous souscrivons aux analyses des associations APPSAM et OSONS ! qui ont mené à ce sujet des études sérieuses et rigoureuses et qui expriment solidairement, au nom de leurs adhérents, des propositions raisonnables avec sagesse et bon sens.

Cependant, nous allons plus loin que leurs conclusions en préconisant sur toute son emprise au sol une gare maritime sur un seul niveau d'une hauteur non supérieure à l'existant, pour répondre dès maintenant au principe fondamental de sanctuarisation du périmètre historique (voir paragraphe 9-3).

Les protections côtières préconisées contre l'élévation du niveau de la mer (voir paragraphe 5-2) affranchiraient d'un éventuel besoin de surélévation de la gare sur pilotis.

7- Une durabilité incertaine

Le projet est présenté pour une durée de vie de cinquante ans. On le lui souhaite, mais on peut en douter pour au moins deux raisons.

Comme évoqué au chapitre 6, les prévisions d'évolution climatique aggravent périodiquement les obligations pour la lutte contre la submersion marine. Dimensionner un projet coûteux à partir de contraintes aussi évolutives est un pari très risqué si l'on ne prévoit pas des protections dimensionnées pour s'affranchir durablement de ces contraintes (voir paragraphe 5-2).

Le projet des Îles Anglo-Normandes de se relier au continent par des voies routières, s'il se réalise malgré son gigantisme, priverait le port de Saint-Malo d'une partie importante de son utilité pour les liaisons maritimes à un horizon de dix à vingt ans.

De plus, on ne peut ignorer le risque potentiel d'interruption de service de longue durée pour cause de pandémie virale mondiale, comme la dramatique expérience vécue avec le Covid 19, qui réduirait de façon imprévisible dans le temps les résultats d'exploitation des équipements.

8- Être ou paraître

A Saint-Malo, depuis l'après-guerre, le surdimensionnement des constructions dans les réalisations comme dans les projets non aboutis, et jusqu'au projet de gare maritime aujourd'hui, est une conséquence directe d'un regrettable goût du "paraître" et se révèle décidément comme un travers très malouin, préjudiciable à une identité qui fait pourtant la renommée et le succès de la ville.

Sans compter un projet plus ancien encore de casino sur le Grand Bé (avec passerelle piétonne aérienne le reliant aux remparts !), nous avons fort heureusement échappé à un musée d'art moderne au sommet de la cité d'Alet, à une tour de 55 m près de la gare et à une architecture ultra-moderne quai de Rocabey pour un musée ayant pour but affiché de concurrencer les plus grands musées d'histoire maritime du monde. Tous ces projets, largement visibles depuis Intra-muros et qui n'ont heureusement pas vu le jour, ne cachaient pas leur ambition de constituer des symboles de modernisme à grande visibilité.

Dans les années 2010, la Grande Passerelle a vu le jour devant la gare. Largement surdimensionnée par rapport aux services rendus, son architecture déstructurée, sans véritable personnalité cependant, avec ses fantaisies inutilisées comme l'amphithéâtre en plein air, n'a pas atteint son objectif d'être un signal architectural et une signature de la ville : les éditeurs de livres et de cartes postales, qui se sont abstenus d'en publier des images, l'ont bien compris.

Saint-Malo, ville de grande renommée pour les traces de son passé et son décor maritime, n'a pas besoin à tout prix de modernité architecturale prestigieuse, au risque de paraître prétentieuse. Les visiteurs viennent avant tout pour l'Intra-muros et pour la plage. Mais certains des autres quartiers, qui constituent la plus grande partie de la ville, ont aussi beaucoup de charme qui, malheureusement, s'estompe petit à petit, de nombreuses demeures individuelles de différentes époques étant remplacées par de grandes constructions collectives uniformes et sans caractère. C'est une mutation peut-être

nécessaire économiquement et démographiquement, mais nous nous désolons que, par endroits, la ville ressemble de plus en plus à une triste et banale banlieue de métropole.

Le cadre de vie des habitants se dégrade et Saint-Malo perd progressivement ce qui fait son caractère et son âme. A ce train Saint-Malo, qui demeure une ville où il fait bon passer, court le risque de bientôt ne plus être une ville où il fait bon vivre.

Le bâti historique le plus ancien fait l'objet d'un entretien permanent, et c'est bien le moins. Mais on peut s'interroger sur le long déclin de la ville dans l'entretien de sa mémoire, amorcé avec la fermeture il y a bientôt trente ans de son musée de cire dans la tour Quic-en-Groigne, poursuivi en perdant son statut de Ville d'Art et d'Histoire, et se retrouvant récemment sans musée d'histoire pour près de dix ans, dans le meilleur des cas.

Un inquiétant signe de cet appauvrissement dramatique de l'identité de la ville a aussi été donné il y a quelques années avec une décision appliquée dans la discrétion : l'emblématique clocher de la cathédrale, composante majeure de l'identité de Saint-Malo, a été brutalement supprimé du logotype, comme en urgence. Un geste en apparence anodin, mais lourd de signification.

Nous nous étonnons aussi de la fierté enthousiaste de certains devant l'utilisation du cadre historique de Saint-Malo pour le cinéma et la télévision sans authenticité (de surprenants décors de substitution ont été construits au pied des vrais remparts !), et devant les détournements trompeurs qui ne servent pas l'image de notre cité quand l'action filmée se déroule dans une autre ville.

Nous regrettons par ailleurs que n'ait pas été conservée à Saint-Malo Intra-muros une ruine-témoin du drame de 1944.

Il est grand temps d'inverser définitivement la tendance en s'interdisant les architectures systématiquement contrastantes et trop hautes, et en faisant de la protection visuelle des témoins matériels de l'histoire une règle absolue incontournable.

9- Nos attentes

9-1- Bien que les résultats d'une enquête publique constituent des avis non contraignants pour le porteur de projet, nous souhaitons dans le cas présent qu'il enrichisse sa réflexion en s'appuyant sur la variété des regards, la connaissance du terrain et le bon sens des participants, dans un esprit de partenariat.

Nous attendons aussi que soient recherchés des compromis permettant de satisfaire équitablement à la fois les objectifs économiques et les objectifs humains et patrimoniaux, en révisant le contenu du projet en cours et en le complétant par un programme beaucoup plus large pour satisfaire d'autres attentes (voir paragraphe 5-2).

9-2- Dès maintenant, la limitation en hauteur d'une nouvelle gare maritime (pour nous, au niveau de l'existant : voir chapitre 6) est la première et la principale mesure attendue.

9-3- A moyen terme, la sanctuarisation du périmètre des remparts, du château, des forts, du Grand Bé et de la Cité d'Alet.

Dès la reconstruction après la guerre, à 200 m d'un patrimoine historique unique au monde, le casino, bâtiment massif, plus haut et en totale rupture architecturale, cache en grande partie la ville ancienne à la vue depuis le Sillon.

Au 21^{ème} siècle, encore plus près encore des vieux murs, un office de tourisme lui aussi surdimensionné, trop haut et totalement en contraste esthétique disgracieux, ajoute au malaise.

Tout récemment encore, le projet de nouveau bâtiment de capitainerie du port de plaisance persiste dans l'erreur avec un étage pour le restaurant.

Le projet de gare maritime, à 400 m des remparts, est l'occasion de ne pas suivre ces mauvais exemples. Pour mémoire, un projet immobilier à moins de 500 m du manoir de Limoëlou a été récemment repoussé au-delà du périmètre légal de protection des monuments historiques.

Une véritable sanctuarisation protectrice de même nature que celle du Mont-Saint-Michel s'impose et serait tout à l'honneur d'une ville digne de son passé.

Pour protéger définitivement le patrimoine historique, il faut dorénavant limiter toute nouvelle construction à la hauteur de l'existant dans tout le périmètre de visibilité, et interdire toute construction éventuelle sur le Grand Bé et la cité d'Alet ou, au pire, les limiter à un seul niveau.

Tous les efforts doivent être déployés avec rigueur pour dégager le plus complètement possible la vue sur la vieille ville ressuscitée et lui redonner davantage son caractère de Saint-Malo "en l'Isle", suivant le même principe que pour le Mont-Saint-Michel.

Dans ce but de protection paysagère, la ville se doit de déployer les mêmes efforts que pour repousser le projet de parc éolien en mer (avec un résultat en demi-teinte car, bien que situé à Saint-Brieuc, il est visible depuis Saint-Malo).

La sanctuarisation doit aussi porter sur l'éloignement des voitures du centre historique.

Contrairement au Mont Saint-Michel, la ville n'a pas jugé bon de s'en soucier jusqu'à présent, privilégiant l'économie des commerces de l'Intra-muros qui a dramatiquement perdu la plus grande part de sa vocation multi séculaire de lieu de vie.

Les parkings en surface au pied des remparts les dénaturent. Le parking Paul Féval n'est pas suffisamment incitatif (distance, fréquence des navettes) ni suffisant en période de pointe.

Il manque de grands parkings en entrées de ville au sud (vers Rennes) et à l'est (vers Dol et Cancale) desservis par des navettes très fréquentes. Il manque un parking souterrain sous la Grande Passerelle (il aurait été préférable à celui de l'esplanade Saint-Vincent) et un parking sur le Plateau des Anglais. Par ailleurs, le transport en commun en site propre entre la gare et Intra-muros un moment envisagé n'a jamais été réalisé.

Cette protection indispensable doit être absolument incontournable. Elle doit être juridiquement garantie par un outil beaucoup plus contraignant que le PLU (voir paragraphe 1-2).

9-4- A plus long terme, l'inscription des remparts, du château et des forts au patrimoine mondial de l'UNESCO, comme le Mont-Saint-Michel (qui par ailleurs n'est pas lui-même du ressort de l'office de tourisme "Saint-Malo baie du Mont-Saint-Michel").

Cela doit passer par une longue démarche qui aurait dû être entreprise depuis longtemps.

Un site Internet de tourisme n'hésite pas à afficher à tort que Saint-Malo est classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, croyant sans doute que c'est une évidence !

Si le classement à l'UNESCO avait existé dès avant la guerre, l'Intra-muros de Saint-Malo aurait-il connu le martyre de 1944 ?

10- Pour conclure

Par le surdimensionnement de la gare maritime et ses conséquences sur l'environnement paysager, et en l'absence de prévisions de retombées économiques, le projet apparaît comme déraisonnable.

Grâce à l'expression des citoyens, de graves erreurs ont pu être évitées à Saint-Malo dans le passé. Nous souhaitons qu'il en soit encore ainsi cette fois-ci pour échapper à des conséquences néfastes à long terme pour la ville, dont la préservation de la personnalité et la qualité de vie des habitants doivent toujours faire partie des priorités.

Nous remercions le porteur de projet, les élus et les responsables dans la Fonction Publique pour leur écoute et la prise en compte bienveillante des révisions du projet proposées et de nos autres attentes, comme ils peuvent compter sur notre civisme, notre sincérité et notre respect.

Yves-Malo Ploton, ingénieur, retraité.

Catherine Ploton, professeur des écoles, retraitée.

Saint-Malo, 16 mai 2024

Sujet : [INTERNET] Terminal du Naye

De : beatrice-biche Vallet-Charrier [REDACTED]

Date : 16/05/2024 18:08

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

Oui à un projet raisonnable et raisonné, tenant compte du respect de l'environnement et du patrimoine (perspective visuelle = bien commun)

D'accord avec les propositions de l'APPSAM :

-attendre les conclusions du nouveau PPRS et agir en conséquence de façon globale

-ne pas faire de bâtiment trop haut qui gênerait la perspective

Merci de votre attention

B.Vallet

Envoyé à partir de [Outlook pour Android](#)

Sujet : [INTERNET] Gare maritime terminal du naye

De : Florence Adam [REDACTED]

Date : 16/05/2024 18:17

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

Bonsoir

Petit mail pour vous exprimer mon extrême désaccord sur ce projet.

Moderniser pourquoi pas, construire pour des magasins et des restaurants sûrement pas surtout quand on prend en compte le taux de fréquentation des voyageurs

Surtout au détriment de la préservation du patrimoine et de la vue imprenable depuis la digue des bas sablons

Cela n'est pas acceptable

Soutien total aux propositions de bon sens de l'APPSAM

Belle soirée

Contribution de Madeleine Berthiau à l'enquête publique du projet d'aménagement des infrastructures maritimes et terrestres du Terminal du Naye-Port de Saint Malo (35)

Saint-Malo, le 15 mai 2024,

Madame la présidente, Messieurs les commissaires,

Le Plan de Prévention régional des Submersions Marines de Saint Malo est depuis le 14 mars 2024 remis en examen à la demande de Monsieur le Préfet. Je m'interroge donc sur la pertinence de l'enquête actuelle dans la mesure où les conclusions du PPSM peuvent remettre en question partiellement ou en totalité le dossier porté à la consultation du public.

Je rejoins donc les précautions énoncées par le Conseil Municipal de Saint-Malo dans sa délibération du 18 avril 2024 : « ... ce projet de modification du terminal du Naye ne soit pas remis en cause par les futures cartes de PPRSM en cours de révision »

Il me semble logique, dans cette attente, de surseoir à cette consultation en attendant les conclusions et les préconisations de cette révision.

Nous ne pouvons aujourd'hui ignorer l'accélération du réchauffement climatique et ses incidences. Nous savons que le trait de côte sera impacté par la montée des eaux. Nous constatons dès à présent une fréquence importante des tempêtes et leur violence accrue (Ciaran par exemple) en particulier sur les digues de Saint-Malo. Les derniers rapports du GIEC font état d'une élévation plausible de 1,20 m en 2100. Cette élévation va se faire progressivement mais nous ne savons pas à quel rythme la hauteur d'eau va s'établir. Nous ne devons pas seulement regarder le Terminal du Naye mais également : les voies de communications, les bâtiments implantés, les parkings, c'est à dire toutes les infrastructures qui seront impactées. Le Terminal du Naye n'est qu'un espace au sein d'un ensemble portuaire.

[REDACTED], je souhaite faire part ici de mes remarques concernant ce projet

Je constate que le dossier est particulièrement volumineux, complexe, hermétique pour qui n'est ni architecte, ni spécialiste du bâtiment. Simplement je pense que tout siècle apporte sa touche patrimoniale : Louis XIV a commandé à Vauban nos remparts et nos défenses, Eiffel a construit la Tour à Paris, Pei a édifié la Pyramide dans la cour Napoléon du musée du Louvre, et plus près de nous, Ricotti a livré le Mucem. Je ne donne donc pas d'avis sur l'aspect architectural du site. Sans doute est-il nécessaire de faire des travaux à la mesure de la Ville et de la vision que l'on peut avoir sur le devenir du port pour les 50 ans qui viennent. Il ne peut y avoir un surdimensionnement de cet équipement si l'on prend en compte la sobriété des mobilités qui est souhaitable pour réduire notre impact sur les gaz à effet de serre.

Je me suis attachée à deux aspects particuliers de ce projet

1° Le Creusement du Port :

Depuis 1970 aucuns travaux n'ont été réalisés. Les sédiments s'y sont donc accumulés depuis plus de 50 ans. Ceux-ci sont apportés par les marées mais également par l'activité portuaire. On peut d'une part s'étonner d'un laps de temps aussi long sans entretien. Pas de financements ? ou volonté politique ? L'entretien n'a-t-il donc pas été réalisé par le gestionnaire du Port ? Ces sédiments sont chargés en métaux lourds, en polluants divers et variés qui se sont au fil du temps recombinaisonnés entre

eux. On peut y ajouter les déversements accidentels liés aux manutentions sur le port. La présence de la Timac dans le port par exemple et les déchargements d'ammonitrates. Il y a aussi les eaux noires qui étaient (sont encore?) relarguées dans les bassins. Mais aussi les peintures des navires et le fait que jusqu'à peu les doubles coques n'étaient pas de mise, donc avec probablement des fuites éventuelles.

Nous avons là un « cocktail » pour le moins toxique et dangereux. Pour l'environnement, la qualité de l'eau mais aussi la santé humaine puisque le port se trouve DANS la ville. Un certain nombre de polluants sont volatils et affectent l'air malouin. Nous pouvons aussi redouter les problèmes d'odeurs lié à la chaleur et aux vents.

Il est prévu que ces sédiments soient déposés pour ressuyage à proximité immédiate des bassins sans pour autant avoir aucune garantie de disponibilité de ces lieux. Le ressuyage consiste à les faire sécher à l'air libre. Je lis qu'il est prévu un dépôt de 3 ans. Nous savons tous que, compte tenu d'une foule d'aléas, ce temps peut être plus long et donc sous évalué. Les plans indiquent des surfaces mais n'indiquent pas de volume pour chaque dépôt. Nous devrions avoir une indication précise pour chaque lieu du volume prévu, du poids et de la hauteur. Comment et par qui doit s'en faire la gestion ? La Région ? un sous traitant ? Ils sont déposés sur le sol mais de quelle nature sont les sols prévus : surfaces imperméabilisées ou à même la terre ? Seront-ils couverts ? Ou laissés à l'air libre ? Et dans ce cas quid des eaux pluviales sur les sites ?

S'ils sont couverts : quel matériau ? Quelle traçabilité pour ces matériaux ? nous avons quand même une pollution marine par les plastiques et les micro plastiques que nous ne pouvons ignorer. Les effets du soleil et des vents ne sont pas négligeables pour le vieillissement de ces matériaux. Allons nous ajouter une pollution supplémentaire à une mer fragile ?

Le relargage du ressuyage s'effectue directement des bassins vers la mer. Ainsi nous retrouverons les métaux lourds tel que cadmium, le plomb et autres dans l'eau. Nous n'avons pas d'indication de traitement de ces eaux chargées : pas de filtres. Alors que n'importe quelle entreprise industrielle doit poser des bassins de rétention, des préfiltres et filtres avant de relarguer ses eaux souillées. Nous pouvons craindre de voir régulièrement les plages fermées à cause de pollution en provenance de ces sédiments. Quel est l'avis de l'ARS à ce sujet ? On peut s'interroger sur les différents impacts sur la faune, l'avifaune, le plancton, et les différentes espèces de plantes marines (algues, zostères ?) Quelle est l'étude des courants marins après la sortie de l'écluse ? Prennent-ils la direction de Cézembre, de Dinard ? Plusieurs espèces rares ou en danger vivent sur nos côtes. Des préconisations sont prises pour les impacts sonores sur les mammifères marins pendant les travaux mais sur l'avifaune dont certaines espèces sont à protéger ? Nous ne pouvons pas avoir de pollution marine qui dévaste les colonies car il n'y a pas que des goélands à Saint Malo. Par exemple l'îlot de Cézembre qui reçoit un certain nombre d'espèces nicheuses.

Les lieux choisis de ressuyage aussi me laissent perplexe :

Par exemple :

Site du Bassin Dugay-Trouin : en utilisant le site Géoportail et son outil de mesure je trouve à 120 m la sous-préfecture , à 200 m l'école de police et à 270 m de la Plage du Sillon , je peux aussi ajouter le marché. Ce sont donc des lieux habités.

Site du Bassin Bouvet dit site Zone -Est « Site Roullier » je relève 200 m du Lycée Maupertuis, 397m de l'hôpital. Le site Roullier est occupé par des personnels.

Ces sites se trouvent donc à proximité immédiate de populations résidentielles et pour certaines fragiles. Malouins, nous ne pouvons ignorer la vétusté de certains bâtiments de l'hôpital qui n'aura pas déménagé en 2027.

Nous avons à Saint Malo des problèmes reconnus de pollution atmosphérique. Quelles études de dégagements gazeux et d'odeurs ont été faits pour les émanations provenant de tels sédiments dans

les mêmes conditions qu'ici par rapport aux vents et à la présence de problèmes majeurs de pollution ? J'imagine que le Port de Saint Malo n'est pas le premier port qui subit un tel chantier ? Il y a certainement des études détaillées à ce sujet. Ces études doivent être financées par la Région par exemple auprès de l'École Nationale Supérieure de Chimie de Rennes. Je demande que l'ARS donne un avis détaillé sur ces localisations. Il s'agit pour moi de santé publique.

En ce qui concerne d'autres solutions puisqu'il n'est pas certain que ces zones soient disponibles : sachant qu'il est impossible de déposer sur des sols agricoles des sédiments aussi chargés en métaux lourds et polluants, il n'est pas concevable non plus de les relarguer en mer sans précautions. Je demande que l'avis de la Station de biologie marine de Roscoff soit sollicité impérativement pour connaître l'impact sur le milieu marin et quels lieux retenir si nous voulons rester dans le cadre des « aires marines protégées ». N'oublions pas que la flotille de pêcheurs de Saint Malo est une flotte de pêche côtière. Personne ne souhaite la disparition de cet outil économique. Quant à utiliser des carrières pour les déposer, le porteur de projet ne précise pas ni lesquelles ni où. Sont-elles en Ille et Vilaine ? sinon où dans la Région ? Là encore je constate non seulement des allégations vagues et sans justifications. Une étude complémentaire est indispensable et aurait dû être présentée avec une étude des sols, bilan carbone des transports. Je demande donc que cela soit produit en réponse. Il ne peut y avoir de solution de dernière minute. De même que l'on ne peut imaginer faire un remblai avec ces sédiments pollués pour implanter en surélévation des entreprises et donc des activités humaines. Je ne souhaite pas léguer aux générations futures des scandales comme l'amiante. Enfin que se passe-t-il avec la surélévation du niveau de la mer ? que deviendraient ces terre-pleins ? Saint Malo agglomération a-t-elle la capacité financière d'entretenir des digues supplémentaires ? Quel est donc le plan B ? en respectant les critères ERC (éviter, réduire, compenser).

Je souhaite donc qu'un complément soit apporté par le porteur de projet sur ces sites potentiels en précisant : leur gestion et leur surveillance sur toute la durée annoncée à minima 3 ans et la prise en compte en cas de dépassement des délais puisqu'il est dit « phase 1 des travaux ». Les enjeux sont importants. Ils concernent la santé humaine, mais aussi l'ensemble de la biodiversité, la qualité des eaux, l'air.

Je souhaite soulever un deuxième point :

2°) Le financement :

Le Budget de la Région abonde 180 M€ pour l'entretien de ses 21 ports. « A Saint Malo, le vaste programme de reconstruction du terminal du ferry du Naye se précise avec, en perspective, l'obtention du permis de construire, pour une première phase de chantier sur 2025-2027 ».

Dans le dossier il est indiqué le montant de 150 M€ pour ce terminal.

Je comprends donc que la Région finance à elle seule la transformation de ce terminal. En qualité, de contribuable je contribue donc à ce financement. Celui ci m'interroge car qui sont aujourd'hui et qui seront demain les principaux bénéficiaires de ce terminal ?

La Brittany Ferries avec son nouveau bâtiment « Saint Malo » long de 194,70 m large de 27,80m mais aussi ses autres bâtiments. La compagnie escompte 35 000 à 40 000 passagers en plus donc bien sur des bénéficiaires ;

Les déclarations municipales précisent que les navires de croisières ne pourront entrer dans le port. Nous voyons pourtant régulièrement la Compagnie du Ponant stationner le long des quais. La compagnie maritime des Condors ferries ne manifeste pas l'intention de modifier son armement.

Nous avons environ une flotte de 61 bateaux de pêche à Saint Malo qui pratiquent essentiellement la pêche côtière. Nous avons aussi des bateaux de plaisance et ceux de courses au large. Pour le moment, la Compagnie des Pêches est à l'arrêt.

Mais également la Timac puisqu'une partie de son activité se situe sur le Quai Intérieur et qui occupe 30 % des surfaces du port .

J'ai noté que le creusement du port permettrait de faire entrer les bateaux de croisières de la Brittany Ferries mais en retour il n'y a pas de participation financière à ces aménagements dont elle devrait être une des principales bénéficiaires.

Pourtant cette société reçoit régulièrement des subsides importants de l'État : « en 2021 un prêt de l'État de 60 millions d'euros, l'octroi d'une subvention exceptionnelle de 45 millions d'euros ainsi que l'abandon de créances à hauteur de 16 millions d'euros. BF s'engage alors à ne pas supprimer d'emplois mais à réduire son activité de façon à réaliser 18 millions d'économies par an. » (source « Le Télégramme » du 22 octobre 2021). En 2022, BF s'apprête à mettre à l'eau son premier navire propulsé au GNL : le Salamanca (construit par un chantier naval chinois). (même source) « la construction du Saint-Malo a débuté à Weihai (Chine), il fera son apparition dans le Port du Naye rénové en 2025 » article de presse du « Télégramme » du 31 mai 2022.

Nous finançons donc très fortement cette compagnie depuis des années sans pour autant que cette dernière contribue à l'équipement. Je note que les aides ont sans doute permis de financer et de faire construire en Chine les nouveaux bâtiments de la compagnie. Ces ferries vont contribuer encore à avoir sur le port et la ville un accroissement du trafic routier et donc une majoration des gaz polluants.

J'ai remarqué aussi que la Compagnie du Ponant, bateaux de croisières de luxe vient régulièrement s'amarrer à Saint Malo. Immatriculée à Wallis et Futuna, elle bénéficie d'un régime fiscal particulier dont la caractéristique principale est de ne pas payer d'impôts sur le revenu, sur les sociétés, sur le revenu des valeurs mobilières, d'impôts sur la fortune et de TVA.

Je pense que l'avis de la Cour des comptes dans le fonctionnement de ces compagnies vis à vis de la Région et de l'État devrait être sollicité car le budget alloué de 150 millions d'euros. C'est de l'argent public. Ceci en contradiction avec le projet de la Région de favoriser le transport velique, plus vertueux. Ce n'est pas le cas ici . Initialement le port de Saint Malo était un port de pêche aujourd'hui l'armement malouin perd des bâtiments. Je pense que le soutien financier devrait être fait dans cette direction et non pas vers le gigantisme. Aussi la somme de 150 M d'euros me semble totalement en contradiction avec ce vœu.

En conclusion :

Je souhaite en première intention un report de cette restructuration du Terminal du Naye tant que le plan de Submersion Marine n'est pas étudié et validé.

Je ne suis pas opposée au fait qu'il est sans doute nécessaire de faire des travaux dans le port et de structurer un terminal pour l'adapter à notre époque et en prévision des années à venir.

Je demande des réponses de la part du pétitionnaire concernant les sédiments, l'avis de l'ARS sur la question de santé Publique et en dernier lieu je demande que la Cour Régionale des Comptes étudie les aspects financiers de ce projet.

Je vous prie de Croire, Madame la présidente, Messieurs les commissaires enquêteurs à l'expression de mes respectueuses salutations.

Saint Malo, le 16 mai 2024,
Madame Madeleine Berthiau
adhérente Eau et rivières de Bretagne